

Considerato che il PSN costituisce lo strumento d'indirizzo per la rilevazione dei dati e delle informazioni d'interesse comune per tutti i soggetti del SISTAN, in un'ottica di armonizzazione della funzione statistica a livello nazionale e a livello comunitario, tenendo altresì conto del trasferimento di funzioni a Regioni ed enti locali, e ribadita l'esigenza di sviluppare qualitativamente e quantitativamente l'informazione statistica, attraverso il coinvolgimento e la valorizzazione di tutti i soggetti del SISTAN di cui all'art. 2 del citato decreto legislativo n. 322/1989;

Considerata l'opportunità che l'ISTAT prosegua, ad ogni approvazione del Programma statistico nazionale e suo successivo aggiornamento, ad analizzare i costi delle attività programmate, comprese quelle svolte dagli altri soggetti del SISTAN che partecipano al Programma;

Considerato che l'aggiornamento 2018-2019 dell'attuale PSN prevede la realizzazione nel 2018 di 827 lavori, di cui 319 di competenza diretta dell'ISTAT e 508 a carico degli altri enti componenti il SISTAN;

Considerato che le spese per l'attuazione dell'annualità 2018 sono state stimate in 213,7 milioni di euro - a fronte dei 188,1 milioni previsti per il 2017 - di cui 184,9 milioni di euro per i soli lavori di competenza dell'ISTAT e circa 28,8 milioni di euro a carico degli altri soggetti del SISTAN;

Considerato che l'incremento del costo del Programma rispetto all'annualità precedente (circa 26,7 milioni di euro) deve essere imputato per intero alla quota relativa all'Istituto per il ricorrere, da un lato, di modifiche tecniche, organizzative e gestionali, e dall'altro, per l'evoluzione dei censimenti da periodici a continui; che tale incremento non comporta in ogni caso maggiori oneri per il bilancio dello Stato trovando copertura nello stanziamento previsto dalla legge 27 dicembre 2017, n. 205 (legge di bilancio per il 2018);

Vista la nota DIPE n. 5390-P, del 25 ottobre 2018, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (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 Presidente dell'Istituto nazionale di statistica, prot. 1177631/18 del 17 luglio 2018;

Delibera:

1. È approvato il «Programma statistico nazionale 2017-2019. Aggiornamento 2018-2019», la cui esecuzione resta, dal punto di vista finanziario, nei limiti degli stanziamenti previsti a legislazione vigente e senza oneri aggiuntivi per la finanza pubblica.

2. Il Comitato invita l'Istituto:

a) a proseguire nelle attività di consolidamento e miglioramento della produzione statistica ufficiale;

b) a proseguire nel lavoro di rinnovamento e efficientamento della produzione statistica, per renderla maggiormente aderente a specifiche indicazioni definite in sede normativa sovranazionale, nazionale e locale;

c) a continuare la collaborazione con il Garante della protezione dei dati personali per il superamento delle criticità da quest'ultimo rilevate con il parere citato in premessa.

Il Comitato, nel rispetto delle prerogative e dell'autonomia proprie dell'Istituto, invita, altresì, lo stesso a rafforzare gli strumenti metodologici e operativi a supporto della produzione statistica, anche al fine di supportare l'analisi e la valutazione dell'impatto delle politiche economiche e sociali promosse dal Governo per il rilancio della crescita e dell'occupazione e il contrasto alla povertà.

Roma, 25 ottobre 2018

Il Presidente: CONTE

Il segretario: GIORGETTI

Registrato alla Corte dei conti il 14 dicembre 2018

Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze, reg.ne prev. n. 1547

18A08401

DELIBERA 28 novembre 2018.

Approvazione dello schema di accordo di cooperazione relativo all'affidamento della tratta autostradale A22 Brennero-Modena. (Delibera n. 68/2018).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 27 febbraio 1967, n. 48, recante «Attribuzioni e ordinamento del Ministero del bilancio e della programmazione economica e istituzione del Comitato dei Ministri per la programmazione economica» e visto, in particolare, l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 31 agosto 1972, n. 670, recante «Approvazione del testo unico delle leggi costituzionali concernenti lo statuto speciale per il Trentino-Alto Adige» che all'art. 8 assegna alle Province autonome di Trento e Bolzano la potestà legislativa in materia di viabilità, trasporti di interesse provinciale, assunzione diretta di servizi pubblici e loro gestione a mezzo di aziende speciali, nonché in materia di urbanistica e di tutela del paesaggio;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 22 marzo 1974, n. 381, riguardante norme di attuazione dello statuto speciale per la Regione Trentino-Alto Adige e, in particolare, la previsione di una intesa fra lo Stato e le province autonome nel caso di tracciati autostradali che



interessino il territorio provinciale, delegando inoltre alle Province autonome di Trento e di Bolzano le funzioni in materia di viabilità stradale di competenza dello Stato;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400 «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri»;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, recante «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi» e successive modificazioni;

Vista la legge 23 dicembre 1992, n. 498, che, all'art. 11, ha demandato 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;

Vista la legge 24 dicembre 1993, n. 537, che, all'art. 10 ha dettato, 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, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 43 del 1994, recante «Principi sull'erogazione dei servizi pubblici»;

Vista la delibera di questo Comitato 24 aprile 1996, n. 65, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 118 del 1996, recante linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità non già diversamente regolamentati ed in materia di determinazione delle tariffe, che ha previsto l'istituzione, presso questo stesso Comitato, del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS), istituzione poi disposta con la delibera 8 maggio 1996, n. 81, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 138 del 1996;

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 legge 27 dicembre 1997, n. 449, che all'art. 55, comma 13, come successivamente modificato, ha previsto, a decorrere dal 1° gennaio 1998, l'autorizzazione per, la società titolare della concessione di costruzione e gestione dell'autostrada del Brennero «ad accantonare, in base al proprio piano finanziario ed economico, una quota anche prevalente dei proventi in un fondo destinato al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria attraverso il Brennero ed alla realizzazione delle relative gallerie nonché dei collegamenti ferroviari e delle infrastrutture connesse fino al nodo stazione di Verona»;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 dicembre 1998 (pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 26 del 1999 - supplemento ordinario) 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 il decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, riguardante le disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa;

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», e successive modificazioni;

Visto il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, cosiddetto «Codice Antimafia» e successive modificazioni;

Visto il decreto-legge del 6 dicembre 2011, n. 201, recante disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici, che all'art. 37 «Liberalizzazione del settore dei trasporti» istituisce l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) con specifiche competenze in materia di concessioni autostradali, ed in particolare relativamente alle nuove concessioni;

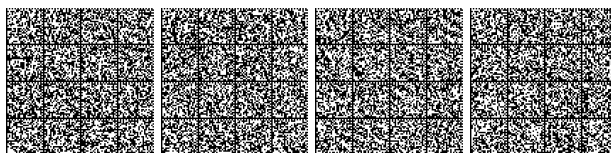
Visto il decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, (c.d. decreto «cresci Italia»), convertito dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, che, all'art. 36, comma 6-ter, recante disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività, ed in particolare conferma le competenze di questo Comitato in materia di atti convenzionali, con particolare riferimento ai profili di finanza pubblica, e le diverse attribuzioni all'ART;

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 con il compito di svolgere le funzioni di cui al comma 2, dell'art. 36, del decreto-legge n. 98 del 2011 e successive modificazioni;

Visto il Trattato fondamentale dell'Unione europea (TFUE) ed in particolare gli articoli 3, 14 e 170;

Visto il regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) e che abroga la decisione n. 661/2010/UE;

Visto il regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa;



Vista la direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2014, sull'aggiudicazione dei contratti in concessione ed in particolare gli articoli 2 e 17 relativi, rispettivamente, ai principi di libera amministrazione delle autorità pubbliche e agli accordi di cooperazione tra enti nell'ambito del settore pubblico;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) 9 giugno 2015, n. 194, e successive modificazioni, con il quale è stata soppressa la Struttura tecnica di missione, istituita con decreto dello stesso Ministro 10 febbraio 2003, n. 356, e successive modificazioni, e i compiti di cui agli articoli 3 e 4 del medesimo decreto sono stati trasferiti alle competenti Direzioni generali del Ministero, alle quali è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

Visto il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e successive modificazioni, denominato «nuovo codice appalti»;

Visto l'art. 13-*bis* della decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, e successive modificazioni (inclusa la modifica apportata dall'art. 1, comma 1165, della legge 27 dicembre 2017, n. 205) che prevede la possibilità di sottoporre al CIPE l'istruttoria in merito alla concessione autostradale A22 Brennero-Modena, ai fini dell'approvazione da parte del Comitato, e il perseguimento delle finalità previste dai protocolli d'intesa del 14 gennaio 2016 tra MIT e la Regione Trentino-Alto Adige, unitamente a tutte le amministrazioni pubbliche sottoscrittrici di tali protocolli interessate allo sviluppo del Corridoio scandinavo, con la seguente articolazione:

1. Le funzioni di concedente sono svolte dal MIT;

2. Le convenzioni di concessione per la realizzazione delle opere e la gestione delle tratte autostradali hanno durata trentennale e sono stipulate dal MIT con le regioni e gli enti locali che hanno sottoscritto gli appositi protocolli di intesa in data 14 gennaio 2016 sopra citati, che potranno anche avvalersi di società *in house*, esistenti o appositamente costituite, nel cui capitale non figurino privati;

3. Le convenzioni di cui alla lettera *b)* devono prevedere che eventuali debiti delle società concessionarie uscenti e il valore di subentro delle concessioni scadute restino a carico dei concessionari subentranti.

Visto il comma 4 del citato art. 13-*bis* del decreto-legge 148 del 2017, che prevede che gli atti convenzionali di concessione dell'infrastruttura stradale A22 Brennero-Modena sono stipulati dal MIT con il Concessionario, dopo l'approvazione del CIPE, previo parere dell'ART, sullo schema di Convenzione, entro il 30 novembre 2018.

Visto il decreto-legge del 25 luglio 2018, n. 91, riguardante la proroga dei termini previsti da disposizioni legislative ed in particolare l'art. 4, comma 3-*quater*, che modifica l'art. 13-*bis*, del decreto-legge n. 148 del 2017 sopra citato;

Visto l'art. 16 decreto-legge n. 109 del 28 settembre 2018, «Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze», che ha ulteriormente ampliato le competenze dell'ART e disposizioni in materia di tariffe e di sicurezza autostradale;

Considerato che la proposta di schema di Accordo di cooperazione, alla luce delle sopracitate disposizioni, risulta ammissibile all'esame di questo Comitato;

Visto il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, concernente il ruolo assegnato al CIPE in materia di programmazione pluriennale;

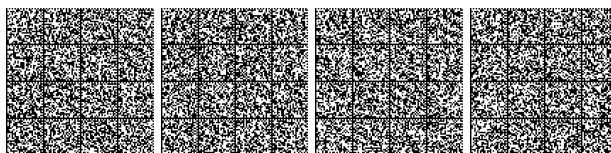
Visto il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, concernente «Attuazione dell'art. 30, comma 9, lettere *e)*, *f)* e *g)*, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti»;

Visto il decreto 14 marzo 2003 emanato dal Ministero dell'interno di concerto con il Ministro della giustizia ed il MIT e successive modificazioni, ed in particolare il seguente decreto 21 marzo 2017 emanato dal Ministero dell'interno di concerto con il Ministro della giustizia ed il MIT, con il quale in sintesi in assenza di diversa deliberazione del CIPE sono adottati gli schemi-tipo dei protocolli di legalità definiti dalla vigente normativa, nonché restano valide le linee guida varate dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere (CCASGO) nella seduta del 27 ottobre 2004;

Vista, altresì, la delibera 6 agosto 2015, n. 62, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 271 del 2015, con la quale questo Comitato ha approvato lo schema di Protocollo di legalità licenziato nella seduta del 13 aprile 2015 dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere (CCASGO), costituito con decreto 14 marzo 2003, emanato dal Ministro dell'interno, di concerto con Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Visto l'art. 203 del citato decreto legislativo n. 50 del 2016 che, istituendo il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari - CCASIIP, ha assorbito ed ampliato tutte le competenze del pre-vigente CCASGO;

Vista la delibera 24 aprile 1996, n. 65, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 118 del 1996, recante linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità non già diversamente regolamentati ed in materia di determinazione delle tariffe, che ha previsto l'istituzione del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS) presso questo Comitato, istituzione poi disposta con delibera 8 maggio 1996, n. 81, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 138 del 1996;



Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 novembre 2008 e successive modificazioni, con il quale si è proceduto alla riorganizzazione del NARS, che all'art. 1, comma 1, prevede che, su richiesta di questo Comitato o dei Ministri interessati, lo stesso Nucleo esprima parere in materia tariffaria e di regolamentazione economica dei settori di pubblica utilità, tra cui il settore autostradale;

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

Vista la delibera 15 giugno 2007, n. 39, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 197 del 2007, che detta criteri in materia di regolazione economica del settore autostradale;

Vista la delibera 30 aprile 2012, n. 62, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 122 del 26 maggio 2012, concernente il «regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica. Modifica della delibera CIPE n. 58 del 2010»;

Vista la delibera 21 marzo 2013, n. 27, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 120 del 2013, con la quale questo Comitato ha integrato la delibera n. 39 del 2007 dettando, per le concessionarie esistenti alla data di pubblicazione della delibera stessa, criteri e modalità di aggiornamento quinquennale dei piani economico finanziari;

Vista la delibera 19 luglio 2013, n. 30, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 297 del 19 dicembre 2013, con la quale questo Comitato ha approvato il documento tecnico intitolato «Integrazione della delibera n. 39 del 2007 relativa alla regolazione economica del settore autostradale: requisiti di solidità patrimoniale», disponendone l'applicazione alle nuove concessioni in relazione alle quali, alla data di adozione della delibera medesima, non sia stato pubblicato il bando di gara ovvero, nei casi in cui è previsto, non si sia ancora proceduto all'invio delle lettere di invito;

Considerato che la crescente mobilità (processo particolarmente complesso in un territorio limitato come quello alpino) obbliga a tener conto non solo di flussi di persone e merci sempre più congestionati, ma anche dei processi di integrazione e omologazione socio-economica e culturale nei territori attraversati dalle grandi infrastrutture, quali il turismo, l'internazionalizzazione dei mercati, e gli spostamenti occupazionali;

Valutato che gli enti territoriali interessati dall'attraversamento del corridoio del Brennero debbono essere, pertanto, protagonisti e parti attive del processo di sviluppo del corridoio medesimo;

Considerato che la precedente concessione relativa alla tratta autostradale A22 Brennero-Modena è scaduta il 30 aprile 2014, come risulta dagli atti dei documenti istruttori;

Preso atto che la cooperazione tra lo Stato, da un lato, e, dall'altro, la Regione Trentino-Alto Adige, le Province autonome di Trento e di Bolzano e le altre Amministrazioni territoriali e locali (Enti) è stata formalizzata con la sottoscrizione del Protocollo d'intesa fra i predetti Enti e il MIT del 14 gennaio 2016;

Considerato che lo schema di Accordo di cooperazione sottoposto al parere del CIPE costituisce lo strumento centrale per l'attuazione del predetto art. 13-bis del citato decreto-legge n. 148 del 2017;

Preso atto che il medesimo schema di Accordo di cooperazione tra lo Stato e gli enti territoriali e locali consolida le relazioni e la collaborazione tra tali istituzioni in relazione agli interessi comuni connessi all'asse autostradale del Brennero A22, alla realizzazione degli interventi e delle infrastrutture del corridoio multifunzionale del Brennero;

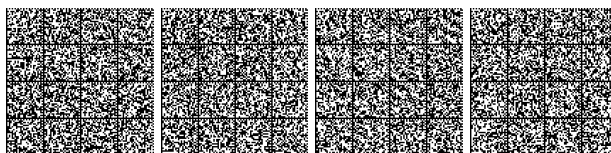
Vista la nota MIT prot. n. 24568 del 2 novembre 2018 relativa all'affidamento in concessione della tratta autostradale A22 Brennero-Modena;

Considerato che le parti del sopra citato schema di Accordo di cooperazione ritengono di assoluta importanza la realizzazione di investimenti infrastrutturali sia autostradali che ferroviari, per la realizzazione di una rete trans-europea dei trasporti, anche allo scopo di stimolare l'economia degli interi territori attraversati, rilanciandone nell'immediato la crescita economica;

Vista la proposta di cui alla nota 15 novembre 2018, n. 38991, con cui il MIT ha richiesto l'iscrizione all'ordine del giorno di questo Comitato dell'esame dello schema di Accordo di cooperazione relativo all'affidamento della tratta autostradale A22 Brennero - Modena, ai sensi dell'art. 13-bis del citato decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148 e successive modifiche;

Visto il predetto schema di Accordo di cooperazione corredato dai seguenti allegati:

1. Descrizione interventi (Allegato A);
2. Caratteristiche tecniche dell'arteria autostradale, aree di servizio e modalità di esazione del pedaggio (Allegato B);
3. Classificazione degli interventi di ordinaria manutenzione (Allegato C);
4. Cronoprogramma degli interventi (Allegato D);
5. Piano economico-finanziario (PEF) e Piano finanziario regolatorio (PFR) (Allegato E);
6. Sistema di contabilità regolatoria (Allegato F);
7. Requisiti di solidità patrimoniale (Allegato G);
8. Tariffa unitaria media, criteri di determinazione delle componenti tariffarie e modalità di adeguamento annuale (Allegato H);
9. Analisi trasportistica (Allegato I);
10. Indicatori di qualità (Allegato J);
11. Disciplinare per l'applicazione di sanzioni e di penali (Allegato K);



12. Statuto del concessionario (Allegato L);

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e in particolare:

1. Il soggetto concedente è il MIT;

2. Le amministrazioni pubbliche sono gli enti territoriali Regione Trentino-Alto Adige, Province autonome di Bolzano e Trento, Province di Verona, Mantova, Reggio Emilia e Modena, Comuni e Camere di Commercio di Bolzano, Trento, Verona e Mantova, Azienda dei trasporti di Reggio Emilia, per conto dei quali opera la società strumentale, BrennerCorridor S.p.A., al 100 per cento pubblica, per la gestione della concessione (in qualità di concessionario);

3. La durata della concessione è trentennale e la scadenza della concessione è fissata al 31 dicembre 2048;

4. Viene previsto un Comitato di indirizzo e di coordinamento ai fini del raggiungimento e del monitoraggio degli obiettivi strategici, composto da sei membri, di cui due nominati dal MIT, incluso il Presidente, uno dal Ministero dell'economia e delle finanze e tre nominati dagli enti territoriali;

5. La tariffa prevede uno sviluppo reale della tariffa unitaria media ponderata pari a 1,03% a partire dal 2020 e fino al 2048 compreso, partendo da una tariffa media ponderata per il 2019 di 5,066 centesimi di euro a km per i veicoli leggeri e di 9,212 centesimi di euro a km per i veicoli pesanti;

6. Il periodo regolatorio scade ogni cinque anni, pertanto, l'arco temporale del Piano economico e finanziario (PEF) e del Piano finanziario regolatorio (PFR) è di cinque anni;

7. Il tasso di congrua remunerazione del capitale investito, determinato con i criteri del «costo medio ponderato del capitale» (WACC), è stimato in 6,79 per cento;

8. Il PEF prevede nel periodo 2019-2048 investimenti per circa 4,14 miliardi di euro;

9. Gli interventi di maggiore dimensione previsti dalla Concessione sono in particolare la terza corsia tra Verona e Modena, la terza corsia dinamica tra Bolzano Nord e Verona, per circa 1,8 miliardi di euro di investimenti, oltre a interventi di miglioramento della viabilità ordinaria funzionali, complementari all'asse autostradale, per 800 milioni di euro;

10. Gli interventi previsti sono così sintetizzati (importi in euro):

Interventi		Importi previsti
A	Terza corsia tra Verona e intersezione AI	743.200.000,00
B	Terza corsia dinamica tratto Bolzano - Verona	1.035.564.108,00
C	Sovrappassi	245.515.098,80
D	Barriere antirumore	235.345.459,61

E	Stazioni autostradali	100.109.681,67
F	Parcheggi e autoparchi	67.227.292,85
G	Aree di servizio	172.991.714,05
H	Impianti e innovazioni tecnologiche	158.634.000,00
I	Interventi sul corpo autostradale	86.306.000,00
J	Interventi di manutenzione straordinaria	435.732.207,87
K	Interventi stabilizzazione versanti	60.360.000,00
L	Interventi miglioramento viabilità	800.000.000,00
Totale		4.140.985.562,85

Considerato che, dalla medesima istruttoria dei documenti pervenuti emerge che:

1. In data 6 maggio 2004 è stata sottoscritta la Convenzione aggiuntiva tra il Concedente *pro tempore* ANAS S.p.A. e la società concessionaria Autostrada del Brennero S.p.A. alla Convenzione del 29 luglio 1999 relativa all'affidamento in concessione della tratta autostradale A22 Brennero - Modena;

2. La suddetta concessione è scaduta in data 30 aprile 2014;

3. Ai sensi dell'art. 11 del decreto-legge 29 dicembre 2011, n. 216, convertito con modificazioni dalla legge 24 febbraio 2012, n. 14 e successive modificazioni, il MIT è subentrato ad ANAS nella gestione della rete autostradale in concessione;

4. In data 14 gennaio 2016 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e i Soci pubblici di Autostrada del Brennero S.p.A. - analoghi a quelli della società BrennerCorridor sono i seguenti enti: Regione Trentino-Alto Adige, Provincia Autonoma di Bolzano, Provincia Autonoma di Trento, Provincia di Verona, Provincia di Modena, Provincia di Reggio Emilia, Comune di Bolzano, Comune di Trento, Comune di Verona, Comune di Mantova, Azienda Consorziale Trasporti di Reggio Emilia, Camera di Commercio di Bolzano, Camera di Commercio di Trento, Camera di Commercio di Verona, Camera di Commercio di Mantova - nell'ambito della collaborazione tra pubbliche amministrazioni per la valorizzazione e lo sviluppo e tutela del territorio, hanno sottoscritto il Protocollo di intesa sopra citato che prevede la gestione da parte di tali soggetti pubblici della tratta autostradale A22 Brennero-Verona-Modena;

5. Il suddetto Protocollo di intesa è espressione delle disposizioni di cui agli articoli 2 e 17 della direttiva 2014/23/UE e consente, attraverso l'individuazione e l'adozione di misure da attuarsi con strumenti normativi e amministrativi, l'affidamento della suddetta tratta auto-



stradale a società interamente partecipata dalle amministrazioni pubbliche territoriali e locali aderenti al suddetto Protocollo d'intesa;

6. Le possibili interazioni e integrazioni fra i sopra citati Enti e la società concessionaria possono essere sia di natura verticale che orizzontale, ai sensi della normativa di settore sopra richiamata, e che la scelta, a seguito di interazioni con la competente direzione generale della Commissione europea, è ricaduta su di un modello che unisce la natura orizzontale (tra Stato ed enti territoriali) e verticale (tra enti territoriali e la loro società strumentale *in house*, posseduta al 100% da soggetti pubblici), collegati da un comitato di indirizzo e di coordinamento della società, presieduto da un rappresentante del MIT, che assicura il rispetto del requisito del «controllo analogo»;

7. In data 24 gennaio 2018 il concedente ha richiesto all'ART di esprimersi sullo schema di Accordo di cooperazione, ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera g), del citato decreto-legge n. 201 del 2011;

8. L'ART, con delibera n. 2 del 2018 del 25 gennaio 2018, ha avviato un procedimento volto a definire il sistema tariffario da inserire nella nuova Convenzione fissando come termine di conclusione del procedimento medesimo il 30 giugno 2018, successivamente prorogato;

9. L'Ufficio legislativo del MIT, con nota n. 12111 del 13 aprile 2018 ha richiesto un parere al Consiglio di Stato;

10. Ai soggetti pubblici di cui al punto 4 si è poi aggiunto, anche a seguito del parere dell'Avvocatura generale dello Stato, parere n. 522715 del 12 ottobre 2018, anche la Provincia di Mantova;

11. La società individuata come concessionario sottoscrive apposita garanzia fideiussoria;

12. Lo schema di Accordo di cooperazione in esame è relativo alla tratta autostradale A22 Brennero-Verona-Modena, include 8 allegati - dalla lettera A alla lettera H, e disciplina essenzialmente il rapporto tra il concedente e il concessionario per la gestione della medesima tratta autostradale A22 Brennero-Modena, nonché, per la progettazione, realizzazione e gestione degli interventi di cui all'Allegato A del predetto Accordo;

13. Lo schema di Accordo di cooperazione si divide in due parti:

12.1 Parte I - Accordo di cooperazione tra amministrazioni aggiudicatrici ai sensi dell'art. 17 della direttiva 2014/23/UE;

12.2 Parte II - Termini e condizioni per la realizzazione degli interventi e la gestione dell'infrastruttura autostradale A22 Brennero-Verona-Modena;

Visto il parere consultivo del Consiglio di Stato n. 1645 del 2018 trasmesso con nota 26 giugno 2018, a seguito della citata richiesta del MIT - Ufficio legislativo del 13 aprile 2018, il quale fra l'altro prevede che, nel caso di specie, l'affidamento diretto ed il correlato rapporto di concessione deve intercorrere tra il MIT (in qualità di concedente) e gli enti territoriali (in qualità di concessionari), i quali ultimi hanno la facoltà di utilizzare una

società *in house* la quale, non configurandosi come affidataria diretta della concessione e non potendo assumere la qualità di *sub-concessionaria*, rappresenta un mero modulo organizzativo dei medesimi enti territoriali;

Viste le delibere ART n. 70 del 23 giugno 2016 avente ad oggetto la definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, n. 2 del 26 gennaio 2018 avente ad oggetto l'avvio del procedimento per la definizione del sistema tariffario di pedaggio per l'affidamento della gestione *in house* della tratta autostradale A22 Brennero-Modena, e n. 73 del 18 luglio 2018 che ha approvato il sistema tariffario di pedaggio, basato sul metodo del *price-cap* e con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale che, nell'apposito Allegato, definisce la tariffa unitaria media costituita dalla somma di due componenti:

1. Componente tariffaria di gestione (TG) che consente il recupero dei costi operativi stimati e dei costi di ammortamento e di remunerazione degli *asset*, funzionali alla gestione, non reversibili. La dinamica dei costi operativi stimati deve tenere conto di un coefficiente di riduzione e di efficientamento fissato da ART, per la A22 Brennero-Modena, in 3,91 per cento annuo, per il primo periodo regolatorio (cinque anni);

2. Componente tariffaria di costruzione (TK), che consente il recupero dei costi di ammortamento e di remunerazione degli *asset* reversibili, ivi inclusi gli oneri del subentro e le opere realizzate in esecuzione del piano di investimento, oggetto di concessione;

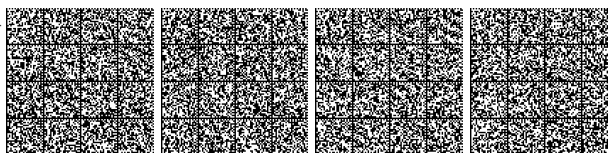
Vista la nota MIT del 15 novembre 2018 con la quale veniva trasmesso all'ART lo schema di Accordo di cooperazione ai sensi del citato art. 17 della direttiva 2014/23/UE e del citato art. 13-bis del decreto-legge 148 del 2017, al fine di acquisire il parere di competenza previsto dal medesimo art. 13-bis, comma 4;

Vista il parere della Commissione europea - direzione generale del mercato interno, dell'industria, dell'imprenditoria e delle PMI (DG GROW) comunicato con nota prot. n. 6559656 del 20 novembre 2018 e trasmesso con nota MIT prot. n. 14105 del 21 novembre 2018, valutato il modello che prevede che il concessionario sia una società appositamente creata dalle regioni e dagli enti locali e cui non partecipano soggetti privati, e che sia sotto il controllo di un comitato di indirizzo e coordinamento di cui tre membri su sei sono nominati dai Ministeri, incluso il Presidente, conferma che «allo stato attuale, il progetto di accordo notificato non presenti incompatibilità con il diritto UE in materia di appalti pubblici e concessioni»;

Visto il parere dell'ART, n. 10 del 22 novembre 2018, trasmesso con nota ART prot. n. 14255 del 23 novembre 2018, il quale per altro contiene:

1. Osservazioni generali riguardanti in particolare:

1.1. Sezione 1: l'aspetto secondo il quale è «necessario che nell'Accordo di cooperazione, così come previsto dall'art. 13-bis, comma 1, lettera b) del decreto-



legge 148/2017, gli Enti pubblici territoriali che hanno sottoscritto il Protocollo d'intesa del 14 gennaio 2016 vengano indicati come soggetto concessionario, anche attraverso una propria *in house*»;

1.2. In linea generale: l'inserimento di una serie di penali o vincoli contrattuali fra cui, all'art. 9, comma 15, l'obbligo di accantonamento e successivamente di versamento, così come previsto dalla legge, che deve incombere sulla società incaricata della gestione dal concessionario;

1.3. Art. 8, comma 1: lo schema di Accordo di cooperazione non fornisce sufficienti elementi per comprendere se gli interventi previsti e citati «riguardino investimenti effettuati dal concessionario in *asset* reversibili ovvero in *asset* non reversibili, ma strettamente necessari alle attività autostradali» e pertanto solo «ove fossero integrati tali presupposti, i relativi investimenti potrebbero essere ammessi in tariffa, giuste le previsioni della delibera ART n. 73/2018»;

1.4. Art. 9, comma 2: l'elencazione degli obblighi incombenti sul concessionario deve tenere conto di quanto prescritto dall'art. 37, comma 2, lettera g) del decreto-legge n. 201 del 2011 e successive modificazioni;

1.5. Art. 9, comma 2, lettera u: la riformulazione della previsione del seguente tenore: «... ad affidare il 100% di lavori, forniture e servizi a terzi con procedura ad evidenza pubblica, nel rispetto della normativa nazionale e comunitaria vigente e del codice dei contratti pubblici»

1.6. Art. 9, comma 2, lettera gg: di integrare la frase finale come segue: «Gli oneri di tale subentro, [...], saranno riconosciuti ammissibili ai fini tariffari qualora riferibili a beni reversibili».

1.7. Art. 9, comma 3: l'inserimento di una clausola risolutiva espressa nell'Accordo di cooperazione, in tema di risoluzione per inadempimento;

1.8. Art. 9, comma 10: la previsione del concessionario nella società *in house* appare coerente con i principi giuridici;

1.9. Art. 9, comma 16: l'Accordo di cooperazione, deve prevedere una clausola contenente la determinazione puntuale del valore della concessione, a cui commisurare l'importo delle singole rate decorrenti dal 2019 sino al 2024, con l'unica eccezione della prima rata il cui importo è fissato per legge in 160 milioni di euro;

2. Richieste di modifiche regolatorie:

2.1. Art. 19, comma 1: introdurre una separazione delle diverse forme di rischio rispetto al rischio di costruzione e di progettazione, prevedendo cinque ulteriori fattispecie;

2.2. l'aggiornamento la procedura di calcolo del Costo medio ponderato del capitale (WACC) nominale *pre-tax* prevedendo l'adeguamento al 6,16 per cento, rispetto al 6,79 per cento previsto dall'allegato E all'Accordo di cooperazione;

2.3. la determinazione del costo normale dell'*equity post tax* al 5,09 per cento, rispetto al 6,1 per cento previsto dall'allegato E all'Accordo di cooperazione;

2.4. la determinazione del tasso *risk free* nominale (RFR), fissandolo al 2,38 per cento, rispetto al 2,11 per cento previsto dall'allegato E all'Accordo di cooperazione;

2.5. un valore dell'*equity* beta al 0,4939, rispetto al 0,725 per cento previsto dall'allegato E all'Accordo di cooperazione;

2.6. adeguare il valore di subentro, indicato dal MIT come pari a 178.357.983 euro, da cui scomputare 23,46 milioni di euro relativi alla preconstituita riserva vincolata per ritardati investimenti e gli «eventuali benefici registrati per il protrarsi della gestione della concessione oltre la scadenza» dal 2014 ad oggi, ancora da quantificare secondo il MIT;

Considerato che lo schema di Accordo Brennero costituisce la prima applicazione delle disposizioni di cui all'art. 37, comma 2, lettera g) del decreto-legge n. 201 del 2011 che attribuisce sulle nuove concessioni una competenza congiunta al MIT, MEF e ART in tema di dinamica tariffaria ed equilibrio economico-finanziario delle concessioni e in particolare, ai sensi della predetta lettera g) l'ART, tra l'altro, provvede «a stabilire per le nuove concessioni sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del *price-cap*, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per ciascuna concessione».

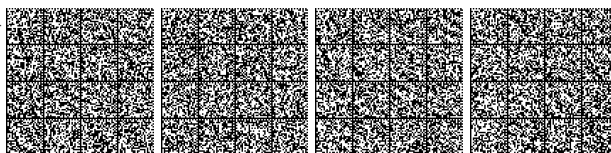
Vista la nota MIT, direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali, n. 14263 del 23 novembre 20158, che nel comunicare e trasmettere al DIPE il sopra citato parere dell'ART n. 10 del 2018 ha inoltrato anche la nota MIT della direzione generale per la vigilanza sulle concessioni autostradali (DGVCA) prot. n. 26367 del 20 novembre 2018, con la quale le due direzioni generali del MIT chiedono l'inserimento di una apposita clausola nell'Accordo di Cooperazione per disciplinare i rapporti intercorsi tra concessionario e concedente uscente durante il periodo 2014 - 2018, successivo alla scadenza della Convenzione;

Visto il parere del NARS n. 6 del 26 novembre 2018, che, tra l'altro:

1. Rimette al Comitato la valutazione dell'approvazione dello schema di Accordo di cooperazione, tenendo conto di quanto espresso dal proprio parere;

2. Suggerisce al CIPE di chiedere al MIT di adeguare l'Accordo di cooperazione e i relativi allegati, oltre a quanto rilevato dall'ART, anche considerando le osservazioni e le prescrizioni espresse nel parere NARS;

3. Raccomanda la verifica, da parte del MIT, circa l'esatta quantificazione del valore di subentro, alla luce degli eventuali benefici registrati dal protrarsi della gestione della concessione oltre la scadenza dal 2014 ad oggi.



Considerata la durata della concessione dal 2019 al 2048, per un totale di trenta anni, in linea con la normativa vigente;

Considerato che nel corso della riunione preparatoria del CIPE del 21 novembre 2018 è stato chiesto al NARS di formulare un parere sullo schema di Accordo di Cooperazione e sui suoi allegati, includendo anche le prescrizioni previste dal DIPE nel corso di quella seduta;

Considerato che gli effetti delle prescrizioni e raccomandazioni dell'ART e del NARS comportano, alla luce in particolare del nuovo sistema tariffario e del nuovo valore del WACC fissati dall'ART, una ridefinizione del Piano economico finanziario e del livello e dell'evoluzione delle tariffe;

Vista la nota del 28 novembre 2018, n. 5821, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) e dal Ministero dell'economia e delle finanze (MEF) e posta a base dell'esame della presente proposta nell'odierna seduta del Comitato;

Ritenuto di condividere le valutazioni dell'ART e del NARS e di adottare le raccomandazioni dai medesimi proposte;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Considerato che il Ministro dell'economia e delle finanze ha rilasciato nel corso della seduta del Comitato il nulla osta sull'ulteriore corso dello schema di delibera e che pertanto lo stesso viene sottoposto direttamente in seduta alla firma del Segretario e del Presidente per il successivo, tempestivo inoltro alla Corte dei conti per il prescritto controllo preventivo di legittimità.

Delibera:

1. Ai sensi dell'art. 13-*bis*, comma 4, del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148 e successive modifiche, è approvato lo schema di Accordo di cooperazione relativo all'affidamento della tratta autostradale A22 Brennero - Modena, per il periodo 2019-2048, così come modificato dalle prescrizioni e osservazioni di cui al punto successivo e nel presupposto che lo Stato non assuma ulteriori obblighi di finanziamento delle tratte o degli interventi previsti per l'autostrada A22, oltre a quelle già coperte finanziariamente.

2. Il Comitato invita il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a recepire ed integrare all'interno dello schema di Accordo di cooperazione, in sede di sottoscrizione, le prescrizioni e raccomandazioni formulate nel parere n. 10 del 22 novembre 2018 dell'Autorità di regolazione dei trasporti, e nel parere n. 6 del 26 novembre 2018 del NARS.

3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti assicura, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti relativi allo schema di Accordo di cooperazione con la presente delibera.

4. Il MIT deve assicurare che, ad esito della esatta quantificazione del valore di subentro, alla data della nuova

stipula, al netto dei benefici registrati per il protrarsi della gestione della concessione oltre la scadenza del 30 aprile 2014, tale valore, ove a debito del concessionario, sia versato all'entrata del bilancio dello Stato in quanto spettante al concedente.

5. In assenza di un quadro regolatorio complessivo che tenga conto anche del nuovo sistema tariffario di ART, l'Accordo e i relativi allegati, modificati in relazione alle prescrizioni, saranno nuovamente sottoposti al Comitato per la verifica delle condizioni di equilibrio economico finanziario che devono sussistere al momento dell'affidamento della concessione e permanere nel corso della gestione.

Roma, 28 novembre 2018

Il vice presidente: TRIA

Il segretario: GIORGETTI

Registrato alla Corte dei conti il 12 dicembre 2018

Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze, reg.ne prev. n. 1538

18A08423

COMMISSIONE NAZIONALE PER LE SOCIETÀ E LA BORSA

DELIBERA 20 dicembre 2018.

Proroga del periodo di cui all'articolo 2, comma 2, della delibera n. 19783 del 23 novembre 2016. (Delibera n. 20760).

LA COMMISSIONE NAZIONALE PER LE SOCIETÀ E LA BORSA

Vista la legge 7 giugno 1974, n. 216, e successive modificazioni;

Visto il decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58, e successive modificazioni;

Visto il decreto legislativo 3 agosto 2017, n. 129, recante «Attuazione della direttiva 2014/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 maggio 2014, relativa ai mercati degli strumenti finanziari e che modifica la direttiva 2002/92/CE e la direttiva 2011/61/UE, così come modificata dalla direttiva 2016/1034/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 giugno 2016, e di adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del regolamento (UE) n. 600/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 maggio 2014, sui mercati degli strumenti finanziari e che modifica il regolamento (UE) n. 648/2012, così come modificato dal regolamento (UE) 2016/1033 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 giugno 2016»;

Visto, in particolare, l'art. 10, comma 12, del richiamato decreto legislativo n. 129 del 2017 che, nell'abrogare il decreto legislativo n. 179 del 2007, ha stabilito che «... i riferimenti ai commi 5-*bis* e 5-*ter* dell'art. 2, e al comma 2 dell'art. 9, del decreto legislativo 8 ottobre 2007, n. 179, si intendono effettuati,

