

“Simponi” somministrato come dose iniziale da 200 mg, seguita da 100 mg alla settimana 2, poi successivamente 100 mg ogni quattro settimane»,

sono rimborsate come segue:

confezioni e numeri A.I.C.:

50 mg soluzione iniettabile in penna preriempita - uso sottocutaneo - siringa preriempita (vetro) in penna preriempita (*SmartJect*) - 0,5 ml - 1 penna preriempita - A.I.C. n. 039541014/E (in base 10) - classe di rimborsabilità H - prezzo *ex factory* (IVA esclusa) - euro 1.157,00 - prezzo al pubblico (IVA inclusa) euro 1.909,51;

100 mg soluzione iniettabile in penna preriempita - uso sottocutaneo - siringa preriempita (vetro) in penna preriempita (*SmartJect*) - 1 ml - 1 penna preriempita - A.I.C. n. 039541053/E (in base 10) - classe di rimborsabilità H - prezzo *ex factory* (IVA esclusa) euro 1.157,00 - prezzo al pubblico (IVA inclusa) euro 1.909,51;

50 mg soluzione iniettabile in siringa preriempita - uso sottocutaneo - siringa preriempita (vetro) - 0,5 ml - 1 siringa preriempita - A.I.C. n. 039541038/E (in base 10) - classe di rimborsabilità H - prezzo *ex factory* (IVA esclusa) euro 1.157,00 - prezzo al pubblico (IVA inclusa) euro 1.909,51.

Validità del contratto: ventiquattro mesi.

Sconto obbligatorio sul prezzo *ex factory*, da praticarsi alle strutture sanitarie pubbliche, ivi comprese le strutture sanitarie private accreditate con il Servizio sanitario nazionale, come da condizioni negoziali.

Resta valida l'applicazione della scheda di prescrizione vigente, come da determina AIFA n. 279 del 19 febbraio 2018, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 53 del 5 marzo 2018.

La società, fatte salve le disposizioni in materia di smaltimento scorte, nel rispetto dell'art. 13 del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 35, convertito, con modificazioni, nella legge 25 giugno 2019, n. 60, si impegna a mantenere una fornitura costante adeguata al fabbisogno del Servizio sanitario nazionale.

Art. 2.

Classificazione ai fini della fornitura

La classificazione ai fini della fornitura del medicinale «Simponi» (golimumab) è la seguente: medicinale soggetto a prescrizione medica limitativa, vendibile al pubblico su prescrizione di centri ospedalieri o di specialisti - reumatologo, internista, gastroenterologo (RRL).

Art. 3.

Disposizioni finali

La presente determina ha effetto dal giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, e sarà notificata alla società titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio.

Roma, 14 ottobre 2020

Il direttore generale: MAGRINI

20A05755

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 14 maggio 2020.

Procedura di revisione del piano economico finanziario e relativo atto aggiuntivo - parere ai sensi dell'articolo 43 del decreto-legge n. 201 del 2011. Società autostradale A33 Asti-Cuneo S.p.a. (Delibera n. 13/2020).

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 successive modificazioni, e, in particolare, l'art. 16, concernente la costituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato;

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

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;

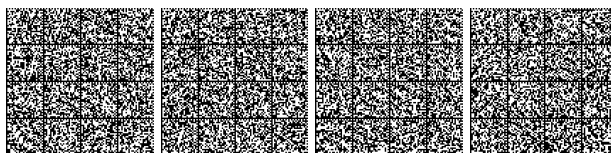
Vista la legge 23 dicembre 1992, n. 498, che, all'art. 11, ha demandato a questo Comitato l'emanazione di direttive per la concessione della garanzia dello Stato, per la revisione degli strumenti convenzionali e, a decorrere dall'anno 1994, per la revisione delle tariffe autostradali;

Vista la legge 24 dicembre 1993, n. 537, che, all'art. 10 ha dettato, tra l'altro, ulteriori disposizioni in tema di concessioni autostradali;

Vista la direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri 27 gennaio 1994, recante «Principi sull'erogazione dei servizi pubblici»; pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, 22 febbraio 1994, n. 43;

Vista la delibera di questo Comitato 24 aprile 1996, n. 65, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana 22 maggio 1996, n. 118, recante «Linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità», che, tra l'altro, 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* della Repubblica italiana 14 giugno 1996, n. 138 e disciplinato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 novembre 2008 e successive modificazioni;

Vista la delibera 20 dicembre 1996, n. 319, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana 31 dicembre 1996, n. 305, 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;



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 (PEF) 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;

Visto il decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 286, che, all'art. 11, stabilisce ulteriori principi in tema di qualità dei servizi pubblici e successive modificazioni;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana 21 marzo 2002, n. 68, supplemento ordinario n. 51, con la quale questo Comitato ha approvato il primo Programma delle infrastrutture strategiche, che include, nell'allegato 1, l'autostrada Asti-Cuneo;

Visto il Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), e, in particolare, gli articoli 3, 14, 108 e 170;

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;

Visto il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, recante «Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 13 agosto 2010, n. 136», e successive modificazioni;

Visto il decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, recante «Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici» e le modificazioni introdotte dall'art. 16 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, recante «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», convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, che ha ulteriormente ampliato le competenze dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) e introdotto disposizioni in materia di tariffe e di sicurezza autostradale e, in particolare:

1. l'art. 37 che nell'istituire l'ART con specifiche competenze in materia di concessioni autostradali ed in merito all'individuazione dei sistemi tariffari, al comma 6-ter prevede che «Restano ferme le competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dell'economia e delle finanze nonché del CIPE in materia di approvazione di contratti di programma nonché di atti convenzionali, con particolare riferimento ai profili di finanza pubblica»;

2. l'art. 43, comma 1, il quale prevede che «Gli aggiornamenti o le revisioni delle convenzioni autostradali vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto, laddove comportino variazioni o modificazioni al piano degli investimenti ovvero ad aspetti di carattere regolatorio a tutela della finanza pubblica, sono trasmessi, sen-

tita l'Autorità di regolazione dei trasporti per i profili di competenza di cui all'art. 37, comma 2, lettera g), in merito all'individuazione dei sistemi tariffari, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al CIPE che, sentito il NARS, si pronuncia entro trenta giorni e, successivamente, approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dalla avvenuta trasmissione dell'atto convenzionale ad opera dell'amministrazione concedente»;

Visto il decreto-legge 29 dicembre 2011, n. 216, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 febbraio 2012, n. 14, e successive modificazioni e, in particolare, l'art. 11 ai sensi del quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) è subentrato ad Anas S.p.a. nella gestione delle autostrade in concessione;

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

Visto il decreto 1° ottobre 2012, n. 341, con il quale il MIT 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 all'art. 36, comma 2, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, e successive modificazioni;

Vista la delibera 21 marzo 2013, n. 27, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana 24 maggio 2013, n. 120, 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* della Repubblica italiana 19 dicembre 2013, n. 297, 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;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 febbraio 2014, n. 72, recante il regolamento di organizzazione del MIT e visto, in particolare, l'art. 5, comma 5, che prevede che le funzioni di concedente della rete autostradale in concessione siano svolte dalla Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali;

Visto il decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, recante «Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive», convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164;



Visto il decreto del 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, recante «Codice dei contratti pubblici», e successive modificazioni, e, in particolare, la parte III relativa ai «Contratti di concessione»;

Considerato che la società concessionaria Asti-Cuneo S.p.a. - autostrada A33 (ATCN) è titolare di contratto di concessione stipulato con ANAS il 1° agosto 2007 e ha attivato nell'anno 2014 la procedura per la revisione del piano economico-finanziario, mentre il 31 dicembre 2017 è scaduto il periodo regolatorio 2013-2017 della concessione relativa alla SATAP A4 Torino-Milano;

Considerato che, al fine di consentire il completamento degli investimenti del collegamento autostradale A33 Asti Cuneo in mancanza di risorse pubbliche, è stato ipotizzato dal Governo italiano il completamento degli investimenti del collegamento autostradale A33 Asti Cuneo con contestuale riequilibrio del PEF, attraverso un finanziamento incrociato da parte della Concessionaria SATAP A4 - società facente parte del medesimo Gruppo di autostrada Asti Cuneo - e affidataria della concessione relativa alla autostrada A4;

Vista la decisione della Commissione europea n. C(2018)2435 del 27 aprile 2018, che si era espressa, ai sensi dell'art. 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, su proposta del MIT sulla possibilità di ristabilire le condizioni di sostenibilità economica finanziaria della società ATCN attraverso un finanziamento incrociato («*cross financing*») della società SATAP A4 a favore della A33, entrambe facenti parte del medesimo gruppo societario;

Considerato che la Commissione europea con la decisione del 27 aprile 2018 aveva previsto, in particolare, la facoltà per il Governo italiano di fare ricorso a «un'estensione della durata della concessione di 4 anni della società SATAP (tronco A4) dal 2026 al 2030, oltre al contenimento degli adeguamenti tariffari nominali entro il 2,5% annuo, al riconoscimento di un indennizzo da subentro entro il limite massimo di 1,5 volte l'EBITDA (utili prima degli interessi, delle imposte, del deprezzamento e degli ammortamenti) e al completamento degli obblighi assentiti in concessione». Oltre ciò la Commissione europea ha indicato un obbligo di procedura di gara congiunta per le due concessioni autostradali A4 e A33 entro il 2030;

Vista la delibera 28 novembre 2018, n. 82, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana 3 aprile 2019, n. 79, con la quale è stato modificato il «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica», di cui alla delibera 30 aprile 2012, n. 62;

Visto il decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, recante «Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici», convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55;

Vista la deliberazione dell'ART 19 giugno 2019, n. 72, concernente l'approvazione del relativo sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del *price cap* con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale;

Visto il parere ART n. 7 del 23 luglio 2019 che ha evidenziato, tra l'altro:

1. di non ritenere più attuale la decisione della Commissione europea C(2018)2435 alla luce delle rilevanti modifiche rispetto allo scenario precedente;

2. che il nuovo scenario sarebbe dovuto essere preventivamente condiviso con la competente direzione generale della Commissione europea;

3. criticità in ragione del considerevole aumento del valore di subentro a circa 980 milioni di euro per A4 nella proposta inoltrata dal MIT all'ART;

4. un accorpamento delle concessioni consentirebbe la conformazione all'ambito ottimale di gestione e si configurerebbe coerente con la decisione già assunta dalla decisione europea;

5. il trattamento tariffario dei descritti contributi in *c/capitale* relativi all'operazione di *cross financing* a favore di ATCN, che dovrebbero essere più propriamente trattati nell'ambito della componente tariffaria per oneri integrativi e remunerati con il WACC nominale *pre-tax* del 7,09 per cento, con eventuale parziale deroga per i soli investimenti già realizzati;

Vista la nota n. 30590 del 29 luglio 2019, con cui il MIT ha richiesto, in aggiornamento della precedente nota 29733 del 23 luglio 2019, l'iscrizione all'ordine del giorno del Comitato dell'argomento in oggetto;

Visto il parere del NARS 30 luglio 2019, n. 6;

Vista la delibera 1° agosto 2019, n. 56, con la quale questo Comitato nel prendere atto della proposta presentata dal MIT nella medesima data della seduta riguardante la revisione del rapporto concessorio, tra cui la riduzione della durata della concessione dall'anno 2045 all'anno 2031 relativa alla società autostradale A33 Asti-Cuneo, ha previsto che il MIT:

1. avrebbe trasmesso un'informativa alla Commissione europea sulla nuova articolazione della misura, mantenendo costantemente informata la Commissione europea rispetto allo sviluppo del rapporto concessorio della tratta autostradale Asti-Cuneo A33;

2. avrebbe verificato il rispetto delle indicazioni del parere dell'ART n. 7 del 2019 e le osservazioni espresse dal NARS con parere n. 6 del 2019;

3. avrebbe dato conferma al CIPE della condivisione della proposta da parte degli organi gestionali della società concessionaria;

Visto il rilievo avviso con il quale la Corte dei conti nel comunicare di aver provveduto alla registrazione, il 27 novembre 2019, della suddetta delibera n. 56 del



2019 ha fatto presente che tale delibera «non sia altro che una rappresentazione dell'*iter* endoprocedimentale sinora svolto. Il Ministero istruttore, infatti, dovrà sottoporre nuovamente lo schema di atto aggiuntivo al CIPE per l'espressione definitiva del parere, ai sensi dell'art. 43 del decreto-legge n. 201 del 2011, tenuto conto delle eventuali ulteriori osservazioni della Commissione europea, della conferma della condivisione della proposta da parte degli organi gestionali della società concessionaria, dell'ulteriore verifica da parte dell'ART, esigenza segnalata dal NARS nel parere già reso. Quest'ultimo passaggio appare necessario anche allo scrivente Ufficio, atteso che lo stesso NARS rileva come lo schema di atto aggiuntivo proposto non sembri in grado, nell'attuale configurazione, di garantire la sussistenza dei presupposti giuridici sottesi all'operazione di cross financing, nonché l'osservanza dei conseguenti impegni assunti da SATAP A4 nei confronti di Asti-Cuneo A33. In linea generale, infatti, i rapporti concessori in questione con il concedente risultano, allo stato, autonomi e indipendenti, a nulla rilevando sul piano soggettivo che la medesima capogruppo procederebbe al finanziamento/contribuzione in favore degli investimenti di ATCN»;

Visto il decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, e, in particolare, l'art. 13, rubricato «Proroga di termini in materia di infrastrutture e trasporti»;

Visto il parere n. 2 del 30 gennaio 2020, con il quale l'ART ha:

1. rilevato che il piano economico finanziario recepisce sostanzialmente il sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del *price cap*, di cui alla delibera n. 72/2019;

2. ricordato che le linee di indirizzo della Commissione europea, come contenute nella decisione C(2018)2435, prevedevano che «L'eventuale valore di subentro può ammontare al massimo a 1,4 volte l'EBITDA di SATAP A4 e ATCN insieme», elevabile a 1,6 volte l'EBITDA al ricorrere di determinate condizioni, indicando, d'altro canto, che «l'analisi riguardante le infrastrutture autostradali e aeroportuali in ambito europeo, messa a disposizione dai concessionari e pervenuta a corredo della citata nota U.0030028 del 11 dicembre 2019, valutata di livello adeguato multipli di *Enterprise value/EBITDA* che si collocano ad un livello pari a circa 4 volte l'EBITDA»;

3. rilevato, in linea con quanto affermato dalla Corte dei conti nella delibera 18/2019/G del 18 dicembre 2019, come «all'eccessivo valore del citato onere complessivo di subentro possa conseguire un effetto del tutto simile ad una proroga della concessione, atteso che la sua rilevanza nella fattispecie in esame può rappresentare una barriera all'ingresso di nuovi operatori»;

4. segnalato, infine, come rimanessero «ancora da definire i profili di contendibilità dei riaffidamenti delle concessioni»;

Vista la nota 21 aprile 2020, con la quale il Gabinetto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha rappresentato alla Commissione europea il ritiro della notifica e il prosieguo dell'*iter* approvativo, con l'in-

dicazione che la Commissione sarebbe stata costantemente aggiornata rispetto alle iniziative che verranno adottate in merito;

Vista la nota 22 aprile 2020, n. 16620, con la quale il Gabinetto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha richiesto l'iscrizione all'ordine del giorno di questo Comitato della proposta di cui trattasi, allegando la documentazione istruttoria relativa sia all'aggiornamento del PEF dell'autostrada SATAP A4 Torino-Milano, sia alla revisione del PEF della autostrada A33 Asti-Cuneo;

Vista la nota 22 aprile 2020, n. 10142, con la quale la competente direzione del MIT ha, tra l'altro:

chiarito che i PEF e gli atti aggiuntivi alle convenzioni, esaminati da questo Comitato, sono stati integrati e modificati al fine di recepire le osservazioni dell'ART e del NARS, nei pareri a suo tempo formulati;

indicato che è stata ritirata la notifica alla Commissione europea «tenuto conto del mutato contesto operativo e della circostanza che la proposta attuale non presenta profili riferibili ad aiuti di Stato»;

evidenziato che la citata notifica era stata effettuata poiché la proposta originaria prevedeva un allungamento della concessione di quattro anni, proroga che non è ora più prevista;

Vista la nota 27 aprile 2020, n. 10569, con la quale il MIT nell'integrare la documentazione inviata, ha trasmesso la nota delle società concessionarie di pari data con la quale le società medesime hanno specificato che «l'emergenza epidemica — che a termini di contratto giustifica la revisione del PEF — non era stata evidentemente prevista nelle stime di traffico e nemmeno da ART nelle delibere emesse e nelle indicazioni (...)», confermando altresì la propria disponibilità a firmare gli atti aggiuntivi a valle del procedimento in corso, «con la doverosa precisazione che gli atti predetti, per come definiti allorché la procedura è stata avviata e quindi sulla base delle stime di traffico ipotizzabili al tempo, non hanno certamente previsto i fatti sopravvenuti e in particolare la epidemia COVID-19 che si è successivamente manifestata come causa di forza maggiore dei quali pertanto occorrerà tener conto, in occasione della materiale sottoscrizione degli atti medesimi, facendo espressamente salva la considerazione degli stessi ai fini della procedura di revisione del PEF in modo da assicurare l'equilibrio della concessione ed ai fini della eventuale conseguente variazione dei costi di costruzione»;

Vista la lettera del 27 aprile 2020, con la quale l'amministratore delegato delle società Asti-Cuneo e SATAP fa presente che, in merito al perfezionamento della procedura di approvazione del PEF, «Non è ovviamente possibile ipotizzare di procrastinare ulteriormente tale obiettivo, considerando il lungo tempo trascorso e l'interesse pubblico sotteso alla realizzazione dei lavori del collegamento autostradale A33», rappresentando di non potersi esimere di «confermare la propria disponibilità a firmare gli atti aggiuntivi, con la doverosa precisazione che gli atti predetti, per come definiti allorché la procedura è stata avviata e quindi sulla base delle stime di traffico ipotizzabili al tempo, non hanno certamente previsto i fatti sopravvenuti e in particolare la epidemia COVID-19 che si è successivamente mani-



festata come causa di forza maggiore dei quali pertanto occorrerà tener conto, in occasione della materiale sottoscrizione degli atti medesimi, facendo espressamente salva la considerazione degli stessi ai fini della procedura di revisione del PEF in modo da assicurare l'equilibrio della concessione ed ai fini della eventuale conseguente variazione dei costi di costruzione» e quindi, confermando la condivisione della proposta di finanziamento incrociato da parte degli organi gestionali delle società;

Vista la nota 29 aprile 2020, n. 2282, con la quale il NARS ha richiesto al MIT alcuni chiarimenti e, in particolare, di:

1. confermare che le proposte di revisione e aggiornamento all'esame del NARS e di questo Comitato debbano sottendere PEF con stime di traffico elaborate precedentemente all'emergenza COVID-19;

2. fornire la documentazione utile a «conoscere le interlocuzioni con la Commissione europea, nonché chiarire in apposita relazione tutti gli elementi di fatto e di diritto che abbiano motivato il ritiro dell'atto di notifica, anche con riferimento agli ulteriori profili di contendibilità già evidenziati anche dall'ART nel parere n. 2/2020»;

3. trasmettere «l'analisi riguardante le infrastrutture autostradali e aeroportuali in ambito europeo, messa a disposizione dai concessionari»;

4. fornire specifici elementi di chiarimento in esito alle raccomandazioni espresse da questo Comitato con delibere n. 56 e n. 57 del 1° agosto 2019, inerenti alle osservazioni del NARS di cui ai pareri n. 6 e n. 7, con particolare riguardo all'esito delle verifiche richieste al MIT relative a:

4.1 «la garanzia circa la sussistenza dei presupposti giuridici sottesi all'operazione di *cross financing* e l'osservanza dei conseguenti impegni tra SATAP A4 e A33 Asti Cuneo, considerato che i rapporti concessori risultano, allo stato, autonomi e indipendenti, come osservato peraltro anche nel rilievo della Corte dei conti sulla delibera CIPE relativa al dossier»;

4.2 «l'esatto importo degli investimenti relativi alle opere già realizzate e in corso di realizzazione nonché alle modalità di determinazione del tasso di remunerazione da applicarvi (TIR sistema tariffario previgente)»;

5. inviare i relativi PEF connessi al «Calcolo TIR sistema previgente» come aggiornati all'*iter* istruttorio intercorso;

Vista la nota 4 maggio 2020, n. 11034, con la quale il MIT, inviando la documentazione richiesta ha fatto presente che:

con riferimento alle questioni connesse al ritiro della notifica alla Commissione europea: e al conseguente prosieguo dell'*iter* istruttorio:

1. «l'attuale configurazione delle proposte di PEF e degli schemi di atto aggiuntivo non contemplano l'estensione della concessione di SATAP A4 in ragione della quale il Governo, in data 13 settembre 2017, ha presentato notifica alla Commissione europea, ai sensi dell'art. 108/TFUE» e che «le attuali proposte, che per SATAP A4 confermano la scadenza attuale (invece ridotta per A33) delineano un contesto operativo non più ricon-

ducibile alla *Roadmap for Italian motorways* del 4 luglio 2017 ed alla decisione della Commissione europea del 27 aprile 2017» (*rectius* 2018);

2. «le medesime valutazioni sono state espresse dal team della Commissione nel corso delle interlocuzioni tecniche successive alla trasmissione della documentazione avvenuta con nota prot. n. 33779 del 28 agosto 2019», che ha peraltro «escluso la possibilità di una comunicazione formale sulle scelte finali dello Stato membro, le quali sono adottate nel rispetto del principio di autodeterminazione»;

3. l'adozione della nuova regolazione ART e gli adeguamenti convenzionali indotti dalle norme subentrate avrebbe precluso l'impegno 47 della citata decisione UE europea tale per cui gli impegni assunti sarebbero stati «immuni da interazioni con il quadro regolatorio corrente e futuro (...)»;

per quanto riguarda l'impatto dell'indennizzo di subentro, che:

1. «l'attuale stima dell'indennizzo da subentro è quantificato automaticamente» sulla base dell'insieme degli elementi caratterizzanti, tra cui, oltre ai parametri del PEF, la conferma della scadenza della concessione di Satap A4 al 2026, l'anticipazione della concessione di Asti-Cuneo al 2031, l'assenza di contributi pubblici aggiuntivi, l'assenza di misure compensative a carico della finanza pubblica, le stime di traffico, indicando peraltro che la «riduzione dell'indennizzo da subentro, ove non compensata da una variazione degli altri parametri, non assicura più la condizione di equilibrio» e osservando che «qualora i parametri di PEF, complessivamente considerati, siano ritenuti non accoglibili, ed in assenza di qualsiasi soluzione condivisa, la convenzione vigente impone la risoluzione anticipata del rapporto concessorio». Inoltre sulla base dei dati derivanti dall'ultimo bilancio approvato (31 dicembre 2018) «il rapporto tra CIN/EBITDA è pari a 36,84 (339/9,2). (...) Tale dato può costituire un riferimento ai fini di una valutazione sull'attrattività di Asti – Cuneo singolarmente considerata»;

in merito alle stime di traffico:

1. «i PEF sono stati predisposti nel mese di luglio 2019 e non recepiscono gli effetti del traffico indotti dall'emergenza sanitaria in corso», confermando che le stime di traffico «assumono l'anno 2017 come consuntivo e valori previsionali dal 2018 fino al termine della concessione» e che «le ipotesi di PEF presentate riportano delle stime di traffico sviluppate in coerenza con le delibere CIPE n. 39/2007 e n. 68/2017»;

per quanto riguarda la sussistenza dei presupposti giuridici-contrattuali sottesi all'operazione di *cross financing*:

1. «il ricorso alla modalità di finanziamento incrociato risponde a scelte di indirizzo politico espresse già dal 2014» e che: «le successive ipotesi sviluppate e oggetto d'esame anche in sede CIPE hanno confermato lo schema di finanziamento incrociato e della gestione unitaria, considerato come soluzione ottimale per il completamento dell'opera»;

Vista l'informativa del MIT sull'insieme delle concessioni autostradali con periodo regolatorio scaduto, inviata con nota del Capo di Gabinetto del Ministro delle infra-



strutture e dei trasporti n. 18361 del 5 maggio 2020 per l'iscrizione all'OdG del CIPE, che specifica che: «Tutti gli effetti generati dall'emergenza sanitaria in corso, ivi inclusa la riduzione dei ricavi connessi alle limitazioni di transito, possono convenientemente costituire oggetto di separata valutazione e, ove considerati causa di forza maggiore, potrebbero giustificare una successiva revisione contrattuale. Tale adeguamento implica il superamento della situazione emergenziale e la valutazione *ex-post* di tutti gli effetti da essa prodotta»;

Vista la nota 11 maggio 2020, acquisita al prot. Gabinetto MIT n. 19390, con la quale gli uffici del Ministro per gli affari europei hanno formulato le proprie osservazioni in ordine ai profili di rilevanza comunitaria;

Vista la nota 12 maggio 2020, n. 11677, con la quale il MIT nel riscontrare la suddetta lettera degli uffici del Ministro per gli affari europei ha evidenziato che «l'attuale schema operativo non è configurabile nell'ambito della decisione del 27 aprile 2018. Il principale elemento di differenziazione è rappresentato dall'esclusione di elementi riconducibili ad aiuti di Stato costituiti in precedenza, dall'estensione del termine di concessione SATAP A4 per complessivi n. 4 anni (dal 2026 al 2030);

Vista la nota 12 maggio 2020 con la quale gli uffici del Ministro per gli affari europei, nel prendere atto di quanto rappresentato dal MIT «dell'assicurazione circa l'assenza di profili di criticità emersi nelle interlocuzioni con la Commissione europea» hanno evidenziato che «non si ravvisano ulteriori elementi da segnalare»;

Visto il parere 13 maggio 2020, n. 1, con il quale il NARS, ha espresso alcune raccomandazioni rivolte al Ministero concedente sintetizzate nelle conclusioni del medesimo parere che di seguito si richiamano:

1. verificare l'incidenza dell'abrogazione dell'art. 5 del decreto-legge n. 133 del 2014, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 164 del 2014 (richiamata dal MIT nei documenti istruttori), ad opera dell'art. 217, comma 1, lettera *rr*) del decreto legislativo n. 50 del 2016, sull'operazione di *cross financing*, anche con riferimento a possibili profili di contrasto tra la medesima e le regole concorrenziali;

2. tenere costantemente informate le autorità dell'Unione europea in ordine alla procedura di aggiornamento del PEF, in coerenza con la delibera CIPE n. 56 del 2019, tenuto conto anche dei profili concorrenziali;

3. procedere ad una periodica verifica sui parametri del piano economico finanziario, anche ai fini di dare piena attuazione alle prescrizioni contemplate nell'art. 11-*ter* della Convenzione, assicurando che ogni maggior beneficio economico risultante dalla gestione del contratto sia prioritariamente destinato a beneficio del piano finanziario;

4. procedere a un puntuale monitoraggio delle successive fasi nei confronti del concessionario rivolte a garantire l'esecuzione dei lavori nel rispetto dei tempi definiti contrattualmente;

5. assicurare, alla scadenza della concessione relativa alla tratta autostradale A4 (Torino - Milano), il riaffidamento della concessione della A33 congiuntamente alla prima, in modo da garantire la gestione unitaria delle due tratte;

6. adottare ogni misura ritenuta utile affinché il valore terminale della concessione, da porre a base di gara unitamente alla A4, sia compatibile con i principi concorrenziali;

7. assicurare che l'atto aggiuntivo sia adeguato alle osservazioni contenute nel capitolo 2 del medesimo parere NARS;

8. garantire, in relazione all'operazione di *cross financing*, la formalizzazione e l'osservanza del relativo negozio giuridico recante gli impegni tra SATAP A4 e A33 Asti-Cuneo, tenendo conto delle circostanze del caso concreto evidenziate nel capitolo 2 del medesimo parere (ed in particolare del fatto che l'operazione di *cross financing* si innesta nell'ambito delle procedure di aggiornamento del PEF dell'autostrada SATAP A4 e di revisione del PEF di A33 Asti Cuneo) e dell'insieme della normativa di riferimento relativa a tale fattispecie complessa.

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

sotto il profilo tecnico-procedurale:

1. il collegamento Asti-Cuneo, compreso nel programma delle opere strategiche di cui delibera CIPE n. 121 del 2001, è inserito nel piano dei trasporti della Regione Piemonte e si collega alle reti di grande comunicazione interregionali (A6 Torino-Savona; A21 Torino-Piacenza) e internazionali (attraverso la A4 verso la Francia e attraverso la A5 verso Francia e Svizzera) ed è, pertanto, un'opera di preminente interesse per la collettività;

2. il completamento dell'opera assicura una razionalizzazione della viabilità interconnessa costituita dalla SP 7 Verduno-Bra, SP 662 Marene-Bra e SS 231 Marene-Fossano-Bra;

3. i lavori principali che assicurano il collegamento alle tratte in esercizio sono rappresentate dai lotti 2.6A Verduno-Diga Enel (138,9 milioni di euro) e 2.6B Roddi-Verduno (142,9 milioni di euro) e che quest'ultimo lotto risulta immediatamente cantierabile, non avendo subito modifiche di tracciato rispetto al progetto definitivo approvato, il cui tempo di realizzazione dei lavori è pari a 4 anni con intensità di spesa concentrata nel 2° (123 milioni di euro) e 3° anno (147 milioni di euro);

4. lo schema di atto aggiuntivo tiene conto delle proposte di modifica formulate dall'ART, come si evince nelle osservazioni relative agli atti aggiuntivi contenute nel parere di quest'ultima n. 2 del 2020;

5. in merito al ritiro della notifica alla Commissione europea della proposta in esame si prende atto della corrispondenza intercorsa tra il MIT e gli uffici del Ministro per gli Affari europei e, in particolare, della circostanza che, secondo il Ministero proponente «la proposta attuale non presenta profili riferibili ad aiuti di Stato» e del contenuto della nota del 12 maggio 2020 con la quale gli uffici del Ministro per gli affari europei a seguito dei chiarimenti del MIT hanno ritenuto «di non ravvisare ulteriori elementi da segnalare» e di non avere nulla altro da osservare;



sotto il profilo economico-finanziario:

1. il piano che recepisce sostanzialmente il sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del *price cap*, di cui alla delibera n. 72 del 2019, prevede:

1.1 una riduzione di 14 anni della durata della concessione Asti-Cuneo (dal 2045 al 2031, come si evince nella citata lettera 22 aprile 2020, n. 10142), rispetto all'originaria proposta del MIT che è propedeutica, nell'obiettivo dichiarato dal Ministero istruttore, a una successiva gara pubblica unitaria per l'affidamento congiunto con la concessione SATAP A4, che comporterà l'accorpamento delle due tratte autostradali, con gestione unitaria a partire dal 1° gennaio 2032, anche al fine di «consentire altresì il rispetto di quanto osservato dall'ART in merito all'ambito ottimale di gestione»;

1.2 investimenti complessivi per circa 346 milioni di euro tra il 2018 e il 2022;

1.3 un'operazione di *cross financing* da parte di SATAP A4, inclusa anche nel contestuale aggiornamento del PEF di SATAP A4 e confermata dalla società nella lettera del 27 aprile dell'amministratore delegato di entrambe le società, considerato alla stregua di contributo pubblico in conto capitale per Asti-Cuneo, pari a circa 626 milioni di euro, relativi a investimenti già realizzati e non ancora ammortizzati (pari a circa 280 milioni di euro al 31 dicembre 2017) e investimenti previsti per il completamento del collegamento autostradale (pari a circa 346 milioni di euro);

1.4 tasso di remunerazione del 9,23 per cento per quanto non coperto da *cross financing*, mentre quest'ultimo invece viene remunerato all'interno del PEF di SATAP A4 e dovrà seguire le indicazioni in termini di remunerazione fornite dall'ART;

1.5 un valore di subentro pari a circa 345 milioni di euro al 2031;

1.6 tariffe costanti per veicoli leggeri (0,09637 €/Km) e per veicoli pesanti (0,21307 €/Km) per le annualità 2018-2022, e successivi incrementi dal 2023 in poi del 2,2 per cento annuo (pari al tasso di inflazione stimato dell'1,2 per cento incrementato dell'1 per cento);

Considerata la necessità di adempiere al rilievo avviso della Corte dei conti che evidenziava la necessità di sottoporre nuovamente «lo schema di atto aggiuntivo al CIPE per l'espressione definitiva del parere»;

Considerato l'interesse pubblico al completamento dell'opera e che non vi sono meccanismi di finanziamento utilizzabili in alternativa all'aumento del valore di subentro, tenuto conto che, allo stato, non appare possibile aumentare il gettito da tariffe autostradali, che sono definite dalle regole ART, e che è funzione della sostenibilità per gli utenti, che la proroga della durata della concessione è stata ritenuta non percorribile e che è escluso un contributo finanziario pubblico;

Valutato che il contributo posto a carico di SATAP A4 per il finanziamento delle opere di Asti-Cuneo realizzate e da realizzare è considerato come un investimento dall'atto aggiuntivo allegato alla Convenzione unica di SATAP A4 e che il suddetto contributo sarà contabilizzato dalla concessionaria della tratta A33 Asti - Cuneo in riduzione dell'investimento realizzato e da realizzare, trattandosi di contributo sostitutivo di quello pubblico;

Vista la nota del 14 maggio 2020, n. 2578, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri – Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica 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, e che include la seguente proposta di raccomandazione aggiuntiva rispetto alle raccomandazioni formulate dal NARS: «Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti procederà ad un confronto con la stessa Autorità al fine di garantire una corretta applicazione dei principi generali che governano la remunerazione del capitale investito, in ordine alla remunerazione delle opere relative ad Asti-Cuneo secondo le indicazioni dell'Autorità di regolazione dei trasporti espresse nel parere n. 2 del 2020»;

Considerato il dibattito svoltosi nel corso della seduta odierna;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Delibera:

1. Ai sensi dell'art. 43, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni, esprime parere favorevole allo schema di atto aggiuntivo relativo alla Società autostradale A33 Asti-Cuneo S.p.a e relativo piano economico finanziario, con le osservazioni e raccomandazioni di cui al parere NARS n. 1 del 2020, che il Comitato fa proprie e integra e che, di seguito, si riportano.

2. Si raccomanda al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di:

2.1 verificare l'incidenza dell'abrogazione dell'art. 5 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, ad opera dell'art. 217, comma 1, lettera *rr*) del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, sull'operazione di *cross financing*, anche con riferimento a possibili profili di contrasto tra la medesima e le regole concorrenziali;

2.2 tenere costantemente informate le autorità dell'Unione europea in ordine alla procedura di aggiornamento del piano economico finanziario, in coerenza con la delibera CIPE n. 56 del 2019, tenuto conto anche dei profili concorrenziali;

2.3 procedere ad una periodica verifica sui parametri del piano economico finanziario, anche ai fini di dare piena attuazione alle prescrizioni contemplate nell'art. 11-*ter* della Convenzione, assicurando che ogni maggior beneficio economico risultante dalla gestione del contratto sia prioritariamente destinato a beneficio del piano finanziario;

2.4 procedere a un puntuale monitoraggio delle successive fasi nei confronti del concessionario rivolte a garantire l'esecuzione dei lavori nel rispetto dei tempi definiti contrattualmente;

2.5 assicurare, alla scadenza della concessione relativa alla tratta autostradale A4 (Torino - Milano), il riaffidamento della concessione della A33 congiuntamente alla prima, in modo da garantire la gestione unitaria delle due tratte;



2.6 adottare ogni misura ritenuta utile affinché il valore terminale della concessione, da porre a base di gara unitamente alla A4, sia compatibile con i principi concorrenziali;

2.7 assicurare che l'atto aggiuntivo sia adeguato alle osservazioni contenute nel capitolo 2 del suddetto parere NARS;

2.8 garantire, in relazione all'operazione di *cross financing*, la formalizzazione e l'osservanza del relativo negozio giuridico recante gli impegni tra SATAP A4 e A33 Asti-Cuneo, tenendo conto delle circostanze del caso concreto evidenziate nel parere del NARS n. 1 del 2020 (e, in particolare, del fatto che l'operazione di *cross financing* si innesta nell'ambito delle procedure di aggiornamento del PEF dell'autostrada SATAP A4 e di revisione del PEF di A33 Asti Cuneo) e dell'insieme della normativa di riferimento relativa a tale fattispecie complessa, e assicurare il carattere vincolante degli impegni assunti da SATAP A4.

3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:

3.1 procederà ad un confronto con l'Autorità di regolazione dei trasporti al fine di garantire una corretta applicazione dei principi generali che governano la remunerazione del capitale investito, in ordine alla remunerazione delle opere relative ad Asti-Cuneo secondo le indicazioni della medesima Autorità di regolazione dei trasporti;

3.2. provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti.

Roma, 14 maggio 2020

Il Presidente: CONTE

Il segretario: FRACCARO

Registrato alla Corte dei conti il 22 ottobre 2020

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, n. 1282

20A05891

DELIBERA 14 maggio 2020.

Procedura di aggiornamento del piano economico finanziario e relativo atto aggiuntivo - parere ai sensi dell'articolo 43 del decreto-legge n. 20 del 2011. Società Satap - Tronco A4 (Torino-Milano) S.p.a. (Delibera n. 14/2020).

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, in particolare, l'art. 16, concernente la costituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato;

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

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;

Vista la direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri 27 gennaio 1994, recante «Principi sull'erogazione dei servizi pubblici», pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana 22 febbraio 1994, n. 43;

Vista la delibera di questo Comitato 24 aprile 1996, n. 65, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana 22 maggio 1996, n. 118, recante «Linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità» che ha, tra l'altro, 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* della Repubblica italiana 14 giugno 1996, n. 138 e disciplinato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 novembre 2008, e successive modificazioni;

Vista la delibera 20 dicembre 1996, n. 319, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana 31 dicembre 1996, n. 305, 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;

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 (PEF) 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;

Visto il decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 286, che, all'art. 11, stabilisce ulteriori principi in tema di qualità dei servizi pubblici e successive modificazioni;

Vista la delibera di questo Comitato 6 aprile 2006, n. 130 pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana 28 agosto 2006, n. 199, che, nel rivisitare il 1° Programma delle infrastrutture strategiche di cui alla delibera 21 dicembre 2001, n. 121, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana 21 marzo 2002, n. 68 supplemento ordinario, n. 51, all'allegato 2 conferma, tra le articolazioni della voce «corridoio plurimodale padano - sistemi stradali e autostradali», l'autostrada «A4 Torino-Milano»;

