

i pazienti devono contattare il medico prescrittore in caso di interruzione del trattamento (ovvero, se vengono saltate quattro o più dosi consecutive). I pazienti non devono riprendere il trattamento con «Ponvory» senza consultare prima il medico prescrittore, in quanto potrebbe essere necessario ricominciare il trattamento con una nuova confezione di inizio del trattamento;

i pazienti devono avere a disposizione un emocromo recente (cioè entro sei mesi o dopo l'interruzione della terapia precedente) prima di ricevere la prima dose di «Ponvory»;

i pazienti che non sono stati infettati da VZV (varicella) o non sono stati precedentemente vaccinati contro VZV devono essere esaminati e se necessario si raccomanda che vengano vaccinati almeno quattro settimane prima di iniziare il trattamento con «Ponvory»;

i pazienti devono essere istruiti a riferire immediatamente al medico prescrittore qualsiasi segno e sintomo di infezione durante il trattamento con «Ponvory» e fino a una settimana dopo l'ultima dose di «Ponvory»;

la visita del paziente deve essere controllata prima dell'inizio del trattamento; i pazienti devono essere istruiti a riferire immediatamente al medico prescrittore qualsiasi segno e sintomo di compromissione della visione durante il trattamento con «Ponvory» e fino a una settimana dopo la fine del trattamento;

«Ponvory» non deve essere usato durante la gravidanza o in donne in età fertile che non usano misure contraccettive efficaci. Le donne in età fertile devono:

essere informate dal medico prescrittore circa il rischio di effetti nocivi per il feto associato al trattamento con «Ponvory» sia prima dell'inizio del trattamento che, in seguito, periodicamente;

avere un *test* di gravidanza negativo prima di iniziare il trattamento con «Ponvory»;

utilizzare un metodo contraccettivo efficace durante il trattamento con «Ponvory» e per almeno una settimana dopo la fine del trattamento. Si consiglia alle pazienti di parlare con il proprio medico di metodi contraccettivi affidabili;

essere informate dal medico prescrittore che quando il trattamento con «Ponvory» viene interrotto a causa di una gravidanza o di un tentativo di concepimento, l'attività della malattia può ripresentarsi;

riferire immediatamente al medico prescrittore qualsiasi gravidanza (voluta o non voluta) che si verifica durante il trattamento con «Ponvory» o fino a una settimana dopo la fine del trattamento con «Ponvory»;

interrompere immediatamente il trattamento «Ponvory» in caso di gravidanza durante il trattamento;

non usare «Ponvory» durante l'allattamento.

Fare riferimento alla scheda promemoria per la paziente specifica per la gravidanza per ulteriori informazioni e indicazioni relative a contraccezione, gravidanza e allattamento.

I *test* di funzionalità epatica devono essere effettuati prima dell'inizio del trattamento; i pazienti devono segnalare immediatamente eventuali segni o sintomi indicativi di disfunzione epatica (ad es., nausea, vomito, dolore allo stomaco, stanchezza, perdita di appetito, ingiallimento della pelle o della parte bianca degli occhi, urine scure) al medico prescrittore.

I pazienti devono segnalare immediatamente al medico prescrittore eventuali segni o sintomi di problemi respiratori di nuova occorrenza o in peggioramento (ad es., respiro affannoso).

Durante il trattamento con «Ponvory» la pressione sanguigna deve essere monitorata regolarmente.

Sono stati segnalati tumori della cute in pazienti trattati con «Ponvory». I pazienti devono limitare la loro esposizione al sole e ai raggi UV, per esempio indossando abiti protettivi e applicando regolarmente un filtro solare con un fattore ad alta protezione. I pazienti devono informare immediatamente il medico prescrittore in caso di sviluppo di eventuali noduli (ad es., noduli lucidi, opalescenti), ispessimenti, o piaghe aperte della pelle che non guariscono entro settimane. I sintomi di tumore cutaneo possono includere crescita anomala o modifiche del tessuto cutaneo (ad es., nevi insoliti) con una variazione di colore, forma, o misura nel corso del tempo.

I pazienti devono informare il medico prescrittore di un'anamnesi personale o familiare di epilessia.

I pazienti devono segnalare immediatamente al medico prescrittore eventuali segni o sintomi suggestivi di PRES (vale a dire, grave mal di testa improvviso, confusione improvvisa, perdita improvvisa della vista o altra alterazione della vista, convulsioni).

#### Scheda promemoria per la paziente specifica per la gravidanza

La scheda promemoria per la paziente specifica per la gravidanza, destinata alle donne in età fertile dovrà contenere i seguenti messaggi chiave:

«Ponvory» è controindicato durante la gravidanza e nelle donne in età fertile che non utilizzano contraccettivi efficaci;

i responsabili della prescrizione forniranno consulenza prima dell'inizio del trattamento e, in seguito, periodicamente circa gli effetti dannosi di «Ponvory» sul feto e le azioni necessarie per ridurre al minimo questo rischio;

le donne in età fertile devono utilizzare metodi di contraccezione efficaci durante il trattamento con «Ponvory» e per almeno una settimana dopo la fine del trattamento. Si consiglia alle pazienti di parlare con il proprio medico di metodi contraccettivi affidabili;

deve essere effettuato un *test* di gravidanza e i risultati negativi devono essere verificati dal medico prescrittore prima di iniziare il trattamento con «Ponvory». Il *test* di gravidanza deve essere ripetuto a intervalli regolari durante il trattamento;

se una donna inizia una gravidanza se sospetta o decide di iniziare una gravidanza, il trattamento con «Ponvory» deve essere interrotto immediatamente e deve rivolgersi al medico per essere informata del rischio di effetti nocivi per il feto. Devono essere eseguiti esami di *follow-up*. Le pazienti devono riferire immediatamente al medico prescrittore qualsiasi gravidanza (intenzionale o non intenzionale) che si verifichi durante il trattamento con «Ponvory» o fino a una settimana dopo la fine del trattamento con «Ponvory»;

in caso di tentativo di concepimento, «Ponvory» deve essere interrotto almeno una settimana prima;

se il trattamento con «Ponvory» viene interrotto a causa di una gravidanza o di un tentativo di concepimento, l'attività della malattia può ripresentarsi;

le donne esposte a «Ponvory» durante la gravidanza sono invitate a partecipare al Monitoraggio avanzato degli esiti della gravidanza (POEM) per «Ponvory», che monitora gli esiti delle gravidanze;

«Ponvory» non deve essere usato durante l'allattamento.

Regime di fornitura: medicinale soggetto a prescrizione medica limitativa, vendibile al pubblico su prescrizione di centri ospedalieri o di specialisti - centri sclerosi multipla individuati dalle regioni (RRL)

23A03325

## COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

DELIBERA 29 marzo 2023.

**Società autostrada Pedemontana Lombarda S.p.a. - Pare-  
re sulla proposta di aggiornamento del Piano economico-finanziario e relativo schema di atto aggiuntivo per il periodo regolatorio 2020-2024, ai sensi dell'articolo 43 del decreto-legge n. 201 del 2011. (Delibera n. 8/2023).**

## IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

NELLA SEDUTA DEL 29 MARZO 2023

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 l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione econo-



mica, di seguito CIPE, nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato, e, in particolare, il decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111, recante «Misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla direttiva n. 2008/50/CE sulla qualità dell'aria e proroga del termine di cui all'art. 48, commi 11 e 13, del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229», convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 141, il quale all'art. 1-*bis* ha previsto che dal 1° gennaio 2021, per «rafforzare il coordinamento delle politiche pubbliche in vista del perseguimento degli obiettivi in materia di sviluppo sostenibile indicati dalla risoluzione A/70/L.I adottata dall'Assemblea generale dell'Organizzazione delle Nazioni unite il 25 settembre 2015», il CIPE assuma «la denominazione di Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile» e che «a decorrere dalla medesima data... in ogni altra disposizione vigente, qualunque richiamo al» CIPE «deve intendersi riferito al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS)»;

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 delle convenzioni e degli atti aggiuntivi che disciplinano le concessioni 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;

Viste le delibere CIPE 24 aprile 1996, n. 65, 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, di seguito NARS, e 8 maggio 1996, n. 81, recante «Istituzione del nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità»;

Vista la delibera CIPE 20 dicembre 1996, n. 319, con la quale questo Comitato ha definito lo schema regolatorio complessivo del settore autostradale e, in particolare, ha indicato la metodologia del *price-cap* quale sistema di determinazione delle tariffe e stabilito 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, relativo allo schema di piano economico-finanziario, di seguito 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 amministra-

zioni che esercitano funzioni in materia di regolazione dei servizi di pubblica utilità, ferme restando le competenze delle autorità di settore;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, recante «Misure in materia di investimenti, delega al Governo per il riordino degli incentivi all'occupazione e della normativa che disciplina l'INAIL, nonché disposizioni per il riordino degli enti previdenziali» che all'art. 1, comma 5, ha istituito presso il CIPE il «Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici», di seguito MIP, con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo e la cui attività è funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

Visto il decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, recante «Disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria», convertito con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, e, in particolare, l'art. 2 comma 82, il quale prevede che «In occasione del primo aggiornamento del piano finanziario che costituisce parte della convenzione accessiva alle concessioni autostradali, ovvero della prima revisione della convenzione medesima, successivamente alla data di entrata in vigore del presente decreto, il Ministro delle infrastrutture, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, assicura che tutte le clausole convenzionali in vigore, nonché quelle conseguenti all'aggiornamento ovvero alla revisione, siano inserite in una convenzione unica, avente valore ricognitivo per le parti diverse da quelle derivanti dall'aggiornamento ovvero dalla revisione. La convenzione unica sostituisce ad ogni effetto la convenzione originaria, nonché tutti i relativi atti aggiuntivi»;

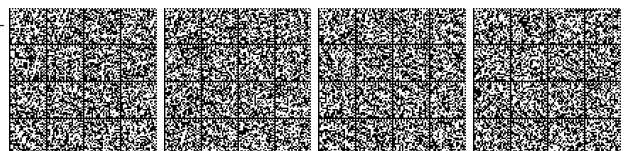
Vista la delibera CIPE 15 giugno 2007, n. 39, che detta criteri in materia di regolazione economica del settore autostradale, successivamente integrata con delibera CIPE 21 marzo 2013, n. 27, che ha dettato per le concessionarie esistenti alla data di pubblicazione della delibera stessa, criteri e modalità di aggiornamento quinquennale dei PEF;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 novembre 2008, e successive modificazioni, che definisce i compiti e le funzioni del NARS;

Visto il decreto-legge 8 aprile 2008, n. 59, recante «Disposizioni urgenti per l'attuazione di obblighi comunitari e l'esecuzione di sentenze della Corte di giustizia delle Comunità europee», convertito, con modificazioni, dalla legge 6 giugno 2008, n. 101, il cui art. 8-*duodecies* comma 2 dispone che «sono approvati tutti gli schemi di convenzione con la società ANAS S.p.a. già sottoscritti dalle società concessionarie autostradali alla data del 31 dicembre 2010»;

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», come modificato 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, di seguito 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, prevede al comma 6-ter 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, sentita 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»;

Viste le delibere con le quali questo Comitato ha adottato provvedimenti in merito alla concessione autostradale in esame ed in particolare:

1. la delibera CIPE 4 ottobre 2007, n. 108, con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, in merito allo schema di «convenzione unica» sottoscritto il 1° agosto 2007 tra Concessioni autostradali lombarde S.p.a., di seguito CAL, subentrata ad ANAS S.p.a. nelle funzioni di soggetto concedente ai sensi del comma 979 dell'art. 1 della legge 27 dicembre 2006, n. 296, e Autostrada pedemontana lombarda S.p.a., di seguito APL, convenzione che è stata poi approvata con il decreto interministeriale 12 febbraio 2008, n. 1667;

2. la delibera CIPE 6 novembre 2009, n. 97, con la quale questo Comitato ha approvato il progetto definitivo dell'intervento «Collegamento autostradale tra Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo ed opere connesse» (Pedemontana Lombarda);

3. la delibera CIPE 1° agosto 2014, n. 24, con la quale questo Comitato ha formulato parere favorevole sul II atto aggiuntivo alla convenzione unica tra CAL e APL e determinato l'importo del contributo pubblico a fondo perduto necessario per il riequilibrio del Piano economico finanziario, di seguito PEF, in 393 milioni di euro e l'am-

montare delle misure di defiscalizzazione in 800 milioni di euro in valore assoluto;

4. la delibera CIPE 17 gennaio 2019, n. 1, con la quale questo Comitato ha disposto la proroga di due anni del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità delle aree interessate dall'opera ed ancora in fase di realizzazione, apposta con la citata delibera CIPE n. 97 del 2009, già prorogata con la delibera CIPE 19 gennaio 2017, n. 1;

5. la delibera CIPE 24 luglio 2019, n. 42, con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole ai cambiamenti proposti sul precedente parere di cui alla precedente delibera n. 24 del 2014, in particolare, approvando la traslazione in avanti del cronoprogramma delle tratte ancora da realizzare, con previsione della sua decorrenza dalla data di effettiva efficacia dell'atto stesso e confermando l'ammontare massimo delle misure di defiscalizzazione con previsione della loro effettiva erogazione al verificarsi delle condizioni previste per legge, confermando, inoltre il parere favorevole sull'atto aggiuntivo n. 2, sottoscritto da CAL e APL in data 20 dicembre 2018, con le citate modifiche;

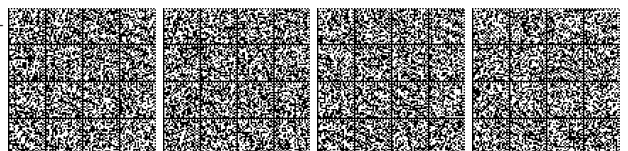
6. la delibera CIPESS 29 aprile 2021, n. 1, con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole in ordine alla proroga fino al 31 agosto 2021 dei termini dell'art. 3.1 dell'atto aggiuntivo n. 2 alla convenzione unica di concessione del collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo e opere connesse (Pedemontana lombarda) relativi alla sottoscrizione del contratto di finanziamento per la realizzazione delle tratte B2 e C.

Visto il decreto-legge 29 dicembre 2011, n. 216, recante «Proroga di termini previsti da disposizioni legislative» 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, di seguito MIT, è subentrato ad ANAS S.p.a. nella gestione delle autostrade in concessione;

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, recante «Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria», convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, e successive modificazioni;

Vista la delibera CIPE 21 marzo 2013, n. 27, con la quale questo Comitato ha integrato la delibera CIPE n. 39 del 2007, dettando, per le concessionarie esistenti alla data di pubblicazione della delibera stessa, criteri e modalità di aggiornamento quinquennale dei PEF;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 febbraio 2014, n. 72, concernente il regolamento di organizzazione del MIT, come modificato dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 23 dicembre 2020, n. 190, in particolare l'art. 4, comma 3, che ha modificato la denominazione della Direzione generale che esercita le funzioni di concedente della rete autostradale in con-



cessione in «Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali», di seguito DGVCA;

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 sono stati trasferiti i compiti di cui agli articoli 3 e 4 del medesimo decreto 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, in particolare, la Parte III relativa ai «Contratti di concessione»;

Vista la delibera CIPE 7 agosto 2017, n. 68, con la quale questo Comitato ha aggiornato la regolazione economica delle società concessionarie autostradali di cui alle delibere CIPE 15 giugno 2007, n. 39 e 21 marzo 2013, n. 27;

Vista la delibera CIPE 28 novembre 2018, n. 82, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica», così come modificata dalla delibera CIPE 15 dicembre 2020, n. 79, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS)»;

Visto il secondo atto aggiuntivo alla Convenzione unica, sottoscritto in data 20 dicembre 2018, che include l'aggiornamento del Piano economico finanziario, di seguito PEF, relativo al periodo regolatorio 2014-2018;

Considerato che il 31 dicembre 2018 è scaduto il periodo regolatorio e, pertanto, è necessario procedere all'aggiornamento del PEF per gli anni 2019-2023;

Visto il decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, recante «Disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica», convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, in particolare, l'art. 35 recante «Disposizioni in materia di concessioni autostradali»;

Viste le seguenti delibere dell'ART:

1. delibera 20 marzo 2020, n. 70, con la quale l'ART ha avviato il procedimento volto a stabilire il «Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'art. 43 del decreto-legge n. 201/2011 come richiamato dall'art. 37 del medesimo decreto. Convenzione unica concessioni autostradali lombarde S.p.a. - Autostrada pedemontana lombarda S.p.a.» avviando, altresì, la relativa consultazione pubblica;

2. delibera 18 giugno 2020, n. 106 con la quale l'ART ha approvato il sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del *price cap* con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale relativo alla Convenzione unica tra Concessioni autostradali lombarde S.p.a. e Autostrada pedemontana lombarda S.p.a., con la quale è previsto un aumento di produttività annuale del 0,44%;

Viste le norme riguardanti le misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e, in particolare:

1. il decreto-legge del 17 marzo 2020, n. 18, recante «Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19», convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, il quale ha previsto che «Ai fini del computo dei termini ordinatori o perentori, propedeutici, endoprocedimentali, finali ed esecutivi, relativi allo svolgimento di procedimenti amministrativi su istanza di parte o d'ufficio, pendenti alla data del 23 febbraio 2020 o iniziati successivamente a tale data, non si tiene conto del periodo compreso tra la medesima data e quella del 15 aprile 2020»;

2. il decreto-legge 8 aprile 2020, n. 23, recante «Misure urgenti in materia di accesso al credito e di adempimenti fiscali per le imprese, di poteri speciali nei settori strategici, nonché interventi in materia di salute e lavoro, di proroga di termini amministrativi e processuali», convertito con modificazioni, dalla legge 5 giugno 2020, n. 40, e, in particolare, l'art. 37, il quale ha stabilito che «Il termine del 15 aprile 2020 previsto dai commi 1 e 5 dell'art. 103 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, è prorogato al 15 maggio 2020»;

3. il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante «Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali», convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, e, in particolare, l'art. 2, comma 1, il quale ha stabilito che «In considerazione dei provvedimenti di regolazione e limitazione della circolazione stradale adottati nel periodo emergenziale da COVID-19 e della conseguente incidenza di detti provvedimenti sulla dinamica dei transiti sulla rete autostradale all'art. 13, comma 3, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, le parole: «relative all'anno 2020 e all'anno 2021» sono sostituite dalle seguenti: «relative agli anni 2020 e 2021 e di quelle relative a tutte le annualità comprese nel nuovo periodo regolatorio» e le parole: «non oltre il 31 luglio 2021» sono sostituite dalle seguenti: «non oltre il 31 dicembre 2021»»;

4. il decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4 recante «Misure urgenti in materia di sostegno alle imprese e agli operatori economici, di lavoro, salute e servizi territoriali, connesse all'emergenza da COVID-19, nonché per il contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico», convertito con modificazioni, dalla legge 28 marzo 2022, n. 25 e in particolare, l'art. 24 che ha prorogato al 31 ottobre 2022 i termini per la definizione del procedimento di aggiornamento dei PEF dei concessionari autostradali, predisposti in conformità alle delibere adottate dall'ART, di cui all'art. 13, comma 3 del decreto-legge n. 162 del 2019;



Vista l'ulteriore proroga di cui al decreto-legge 29 dicembre 2022, n. 198 recante «Disposizioni urgenti in materia di termini legislativi», convertito, con modificazioni, dalla legge 24 febbraio 2023, e, in particolare il comma 4 dell'art. 10 che ha prorogato al 31 dicembre 2023 i termini per la definizione del procedimento di aggiornamento dei PEF dei concessionari autostradali, predisposti in conformità alle delibere adottate dall'ART;

Vista la sentenza n. 384 pubblicata il 13 aprile 2021 con la quale il Tribunale amministrativo regionale Piemonte ha parzialmente annullato la delibera ART n. 106/2020 accogliendo, ai sensi di cui in motivazione (in particolare con riferimento al recupero di efficienza ed alla remunerazione del capitale investito), il ricorso presentato da APL;

Vista la nota 6 maggio 2021, n. 7556/2021, con la quale l'ART ha comunicato alla DGVCA del MIMS e per conoscenza a CAL l'intenzione di presentare ricorso in appello avverso tale sentenza, con contestuale richiesta di sospensione degli effetti, rappresentando che si sarebbe potuto procedere all'espressione del parere di competenza soltanto all'esito dell'indicato contenzioso, in considerazione delle decisioni del Consiglio di Stato, anche in sede cautelare. Con la stessa nota: (i) sono stati segnalati alla DGVCA-MIMS e a CAL alcuni profili di potenziale criticità in considerazione delle risultanze delle analisi che era stato comunque possibile svolgere da parte dei competenti uffici dell'Autorità; (ii) sono state allegate alcune osservazioni, nonché alcuni suggerimenti riguardanti le modifiche da apportare agli atti convenzionali, al fine di adeguarne le previsioni al mutato quadro normativo e regolatorio in materia di concessioni autostradali;

Vista la sentenza n. 3484, pubblicata il 4 maggio 2022, con la quale il Consiglio di Stato ha accolto l'appello presentato dall'ART e, in parziale riforma della sentenza n. 384/2021 del Tribunale amministrativo regionale Piemonte, ha respinto per intero il ricorso proposto in primo grado da APL;

Vista la nota 8 giugno 2022 con la quale CAL ha trasmesso alla DGVCA del MIMS il riscontro alle osservazioni formulate dall'ART con nota prot. 7556/2021 e il PEF conseguentemente aggiornato;

Vista la nota 18 luglio 2022, n. 18639, con la quale la DGVCA del MIMS ha trasmesso all'ART la documentazione integrativa per la definizione del parere di competenza;

Visto il parere 23 settembre 2022, n. 11 con il quale l'ART ha espresso alcune osservazioni sulla proposta di aggiornamento del PEF relativo al periodo regolatorio 2020-2024;

Visto il decreto-legge 1° marzo 2021, n. 22, recante «Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri», convertito, con modificazioni, dalla legge 22 aprile 2021, n. 55, e, in particolare, l'art. 5 che prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è ridenominato Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di seguito MIMS;

Visto il decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, recante «Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri», convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204, e, in particolare, l'art. 5 che prevede che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è ridenominato Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di seguito MIT;

Vista la nota del 3 gennaio 2023, n. 54, con la quale la DGVCA ha anticipato al Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei ministri, di seguito DIPE, la nota del 19 dicembre 2022, n. 1152, con la quale CAL S.p.a. ha trasmesso la documentazione inerente all'aggiornamento convenzionale di APL elaborata con riferimento al parere ART n. 11/2022;

Vista la nota del 3 gennaio 2023, n. 71, con la quale la competente direzione del MIT ha trasmesso all'Ufficio di Gabinetto del MIT la documentazione aggiornata dello schema di convenzione, del PEF e degli atti correlati;

Vista la nota del 24 gennaio 2023, n. 2775, con la quale l'Ufficio di Gabinetto del MIT ha trasmesso richiesto alla DGVCA alcuni chiarimenti e modifiche al testo dello schema di terzo atto aggiuntivo, fra cui «l'abrogazione dell'art. 28.3 della Convenzione unica»;

Vista la nota del 26 gennaio 2023, n. 1989, con la quale la competente direzione del MIT ha riscontrato la nota dell'Ufficio di Gabinetto del 24 gennaio 2023 fornendo i chiarimenti richiesti in relazione alle modifiche al testo dello schema di terzo atto aggiuntivo sull'«indennizzo in caso di risoluzione del rapporto per inadempimento del concedente e revoca della concessione per motivi di pubblico interesse» e sull'allineare il testo all'art. 35, comma 1 del decreto legislativo n. 162 del 2019;

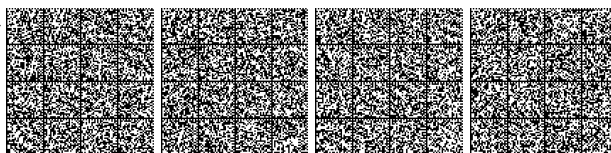
Vista la nota del 26 gennaio 2023, n. 3092, con la quale l'Ufficio di Gabinetto del MIT ha trasmesso per l'iscrizione all'ordine del giorno del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile la documentazione convenzionale predisposta dal APL;

Vista la nota del 13 febbraio 2023, n. 1466, con la quale il DIPE ha richiesto alla DGVCA un'integrazione della documentazione trasmessa;

Vista la nota del 14 febbraio 2023, n. 3680, con la quale la competente direzione del MIT ha trasmesso la documentazione integrativa richiesta;

Vista la nota del 27 febbraio 2023, n. 232, con la quale CAL ha evidenziato le possibili criticità in caso di eliminazione della previsione di cui all'art. 28.3 della convenzione unica «o delle altre clausole di analogo tenore, potrebbe far venire meno una condizione rilevante del contratto di finanziamento sottoscritto tra il concessionario e i finanziatori, compromettendo l'efficacia del contratto stesso, ma altresì mettendo a serio rischio la realizzazione delle tratte autostradali ancora mancanti»;

Vista la nota del 6 marzo 2023, n. 5526, con la quale la competente direzione del MIT ha trasmesso gli approfondimenti richiesti durante l'istruttoria svolta in sede NARS allegando la nota CAL del 27 febbraio 2023 n. 4745 e segnala «la soluzione operativa rappresentata dalla formulazione, nella delibera CIPRESS, di apposita



raccomandazione con la quale il concessionario (APL) ed il concedente (CAL) congiuntamente agli istituti finanziatori, si impegnano ad una preventiva ricognizione sugli aggiornamenti della documentazione contrattuale che si rendono necessari per assicurarne l'allineamento alla normativa vigente in materia autostradale. Tale verifica risulta preordinata all'adeguamento delle pattuizioni convenzionali, ivi inclusa l'espunzione della clausola contemplata all'art. 28.3»;

Vista la nota dell'8 marzo 2023, n. 274, con la quale CAL, con riferimento a quanto discusso in sede NARS, ha trasmesso «il prospetto di calcolo, di cui al punto 3.4 della delibera CIPE n. 1/2013, relativo al rispetto del limite del 50% tra la somma del valore attuale dell'ammontare delle Misure di defiscalizzazione e del contributo pubblico e il valore attuale del costo complessivo dell'investimento»;

Visto il parere 23 marzo 2023, n. 1, del NARS, con prescrizioni, raccomandazioni e osservazioni sulla proposta di aggiornamento in esame;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria e, in particolare, che:

sotto il profilo tecnico-procedurale:

1. l'ART, con parere n. 11 del 23 settembre 2022, si è espressa in merito alla proposta di aggiornamento del PEF relativo alla convenzione unica formulando alcune osservazioni sui seguenti aspetti:

periodo regolatorio e applicazione del sistema tariffario ART;

effetti economici da COVID-19;

determinazione della tariffa unitaria media di riferimento;

dinamica della componente tariffaria di gestione;

metodologia di calcolo del TIR previgente;

applicazione del meccanismo di poste figurative;

misure di defiscalizzazione;

indicatori di sostenibilità economica e finanziaria.

2. CAL con la suddetta nota 19 dicembre 2022, n. 1152, ha riscontrato i rilievi formulati dall'ART nel citato parere, fornendo apposita «Relazione di ottemperanza alle osservazioni formulate dall'Autorità di regolazione dei trasporti nella comunicazione del 6 maggio 2021 (prot. 7556/2021) e nel proprio parere n. 11/2022 del 23 settembre 2022». In relazione alle modifiche del III atto aggiuntivo vengono recepite tutte le osservazioni dell'ART, tranne:

2.1 l'osservazione relativa ai «fatti non imputabili al concessionario», «non recepita in quanto le previsioni dei punti a) e b) risultano già ricomprese nelle previsioni legislative applicabili e la previsione c) non è applicabile per la concessione in oggetto, per cui vigono le previsioni del decreto legislativo n. 163/2006»;

2.2 le osservazioni sul «caso di mancato accordo sul riequilibrio del piano economico finanziario» che per APL non possono essere recepite in quanto «costituenti modifica sostanziale alle previsioni convenzionali»;

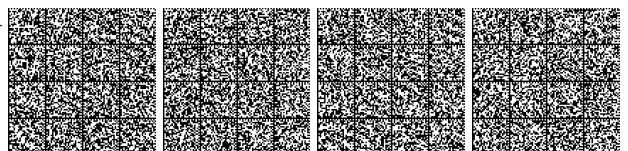
3. Il NARS, con parere 23 marzo 2023, n. 1, ha formulato alcune osservazioni, prescrizioni e raccomandazioni concernenti lo schema di terzo atto aggiuntivo, in particolare:

3.1 in merito al mancato recepimento delle due osservazioni ART sopra richiamate, il NARS ritiene che poiché «i suggerimenti dell'Autorità si basano su normativa sopravvenuta (il decreto legislativo n. 50 del 2016) rispetto a quella regolante la convenzione unica, sorta in vigore del decreto legislativo n. 163 del 2006, in forza della norma transitoria di cui all'art. 216, comma 1 del medesimo decreto n. 50, l'adeguamento della convenzione unica non può che essere rimesso al concedente e al Ministero proponente, senza trascurare la necessaria adesione del concessionario a una rivisitazione sostanziale della disciplina convenzionale»;

3.2 in merito all'art. 4, punto 8 dello schema di III atto aggiuntivo, concernente l'indennizzo spettante al concessionario in caso di risoluzione del rapporto per inadempimento del concedente e revoca della concessione per motivi di pubblico interesse ed al riconoscimento dei costi finanziari capitalizzati, il NARS ha richiamato l'approfondimento effettuato dalla competente direzione del MIT a seguito delle richieste formulate dall'Ufficio del Gabinetto.

In particolare la direzione generale del MIT con nota 26 gennaio 2023, n. 1989 ha evidenziato che «l'inclusione, tra le voci riconoscibili ad indennizzo, dei costi finanziari capitalizzati è stata già recepita in occasione della sottoscrizione delle precedenti revisioni convenzionali. Tale elemento non costituisce pertanto una modifica dei rapporti preesistenti». Ha, inoltre, fatto presente di condividere l'esigenza di allineare il testo dell'atto aggiuntivo n. 3 alle disposizioni normative introdotte con l'art. 35 comma 1, del decreto-legge n. 162 del 30 dicembre 2019, recante «Disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica», convertito, con modificazioni dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, art. 16-ter – precisando che «Per economia del procedimento, si evidenzia l'opportunità che l'adeguamento della Convenzione possa avvenire in recepimento di apposita prescrizione da parte del CIPESS».

Poiché la questione dell'espunzione dell'art. 28.3 della convenzione unica, che prevede che «L'efficacia della revoca della concessione è sottoposta alla condizione del pagamento da parte del concedente di tutte le somme previste dai commi precedenti», è stata oggetto di confronto tra il MIT e il concedente, il MIT con nota 6 marzo 2023, n. 5526, ha sottolineato l'esigenza di escludere modifiche unilaterali al testo convenzionale potenzialmente in grado di compromettere il finanziamento dell'opera e contestualmente riaffermato l'esigenza che la convenzione unica sia conforme alle disposizioni regolatorie e normative, individuando «la soluzione operativa rappresentata dalla formulazione, nella delibera CIPESS, di apposita raccomandazione con la quale il concessionario (APL S.p.a.) ed il concedente (CAL S.p.a.) congiuntamente agli istituti finanziatori, si impegnano ad una



preventiva ricognizione sugli aggiornamenti della documentazione contrattuale che si rendono necessari per assicurarne l'allineamento alla normativa vigente in materia autostradale».

Alla luce di ciò, il NARS ritiene di raccomandare al Ministero istruttore e per suo tramite al concedente CAL il necessario adeguamento della convenzione unica alla normativa vigente, in accordo con il concessionario e gli istituti finanziatori, rimettendo al concedente stesso il recepimento delle relative indicazioni imperative;

sotto l'aspetto economico-finanziario:

1. il PEF presentato da APL si sviluppa dal 2020 al 2024, mentre la scadenza della concessione è prevista per il 2060;

2. sono previsti investimenti dal 2020 al 2060 per un importo complessivo di 2.414,5 milioni di euro, al netto dei contributi pubblici, di cui 1.615 milioni di euro nel periodo regolatorio in aggiornamento;

3. il capitale investito netto, di seguito CIN, è determinato in 629,2 milioni di euro al 31 dicembre 2019;

4. il TIR determinato secondo il sistema tariffario prevalente è pari al 6,27%;

5. il tasso di remunerazione del capitale investito nominale (WACC) applicabile ai nuovi investimenti è pari a 5,73%, come individuato dalla delibera ART, n. 106 del 18 giugno 2020;

6. il valore di subentro risulta essere nullo;

7. il fattore di efficientamento complessivo, quantificato da ART nel 2,18%, viene conseguito nell'arco di due periodi regolatori con un valore di 0,22% annuale;

8. il tasso di inflazione utilizzato nel PEF è pari allo 0,3% annuo per tutta la durata della concessione;

9. l'incremento tariffario annuo è determinato nella misura dello 0,8% nel 2020, nullo per il 2021 e il 2022 e dell'1,51% annuo nel 2023 e nel 2024 e successivamente del 2,35% annuo dal 2025 al 2060;

10. le stime di traffico prevedono un aumento dai 286.866 veicoli-km/anno nel 2019 a 1.363.744 veicoli-km/anno nel 2059 (+475%) e risultano essere fortemente influenzate dall'apertura delle nuove tratte, previste per il 2025, relativamente alle tratte B2 e C, e per il 2030 relativamente alla tratta D;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolta ai sensi della delibera CIPE 28 novembre 2018, n. 82, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica», così come modificata dalla delibera CIPE 15 dicembre 2020, n. 79, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS)»;

Vista la nota del 29 marzo 2023, n. 3356, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei ministri e dal Ministero dell'economia e delle finanze, di seguito MEF, posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le osservazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Considerato che ai sensi dell'art. 16, comma 10, della legge 27 febbraio 1967, n. 48, e successive modificazioni, questo Comitato è presieduto «dal Presidente del Consiglio dei ministri e che in caso di sua assenza o impedimento temporaneo, è presieduto dal Ministro dell'economia e delle finanze in qualità di vice Presidente di questo stesso Comitato», mentre «in caso di assenza o di impedimento temporaneo anche di quest'ultimo le relative funzioni sono svolte dal Ministro presente più anziano per età»;

Considerato che, all'apertura dell'odierna seduta, il Ministro Antonio Tajani risulta essere, tra i presenti in seduta, il Ministro componente più anziano e che, dunque, svolge le funzioni di Presidente di questo Comitato, ai sensi dell'art. 4, comma 12-*quater* del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55;

Considerato il dibattito svolto in seduta;

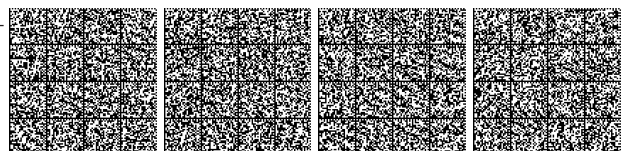
Delibera:

1. Ai sensi della normativa richiamata in premessa, è formulato parere favorevole in ordine allo schema di terzo atto aggiuntivo alla convenzione tra Concessioni autostradali lombarde S.p.a. (concedente) e la società Autostrada pedemontana lombarda S.p.a. (concessionario) e al relativo Piano economico finanziario per il periodo regolatorio 2020-2024, con le prescrizioni, le raccomandazioni e osservazioni di cui al parere NARS n. 1 del 2023, che il Comitato fa proprio e che si intende integralmente richiamato e del quale si riportano le conclusioni:

1.1. con riguardo all'articolato dello schema di atto aggiuntivo n. 3 alla convenzione unica:

1.1.1. si rimette al concedente e al Ministero proponente l'adeguamento della convenzione unica alle osservazioni di ART in ordine alla definizione dei fatti non imputabili al concessionario idonei ad avviare la procedura di riequilibrio del PEF e alle conseguenze del mancato accordo sul riequilibrio tenuto conto della normativa regolante la convenzione unica (decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive n. 2004/17/CE e n. 2004/18/CE» e successive modificazioni) e della norma transitoria di cui all'art. 216, comma 1 del citato decreto legislativo n. 50 del 2016;

1.1.2. si raccomanda: (i) di aggiornare i richiami al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS) con la attuale denominazione «Ministero delle infrastrutture» o «MIT», salvo il caso in cui il richiamo al MIMS riguardi atti e provvedimenti storicamente imputabili al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili; (ii) di sostituire, nella lettera (BB) delle premesse, «premessa (Z)» con «premessa (AA)»; (iii) di correggere i riferimenti al Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) dal 1° gennaio 2021 con quelli al Comitato interministeriale



per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS); (iv) di correggere all'art. 3.bis.1 il riferimento al cronoprogramma aggiornato, da allegato *sub B* in allegato *sub C*; (v) di sostituire il richiamo al «presente atto aggiuntivo» con quello all'«atto aggiuntivo n. 3», come indicato al punto 2.2.6;

1.1.3. si raccomanda di rivedere l'art. 12 della Convenzione nel suo complesso, al fine di una sua completa riscrittura ad opera dell'art. 4.1;

1.1.4. nel punto 12.1. *undicies (rectius «undecies»)* dell'art. 4.1: si suggerisce di eliminare l'espresso richiamo alla delibera CIPE n. 1/2007, come sostituita dalla delibera CIPE n. 39/2007 (l'*incipit* del comma potrà essere: «Si intende:»); si raccomanda inoltre di eliminare la definizione di revisione in quanto già disciplinata, anche nei presupposti, nei punti 12.5 e 12.6;

1.1.5. per chiarezza espositiva, si raccomanda di riportare nei punti 12.3, 12.4, 12.6-*quater*, 12.7 e 12.8 dell'art. 4.1 le previsioni della convenzione unica che si intende mantenere;

1.1.6. con riguardo al punto 12.4-*bis*. dell'art. 4.1 si prescrive di inserire l'espressa previsione che il concedente trasmetta la proposta di aggiornamento quinquennale al Ministero competente ai fini della sottoposizione al parere del CIPESS; si raccomanda inoltre di introdurre il termine dell'ultimo anno di ogni periodo regolatorio entro cui il concedente, sentita l'ART, deve trasmettere la proposta di aggiornamento al CIPESS;

1.1.7. si raccomanda di unificare le previsioni dei punti 12.5, primo periodo, e 12.6 dell'art. 4.1, antepo- nendo la previsione del punto 12.6 rispetto alle previsioni concernenti la procedura di riequilibrio di cui al punto 12.5 (similmente alla proposta di riformulazione di cui sopra); in ogni caso, si prescrive di integrare l'*incipit* del punto 12.5 specificando che gli eventi straordinari che determinano un'alterazione dell'equilibrio economico finanziario non devono essere riconducibili alle parti;

1.1.8. si raccomanda di specificare il preciso richiamo pattizio nel terzo periodo del punto 12.5 dell'art. 4.1 (cause «di cui al precedente comma»);

1.1.9. si prescrive di richiamare nell'art. 4.5, punto 19.7 i termini di legge stabiliti dall'art. 21, comma 5 del decreto-legge 24 dicembre 2003, n. 355, recante «Proroga di termini previsti da disposizioni legislative», convertito, con modificazioni dalla legge 27 febbraio 2004, n. 47;

1.1.10. in relazione all'art. 5.1 relativo alla quantificazione a consuntivo degli eventuali minori ricavi derivanti dai minori volumi di traffico determinati dall'epidemia COVID-19 e dalle relative misure di contenimento, si prescrive l'integrazione del testo convenzionale prevedendo che tale quantificazione dovrà essere opportunamente coerente con gli indirizzi generali assunti dalla Autorità di regolazione dei trasporti e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

1.1.11. al punto 19.co.2 dell'art. 4.10 si prescrive la sostituzione «dell'art. 16 della Convenzione» con «all'art. 16 della Convenzione»;

1.1.12. rispetto all'art. 5.2 si raccomanda di verificare il richiamo convenzionale all'art. 12.5-*bis* della convenzione unica;

1.2. si raccomanda inoltre al Ministero istruttore e per suo tramite al concedente CAL che il necessario adeguamento della convenzione unica alla normativa vigente (art. 35 comma 1 del citato decreto-legge n. 162 del 2019) avvenga in accordo con il concessionario e gli istituti finanziatori, rimettendo al concedente stesso il recepimento delle relative indicazioni imperative;

1.3. con riferimento alla futura variazione dell'assetto delle attività inerenti alla gestione operativa che saranno esternalizzate, si raccomanda, al Ministero istruttore e per suo tramite al concedente, l'opportuna valutazione di tali aspetti nell'ambito delle attività propedeutica all'aggiornamento relativo al successivo periodo regolatorio;

1.4. inoltre, in considerazione della difficile ricostruzione dei contenuti convenzionali per effetto della tecnica di intervento operata mediante la sostituzione e/o l'integrazione di alcune previsioni della convenzione unica da parte degli atti aggiuntivi, si raccomanda al concedente di redigere un atto ricognitivo della convenzione unica per come vigente;

1.5. nell'adottare le prescrizioni, raccomandazioni e osservazioni di cui al presente parere si raccomanda infine di garantire la coerenza interna degli atti modificati.

2. Il concessionario, in relazione alla sentenza della Corte costituzionale n. 218/2021, che ha dichiarato l'incostituzionalità dell'intero comma 1 dell'art. 177 del codice dei contratti pubblici, è tenuto all'osservanza delle disposizioni normative di futura emanazione.

3. Il MIT provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti relativi al progetto in esame.

4. Il suddetto Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera di questo Comitato n. 63 del 2003 richiamata in premessa.

*Il Ministro degli affari esteri  
e della cooperazione  
internazionale  
con funzioni di Presidente*  
TAJANI

*Il segretario*  
MORELLI

Registrato alla Corte dei conti il 30 maggio 2023  
Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle  
finanze, n. 807

23A03322

