

dati personali sul sito *internet* della Banca d'Italia - al percorso «Servizi al cittadino - presenta un esposto», nella sezione «Informativa *privacy*». L'informativa fa espressa menzione dell'uso di strumenti di IA a supporto dell'attività di analisi degli esposti, facendo altresì presente che i dati e le elaborazioni non vengono trasmessi ad alcun destinatario esterno alla Banca e che l'uso di tali tecniche è finalizzato a ricavare elementi utili riguardanti fenomeni di interesse generale per l'attività di vigilanza della Banca d'Italia e non comporta alcun processo decisionale automatizzato relativo alle persone fisiche, compresa la profilazione. In sede di presentazione dell'esposto, qualora l'esponente decida di utilizzare il canale Servizi *online* per il cittadino presente sul sito *internet* della Banca d'Italia, dovrà dichiarare mediante apposito *flag* di aver preso visione dell'informativa generale sulla protezione dei dati personali e del presente regolamento. Inoltre, in sede di interpello dell'intermediario coinvolto nell'esposto e in ogni riscontro che la Banca d'Italia fornisce agli esponenti - ivi compresi coloro che utilizzano canali ordinari per la presentazione dell'esposto - per informarli della trasmissione dell'esposto all'intermediario coinvolto, all'Autorità giudiziaria, ad altre Pubbliche amministrazioni o ad altre Autorità, viene fatto espresso riferimento alla *policy* della Banca d'Italia in materia di protezione dei dati personali e fornito il testo dell'informativa *privacy* o il *link* per l'accesso diretto all'informativa stessa e al presente regolamento. L'informativa contiene il riferimento anche al trattamento dei dati di persone terze coinvolte a vario titolo nell'esposto tramite i sistemi di IA.

Gli interessati possono esercitare i diritti di cui agli articoli da 15 a 22 del regolamento (UE) 2016/679, fatto salvo il caso in cui ricorrano i presupposti di cui all'art. 2-*undecies* del decreto legislativo 196/2003, chiedendo l'accesso ai dati personali e la rettifica o la cancellazione degli stessi o la limitazione del trattamento che li riguarda (rivolgendosi al titolare del trattamento dei dati o al responsabile della protezione dei dati per la Banca d'Italia). Restano fermi i limiti temporali di conservazione dei dati personali previsti dal paragrafo *b*) del presente regolamento.

L'interessato, qualora ritenga che il trattamento che lo riguarda sia effettuato in violazione di legge, può proporre reclamo al garante della protezione dei dati personali nei termini previsti dalla normativa vigente.

Il presente regolamento è pubblicato altresì nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 22 marzo 2022

Il Governatore: Visco

Delibera 112/2022

22A01979

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

DELIBERA 22 dicembre 2021.

Autostrade per l'Italia S.p.a. - Parere sul terzo atto aggiuntivo alla convenzione unica del 12 ottobre 2007 e sul Piano economico finanziario, ai sensi dell'articolo 43 del decreto-legge n. 201 del 2011. (Delibera n. 75/2021).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

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 at-

tribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica, di seguito CIPE o Comitato, 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 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»;

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

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 e 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 amministrazioni 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;



Vista la delibera CIPE 21 dicembre 2001, n. 121, con la quale questo Comitato, ai sensi della legge 21 dicembre 2001, n. 443, recante «Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive», ha approvato il primo Programma delle infrastrutture strategiche, di seguito PIS;

Vista la delibera CIPE 25 luglio 2003, n. 63, con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di seguito MIT, è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel PIS;

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;

Vista la Convenzione unica stipulata tra ANAS S.p.a. e la società concessionaria Autostrade per l'Italia S.p.a., di seguito ASPI, in data 12 ottobre 2007;

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 in legge, con modificazioni, dalla legge 6 giugno 2008, n. 101, il cui art. 8-*duodecies*, comma 2, recava alla data di approvazione «sono approvati tutti gli schemi di convenzione con la società ANAS S.p.a. già sottoscritti dalle società concessionarie autostradali alla data di entrata in vigore del presente decreto» tra le quali società ricade ASPI;

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, recante «Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici» convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei

servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito ART) ed in particolare l'art. 37, comma 2, lettera g), che, con riferimento al settore autostradale, attribuisce all'Autorità, tra gli altri, i compiti di «stabilire per le nuove concessioni sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del *price cap*», nonché di «definire gli schemi di concessione da inserire nei bandi di gara relativi alla gestione o costruzione»;

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 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, 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;

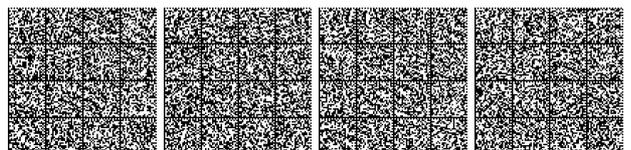
Viste le disposizioni in tema di controllo dei flussi finanziari e, in particolare:

1. l'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, recante «Misure urgenti per la semplificazione e la trasparenza amministrativa e per l'efficienza degli uffici giudiziari», convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, che regola il monitoraggio finanziario dei lavori relativi alle infrastrutture strategiche e agli insediamenti produttivi di cui agli articoli 161, comma 6-*bis*, e 176, comma 3, lettera e) del citato decreto legislativo n. 163 del 2006, disposizione richiamata all'art. 203, comma 2 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e successive modificazioni, recante «Codice dei contratti pubblici»;

2. la delibera di questo Comitato 28 gennaio 2015, n. 15, che aggiorna — ai sensi del comma 3 del menzionato art. 36 del decreto-legge n. 90 del 2014 — le modalità di esercizio del sistema di monitoraggio finanziario di cui alla delibera di questo Comitato 5 maggio 2011, n. 45;

Visto il primo atto aggiuntivo alla Convenzione unica stipulata tra ANAS ed ASPI il 24 dicembre 2013, con il quale è stata aggiornata la Convenzione del 2007;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 febbraio 2014, n. 72, concernente 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 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 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;

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

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 15 giugno 2007, n. 39 e 21 marzo 2013, n. 27;

Considerato che il 31 dicembre 2017 è scaduto il periodo regolatorio e, pertanto, è necessario procedere all'aggiornamento del PEF;

Visto il secondo atto aggiuntivo alla Convenzione stipulata tra ANAS ed ASPI il 22 febbraio 2018, con il quale è stata aggiornata la Convenzione del 2007;

Considerato il tragico evento del crollo di una sezione del viadotto Polcevera avvenuto il 14 agosto 2018, che ha causato la morte di 43 persone, numerosi feriti, ingenti danni oltre ai notevoli disagi dovuti all'interruzione di una arteria fondamentale per il traffico dell'area genovese e del suo porto e sull'intera rete nazionale;

Vista la nota 16 agosto 2018, n. 17664, con la quale la Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali ha avviato la contestazione di gravissimo inadempimento del concessionario ASPI agli obblighi di manutenzione e custodia a seguito del crollo di una sezione del viadotto Polcevera localizzato sull'autostrada A10 Genova - Savona. La suddetta Direzione generale ha successivamente integrato con la contestazione ad ASPI con le note 20 dicembre 2018, n. 29333 e 5 aprile 2019, n. 8979;

Vista la nomina della commissione ispettiva ministeriale avvenuta con il decreto ministeriale 14 agosto 2018, n. 386, la quale ha consegnato il 14 settembre 2018 la propria relazione tecnica;

Visto il 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'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»;

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)»;

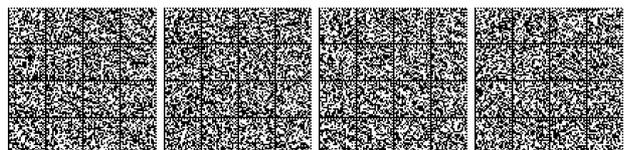
Visto il decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, recante «Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici» convertito, con modificazioni, dalla legge 14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

Vista la nota 3 maggio 2019, n. 7526, con la quale ASPI ha riscontrato le note MIT del 16 agosto 2018, 30 dicembre 2018 e 5 aprile 2019, trasmettendo le proprie valutazioni in merito agli aspetti tecnici, giuridici e procedurali oggetto delle richieste del MIT;

Viste le seguenti delibere dell'ART:

1. delibera 18 febbraio 2019, n. 16, con la quale l'ART ha avviato il procedimento volto a stabilire il «sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del *price cap* e con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale» per una serie di concessioni fra cui ASPI, avviando altresì la relativa consultazione pubblica;

2. delibera 19 giugno 2019, n. 71, con la quale l'ART ha approvato il sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del *price cap* con determinazione dell'indicato-



re di produttività X a cadenza quinquennale relativo alla Convenzione unica tra ANAS S.p.a. e Autostrade per l'Italia S.p.a. e pari al 10,62%;

Visto la nomina del Gruppo di lavoro interistituzionale avvenuta con il decreto ministeriale 29 marzo 2019, n. 119, e il relativo parere del 28 giugno 2019, che fra l'altro ha «ritenuto sussistere il grave inadempimento del Concessionario agli obblighi di custodia e di manutenzione dell'infrastruttura autostradale» e «ha rimesso alle amministrazioni la valutazione se procedere alla rinegoziazione della stessa Convenzione unica, laddove maggiormente tutelante per gli interessi dello Stato, al fine di ricondurre ad equilibrio il rapporto concessorio e ripristinare la piena sicurezza della rete autostradale»;

Vista la nota 11 luglio 2019, n. 12467, con la quale ASPI ha richiesto al MIT un incontro finalizzato ad «illustrare le ipotesi e proposte di soluzione negoziale»;

Vista la nota 19 luglio 2019, n. 29435, con la quale il MIT ha convocato ASPI richiedendo di formalizzare per iscritto le proposte citate da ASPI e attivando altresì un tavolo di confronto con il concessionario;

Visto il decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111, recante «Misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla direttiva 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, in particolare, l'art. 1-bis, che, al fine di rafforzare il coordinamento delle politiche pubbliche in materia di sviluppo sostenibile di cui alla risoluzione A/70/L.I adottata dall'Assemblea generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite il 25 settembre 2015, stabilisce che a decorrere dal 1° gennaio 2021 il Comitato interministeriale per la programmazione economica assuma la denominazione di Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile, di seguito CIPESS;

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»;

Visto il parere dell'Avvocatura generale dello Stato trasmesso con nota 19 febbraio 2020, n. 10555, nel quale l'avvocatura si è espressa in merito a specifici quesiti posti su «talune questioni sorte in corso di esecuzione del rapporto di concessione della rete autostradale a pedaggio di cui è titolare la società Autostrade per l'Italia S.p.A.» e ha, fra l'altro, evidenziato da un lato che si prefigurano profili di grave inadempimento agli obblighi di manutenzione e custodia e dall'altro lato che «non può escludersi che sia riconosciuto un diritto della concessionaria all'integrale risarcimento, quale effetto di un'eventuale delibrazione negativa della conformità dell'art. 35 del decreto

milleproroghe ai sopradescritti superiori parametri normativi (in sede nazionale ovvero sovranazionale)», sottolineando quindi che «ogni eventuale intervento di codesta amministrazione dovrà, pertanto, tenere nella dovuta considerazione anche tale rischio». Inoltre, rispetto alla misura di risoluzione integrale della concessione, osserva che «l'adozione concreta di una simile misura — rispetto alle alternative disponibili, ivi inclusa la risoluzione negoziale, con revisione concordata delle clausole della Convenzione unica, dall'altro lato — presuppone una rigorosa ponderazione da parte di codesta amministrazione» ... «ciò, sotto il duplice profilo delle possibili conseguenze economiche e dell'esistenza di un prevalente interesse pubblico alla cessazione del rapporto concessorio, anche alla luce delle effettive prospettive di immediato esercizio da parte di diversi gestori della rete autostradale»;

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, che 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, 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»;

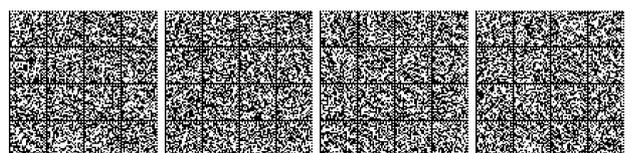
Vista l'informativa del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti al Consiglio dei ministri, di seguito CdM, del 14-15 luglio 2020 sullo stato di definizione della procedura di grave inadempimento nei confronti di ASPI, nella quale ha illustrato le possibili alternative per definire la vicenda, e «considerato il loro contenuto, il Consiglio dei ministri ha ritenuto di avviare l'iter previsto dalla legge per la formale definizione della transazione, fermo restando che la rinuncia alla revoca potrà avvenire solo in caso di completamento dell'accordo transattivo», indicando opzioni alternative relative all'assetto societario del concessionario nel quale Atlantia S.p.a. e ASPI si sono impegnate a garantire il passaggio di controllo di ASPI a un soggetto a partecipazione statale e, tra le varie ipotesi, a investitori istituzionali di suo gradimento, e riportando i punti relativi alla transazione nel comunicato stampa del CdM come segue:

«misure compensative ad esclusivo carico di ASPI per il complessivo importo di 3,4 miliardi di euro,

riscrittura delle clausole della convenzione al fine di adeguarle all'art. 35 del decreto-legge «Milleproroghe» (decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162);

rafforzamento del sistema dei controlli a carico del concessionario;

aumento delle sanzioni anche in caso di lievi violazioni da parte del concessionario;



rinuncia a tutti i giudizi promossi in relazione alle attività di ricostruzione del ponte Morandi, al sistema tariffario, compresi i giudizi promossi avverso le delibere dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) e i ricorsi per contestare la legittimità dell'art. 35 del decreto-legge «Milleproroghe»;

accettazione della disciplina tariffaria introdotta dall'ART con una significativa moderazione della dinamica tariffaria»;

Vista la nota 23 luglio 2020, n. 11599, con la quale ASPI ha trasmesso al MIT una proposta di PEF approvato dal consiglio di amministrazione di ASPI e ritenuto dalla stessa concessionaria conforme alle comunicazioni di ASPI del 15 luglio 2020 e alle intese raggiunte con le amministrazioni per la definizione concordata del procedimento;

Vista la nota 3 agosto 2020, n. 19950, con la quale la competente Direzione generale del MIT ha rappresentato ad ASPI alcune osservazioni e richieste di modifica ed integrazione del PEF, finalizzate ad assicurare la corretta applicazione della disciplina regolatoria introdotta dall'ART;

Vista la nota 1° settembre 2020, n. 13694, con la quale ASPI ha trasmesso al MIT una nuova proposta di PEF che tiene conto delle osservazioni formalizzate dal MIT e che, tra l'altro, prevede una variazione della tariffa media annua pari all'1,75% dal 2021 al 2038;

Vista la nota 22 settembre 2020, n. 23166, con la quale il MIT ha richiesto il parere di competenza all'ART ai sensi dell'art. 43 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201;

Vista la nota 2 ottobre 2020, n. 24297, con la quale l'ART ha richiesto alla competente Direzione generale del MIT alcuni chiarimenti e l'integrazione della documentazione trasmessa;

Vista la nota 8 ottobre 2020, n. 24828, con la quale la competente Direzione generale del MIT ha riscontrato le richieste dell'ART;

Visto il parere 14 ottobre 2020, n. 8, con il quale l'ART si è espressa in merito alla proposta di aggiornamento del PEF, osservando in particolare che:

la quantificazione della variazione tariffaria media annua, pari a 1,75%, debba essere intesa quale valore soglia di incremento massimo e non valore predeterminato da assumere ai fini dell'evoluzione tariffaria, fermo restando che il livello tariffario, entro tale soglia, dovrà sempre trovare integrale giustificazione economica nel PEF e nei suoi aggiornamenti, nel rispetto del sistema tariffario ART;

per quanto riguarda il recupero di produttività, ART non ritiene condivisibili le motivazioni fornite dal concessionario afferenti esclusivamente alla necessità di «agire in modo sostanziale sui costi del personale», escludendo sostanzialmente la possibilità di agire sugli altri costi operativi, che si asserisce essere «prevalentemente legati alla dinamica dei prezzi di mercato e poco comprimibili, eccezion fatta per una parte residuale»;

nell'ambito del PEF medesimo non risultano esplicitati i valori degli indici di sostenibilità economico-finanziaria, è, pertanto, necessario che il concessionario provveda all'esplicitazione di tali indici, necessaria per la valutazione delle condizioni di equilibrio economico e finanziario della concessione;

gli atti convenzionali siano aggiornati in funzione della previsione di un accurato sistema di monitoraggio circa l'attuazione degli impegni assunti dal concessionario, poiché, non essendo riflessi nella tariffa, essi sfuggono ai meccanismi di adeguamento previsti dal Sistema tariffario ART;

Vista la nota 14 ottobre 2020, con la quale l'ART, a firma del dirigente dell'Ufficio accesso alle infrastrutture, facendo seguito alla trasmissione del parere n. 8 del 2020, ha formulato al MIT altre osservazioni sullo schema di atto aggiuntivo alla Convenzione unica oltre che «alcune indicazioni riguardanti le modifiche che si ritiene opportuno effettuare al testo della medesima Convenzione»;

Vista la nota MIMS DGVCA prot. n. 26441 del 22 ottobre 2020 con la quale il Ministero ha richiesto ad ASPI di modificare ed integrare alcuni elementi che compongono la proposta di PEF in recepimento delle valutazioni riportate nel parere ART n. 8 del 2020;

Vista la nota ASPI prot. n. 19186 del 19 novembre 2020 con la quale è stato trasmesso una versione ulteriormente aggiornata del PEF che tiene conto delle osservazioni relative al parere ART espresse con la citata nota MIMS del 22 ottobre 2020;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 23 dicembre 2020, n. 190, recante il regolamento di organizzazione del MIT e visto, 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 concessione in «Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali»;

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, ed 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 del Presidente del Consiglio dei ministri 24 giugno 2021, n. 115, recante «Regolamento recante modifiche ed integrazioni al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 23 dicembre 2020, n. 190, concernente il regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti»;

Vista la nota 15 luglio 2021, n. 12735, con la quale ASPI ha trasmesso al MIMS lo schema di terzo atto aggiuntivo e relativo piano economico finanziario approvato dal consiglio di amministrazione di ASPI in data 13 luglio 2021 e che tale proposta di piano economico fi-



nanziario prevede, tra l'altro, una ulteriore riduzione della variazione tariffaria media annua ricondotta a 1,64% dal 2021 al 2038 (anziché 1,75%);

Visto il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, 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 sostenibile, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali», il quale all'art. 2, comma 1, prevede che le parole «non oltre il 31 luglio 2021» dell'art. 13, comma 3 del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, siano sostituite dalle parole «non oltre il 31 dicembre 2021»;

Visto il parere dell'Avvocatura generale dello Stato, trasmesso con nota 24 settembre 2021, n. 34803, nel quale l'avvocatura si è espressa sullo schema di accordo per la definizione della procedura di contestazione per grave inadempimento del 16 agosto 2018, fornendo «parere in linea legale favorevole sul proposto schema di accordo»;

Visto l'accordo negoziale del 14 ottobre 2021, sottoscritto tra il MIMS e ASPI con il quale si definisce, in continuità con quanto sottoposto al CdM del 14-15 luglio 2020, la procedura di contestazione per grave inadempimento agli obblighi di manutenzione e custodia della rete autostradale da parte del concessionario ASPI, avviata dal Ministero con nota 16 agosto 2018, n. 17664, prevedendo fra l'altro la modifica delle misure compensative per gli eventi del ponte Polcevera a carico di ASPI per 3,4 miliardi, non remunerati nel PEF, rideterminate in particolare a favore dell'area di Genova, colpita dalla tragedia del 2018, d'intesa con le amministrazioni di riferimento del territorio ligure;

Vista l'informativa sull'atto negoziale con ASPI resa dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile al CdM del 15 ottobre 2021;

Vista la nota 25 ottobre 2021, n. 28375, con la quale la competente Direzione generale del MIMS, al fine di assicurare la piena corrispondenza della documentazione convenzionale rispetto agli impegni assunti, ha evidenziato ad ASPI l'esigenza di aggiornare gli atti trasmessi con nota 15 luglio 2021, n. 12735;

Vista la nota 5 novembre 2021, n. 19135, con la quale ASPI ha trasmesso al MIMS la proposta di PEF aggiornata nei termini richiesti, comprensiva della relativa documentazione tecnica, e contenente tra l'altro una variazione tariffaria media annua dell'1,61% dal 2021 al 2038 (anziché dell'1,64%);

Vista la nota 24 novembre 2021, n. 31011, con la quale la competente Direzione generale del MIMS ha trasmesso la documentazione relativa all'aggiornamento del PEF all'Ufficio di gabinetto del medesimo MIMS ai fini dell'iscrizione all'ordine del giorno del CIPESS;

Vista la nota 26 novembre 2021, n. 43585, con la quale il MIMS ha richiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato la proposta di

terzo Atto aggiuntivo alla Convenzione unica del 12 ottobre 2007 e del relativo PEF per l'espressione del parere di competenza;

Vista la nota 7 dicembre 2021, n. 6469, con la quale il NARS ha richiesto al MIMS di integrare la documentazione istruttoria, richiedendo inoltre alcuni chiarimenti necessari al completamento dell'istruttoria;

Vista la nota 7 dicembre 2021, n. 32280, con la quale il MIMS ha trasmesso all'ART la documentazione aggiornata relativa al procedimento in questione, rappresentata dallo schema di terzo atto aggiuntivo, PEF e allegati tecnici, al fine di opportuna informazione;

Vista le note 10 dicembre 2021, n. 32476 e 13 dicembre 2021, n. 32657, con le quali la competente Direzione generale del MIMS ha trasmesso la documentazione integrativa e alcuni chiarimenti in merito alla documentazione trasmessa;

Vista la nota 16 dicembre 2021, n. 46423, con la quale il capo di gabinetto del MIMS ha trasmesso la nota della Corte dei conti 16 dicembre, n. 52908, che restituisce per carenza documentale, il decreto ministeriale n. 472/2021, recante l'approvazione dell'Accordo negoziale fra MIMS e ASPI del 14 ottobre 2021 e che fra le motivazioni espresse dall'Ufficio di controllo della Corte evidenzia che «l'atto richiede la sua previa sottoposizione al CIPESS»;

Vista la nota 16 dicembre 2021, con la quale l'ART ha trasmesso al MIMS, a titolo di collaborazione istituzionale, una serie di osservazioni relative alla documentazione aggiornata evidenziando, oltre al mancato recepimento delle indicazioni trasmesse con nota 14 ottobre 2020, n. 15506, alcune variazioni intervenute nel PEF rispetto alla versione sulla quale l'ART ha espresso il proprio parere di competenza;

Vista la nota 19 dicembre 2021, n. 33219, con la quale il MIMS ha trasmesso ad ASPI le osservazioni formulate dall'ART «sullo schema di terzo atto aggiuntivo, sui relativi allegati, invi incluso sul Piano economico finanziario e sulle modalità di determinazione dei tassi di remunerazione»;

Vista la nota 20 dicembre 2021, n. 21539, con la quale ASPI ha trasmesso il riscontro sulle osservazioni formulate dall'ART;

Vista l'informativa del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili trasmessa con nota 20 dicembre 2021, n. 46800, per l'iscrizione all'ordine del giorno di questo Comitato, relativa al citato Accordo negoziale intervenuto tra MIMS e ASPI in data 14 ottobre 2021;

Visto il parere 22 dicembre 2021, n. 3, del NARS sullo schema di terzo atto aggiuntivo alla Convenzione unica, il relativo PEF e il piano finanziario regolatorio, di seguito PFR, con indicazioni, osservazioni e commenti;

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

sotto il profilo tecnico-procedurale:

1. l'ART, con parere 14 ottobre 2020, n. 8, ha espresso le proprie valutazioni in merito alla proposta di aggiornamento del PEF inviata dal MIT nella sua versione di settembre 2020;



2. l'ART, con la nota 16 dicembre 2021, ha inviato considerazioni «a titolo di collaborazione istituzionale» sugli atti inviati per informazione da parte del MIMS, precisando altresì che l'invio non «appare riconducibile né ad una previsione normativa, né risulta altrimenti motivata»;

3. il NARS, con parere 22 dicembre 2021, n. 3, ha espresso le valutazioni di competenza sull'aggiornamento del PEF, nonché sullo schema di atto aggiuntivo alla Convenzione segnalando, fra l'altro, che:

3.1. in merito alle modifiche delle Convenzione unica e all'introduzione della regolazione ART: «Il carattere novativo dell'Accordo alla base dell'atto aggiuntivo, diretto a rifondere il rapporto concessorio, fa sì che, in definitiva, la disciplina regolatoria di riferimento non possa che rinvenirsi, ormai, in quella contenuta nelle delibere ART n. 16 e 71 del 2019. Il che, unitamente al recepimento, da parte di ASPI, della nuova regolazione tariffaria e alla rinuncia ad ogni contenzioso, sembra superare, in radice, ogni problema di legittimità delle modifiche sostanziali al rapporto concessorio in essere e, dunque, di efficacia della regolazione nel tempo, di retroattività e di certezza del quadro regolativo»;

3.2. l'articolato del terzo atto aggiuntivo in sede di sottoscrizione, limitatamente alle osservazioni dell'Autorità che attengono strettamente all'introduzione del nuovo sistema tariffario, ai suoi principi, criteri e definizioni, debba essere adeguato a quelle osservazioni tese a recepire all'interno della Convenzione unica di ASPI il nuovo sistema tariffario ART, in forza dell'art. 37, del decreto-legge n. 201 del 2011, come modificato dall'art. 16 del decreto-legge n. 109 del 2018;

3.3. il Concedente dovrà dar seguito agli adeguamenti del testo convenzionale richiesti dall'ART, ove rientranti nel perimetro del sistema tariffario di competenza dell'Autorità stessa come stabilito dalla delibera 71 del 2019, in quanto da intendersi come prescrizioni; per le altre considerazioni espresse dall'Autorità, non rientranti in detto perimetro, si rimette invece al Concedente ogni opportuna valutazione in quanto da considerarsi non vincolanti. Appaiono strettamente riferibili al sistema tariffario ART *ex* delibera n. 71/2019 solo i seguenti punti:

3.3.1. escludere i riferimenti alla delibera n. 16 del 2019 mantenendo solo quelli relativi alla delibera n. 71 del 2019;

3.3.2. inserire la definizione di cui al punto 2.11 della delibera n. 71 del 2019 e ad allineare le definizioni di «opere da realizzare» e di «poste figurative», contenute nell'atto aggiuntivo, a quelle previste nella citata delibera;

3.3.3. recepire il suggerimento dell'ART di inserire nella convenzione una disposizione denominata «Tasso d'inflazione programmata»;

3.4. si suggerisce di inserire un espresso riferimento all'accordo transattivo in un nuovo «Considerato» delle premesse dello schema di atto aggiuntivo, chiarendo che con il medesimo atto aggiuntivo le parti hanno inteso,

in conformità all'Accordo negoziale, procedere alla revisione della Convenzione unica, in attuazione, tra l'altro, della regolazione tariffaria di ART;

3.5. inoltre, sempre con riferimento all'atto aggiuntivo:

3.5.1. si raccomanda all'interno dello stesso di sostituire «CIPE» con «CIPESS»;

3.5.2. anche al fine di evitare possibili dilazioni temporali nell'attuazione della regolazione della qualità, si suggerisce una riformulazione dell'art. 20 («Meccanismi di premialità/penalità con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi») dello schema di atto aggiuntivo, che sostituisce l'art. 20-*bis* della Convenzione unica, al fine di individuare nei dodici mesi, dalla data di efficacia del III atto aggiuntivo, la tempistica di adozione del IV atto aggiuntivo volto al recepimento degli indicatori della qualità. In caso di esplicitazione del termine di adozione del IV atto aggiuntivo, andrà di conseguenza adeguato anche il testo (p. 2) dell'allegato C alla Convenzione unica, come sostituito dal III atto aggiuntivo;

3.6. 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, si ritiene opportuna una specifica prescrizione da parte del CIPESS che vincoli il Concessionario all'osservanza delle disposizioni normative di futura emanazione;

sotto l'aspetto economico-finanziario:

1. il PEF si sviluppa su un orizzonte temporale di 19 anni (dal 2020 al 2038);

2. il capitale investito netto regolatorio, di seguito CIN è pari al 31 dicembre 2019 pari a 13.641 milioni di euro;

3. sono previsti investimenti, come dettagliato nella successiva tabella, per:

3.1. 14,1 miliardi di euro circa di nuovi investimenti complessivi dal 2020 al 2038 (incluso il passante autostradale di Genova e la tangenziale di Bologna);

3.2. 13,6 miliardi di euro circa di investimenti remunerati a tariffa nel PEF;

3.3. 1,2 miliardi per il programma di manutenzioni incrementali legato allo stato di conservazione delle opere nel periodo 2019-2024, considerati solo ai fini tariffari come investimenti, oltre ad ulteriori 5,4 miliardi di euro di quota base di manutenzione;

3.4. 3,4 miliardi di euro di oneri per misurare compensative a carico di ASPI, non remunerati a tariffa nel PEF, composti da sconti ed esenzioni tariffarie all'utenza, e da investimenti e lavori per la viabilità nell'area di Genova;

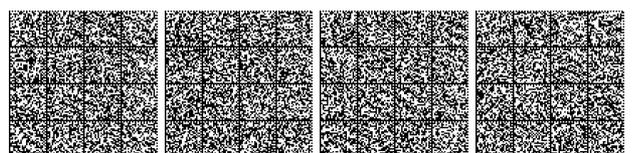


Tabella 1: piano degli investimenti ASPI dal 2020 al 2038 (in milioni di euro)

Rif. allegati al PEF	Investimenti complessivi 2020-2038 (senza manutenzione straordinaria), Allegato E, Piano di investimento	Investimenti remunerati con componente tariffaria di costruzione
<i>Completamento delle opere del Piano 1997 (di cui 0,9 miliardi potenziamento A1 -tratta Bologna Casalecchio – Incisa e 0,1 miliardi per terze e quarte corsie)</i>	1.010	1.010
<i>“Altri investimenti” previsti dalle lettere c1-c7 della Convenzione Unica, già ricompresi nel Piano 1997</i>	1.941	1.941
<i>Investimenti previsti dal IV Atto Aggiuntivo, la cui quasi totalità fa riferimento agli investimenti per la realizzazione della Gronda di Genova (4135 milioni di euro)</i>	4.560	4.560
<i>Realizzazione di barriere antirumore</i>	691	691
<i>Investimenti ex art. 15 della Convenzione Unica 2007</i>	2.347	2.347
<i>Ulteriori interventi di ammodernamento</i>	2.668	2.668
<i>Investimenti non remunerati</i>		-1.200
<i>Interventi di miglioramento alla viabilità di Genova, inclusi tra gli impegni a carico del concessionario negli accordi tra Governo ed Autorità locali</i>	930	
<i>Investimenti ex art. 15 della CU</i>		56
<i>Capitalizzazione del costo del personale</i>		300
<i>Piano straordinario manutenzione</i>		1.200
Totale	14.147	13.573

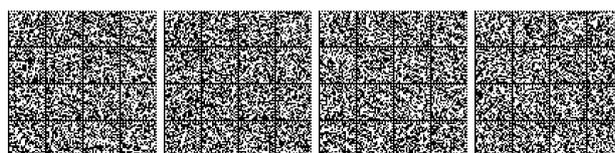


Tabella 2: Misure compensative a carico di ASPI ai sensi dell'articolo 3 dell'accordo negoziale 14 ottobre 2021

Rif. Acc Negoz	Interventi	Milioni di euro
3.b)	Sconti generalizzati all'utenza	241
3.d)	Effetto esenzione area Genova	18
3.e)	Effetto sconti per disagio lavori Liguria	180
3.e)	Effetto sconti per disagio lavori altre Regioni	70
	Subtotale sconti ed esenzioni	509
	Oneri "Bisagno"	3
	Iniziative a favore del porto di Genova	75
	Contributo alla realizzazione del Tunnel subportuale di Genova	700
	Contributo alla realizzazione viabilità Val Fontanabuona (Ge)	230
	Contributo per progetti di mobilità e logistica dell'area genovese	100
3.f)	Investimenti non remunerati	1.200
3.a)	Oneri per ricostruzione ponte Polcevera e attività connesse	583
	Subtotale investimenti e lavori	2.891
	Totale Importo a carico della Concessionaria	3.400

4. il tasso di remunerazione di capitale investito nominale, di seguito WACC, è pari al 7,09%, come individuato dalla delibera ART 19 giugno 2019, n. 71. Tale valore è stato utilizzato, come evidenziato anche dal parere NARS n. 3 del 2021, sebbene l'ART provveda ad aggiornare annualmente il tasso di remunerazione del capitale investito — da ultimo con delibera del 9 settembre 2021 n. 120, l'ART ha calcolato un WACC per il 2021 pari a 4,99% — in quanto è previsto al punto 3 della medesima delibera n. 120 che per il primo periodo regolatorio del sistema tariffario definito dall'ART restano fermi i valori di cui alle precedenti delibere ART, tra le quali la delibera relativa ad ASPI, del 19 giugno 2019, n. 71, la quale prevede il WACC al 7,09%;

5. il TIR nominale da sistema tariffario previgente è pari al 13,87%;

6. il fattore di efficientamento pari al 10,62%, definito dall'ART, viene raggiunto nell'arco di due periodi regolatori, prevedendo un efficientamento annuale pari all'1,12%;

7. il tasso di inflazione considerato nel PEF è pari allo 0,80% per tutta la durata della concessione;

8. le tariffe sono, per veicoli leggeri classe A 0,05327 €/Km e, per veicoli pesanti 0,09194 €/Km per l'anno 2019, con un incremento tariffario linearizzato annuo dell'1,61% a partire dal 2021;

9. le stime di traffico, che prevedono un incremento medio del traffico stimato dell'1,40% nel 2027-2038 non tengono conto degli effetti verificatisi nel 2020 in conseguenza dell'epidemia da COVID-19, coerentemente con le indicazioni dell'ART di cui alle note 4 maggio 2021 n. 73405 e 15 luglio 2021 n. 11119, ma sono inclusi oneri COVID relativamente alla prima fase della pandemia nei mesi marzo-giugno 2020 per 542 milioni di euro, come previsto dalla nota 5 ottobre 2020 trasmessa dal MIMS di concerto con i competenti uffici del MEF;

10. l'incremento tariffario annuo linearizzato dal 2021 al 2038 è stato ridotto dall'1,75% all'1,61%;

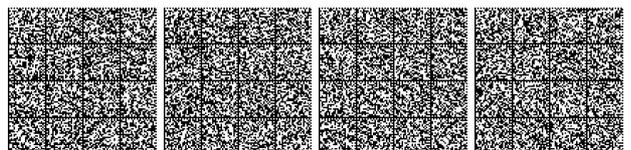
Tenuto conto dell'esame della proposta svolta ai sensi della delibera CIPE 28 novembre 2018, n. 82, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica», così come modificata dalla delibera CIPE 15 dicembre 2020, n. 79, recante «Regolamento interno del Comitato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

Vista la nota del 22 dicembre 2021, n. 6776, 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 valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Vista l'informativa relativa al citato Accordo negoziale, resa nel corso della seduta odierna di questo Comitato da parte del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

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 il Ministero delle infrastrutture e mobilità sostenibili (concedente) e la Società autostrade per l'Italia S.p.a. (concessionario) e al relativo Piano economico finanziario per il periodo regolatorio 2020-2024, con le prescrizioni e le raccomandazioni di cui al parere NARS n. 3 del 2021, che il Comitato fa proprie e che di seguito si riportano:

1.1. il Concedente dovrà dar seguito agli adeguamenti del testo convenzionale richiesti dall'Autorità di regolazione dei trasporti, ove rientranti nel perimetro del sistema tariffario di competenza dell'Autorità stessa come stabilito dalla delibera 71 del 2019, in quanto da intendersi come prescrizioni; per le altre considerazioni espresse dall'Autorità, non rientranti in detto perimetro, si rimette invece al Concedente ogni opportuna valutazione in quanto da considerarsi non vincolanti. Appaiono riferibili al sistema tariffario ART ex delibera n. 71/2019 i seguenti punti:

escludere i riferimenti alla delibera n. 16 del 2019 mantenendo solo quelli relativi alla delibera n. 71 del 2019;

inserire la definizione di cui al punto 2.11 della delibera n. 71 del 2019 e ad allineare le definizioni di «opere da realizzare» e di «poste figurative», contenute nell'atto aggiuntivo, a quelle previste nella citata delibera;

recepire il suggerimento dell'ART di inserire nella convenzione una disposizione denominata «Tasso d'inflazione programmata»;

1.2. si suggerisce di inserire un espresso riferimento all'accordo transattivo in un nuovo «Considerato» delle premesse dello schema di atto aggiuntivo, chiarendo che con il medesimo atto aggiuntivo le parti hanno inteso, in conformità all'Accordo negoziale, procedere alla revisione della Convenzione unica, in attuazione, tra l'altro, della regolazione tariffaria di ART;

1.3. inoltre, sempre con riferimento all'atto aggiuntivo:

si raccomanda all'interno dello stesso di sostituire «CIPE» con «CIPESS»;

anche al fine di evitare possibili dilazioni temporali nell'attuazione della regolazione della qualità, si suggerisce una riformulazione dell'art. 20 («Meccanismi di premialità/penalità con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi») dello schema di atto aggiuntivo, che sostituisce l'art. 20-bis della Convenzione unica, al fine di individuare nei dodici mesi, dalla data di efficacia del III atto aggiuntivo, la tempistica di adozione del IV atto aggiuntivo volto al recepimento degli indicatori della qualità. In caso di esplicitazione del termine di adozione del IV atto aggiuntivo, andrà di conseguenza adeguato anche il testo (p. 2) dell'allegato C alla Convenzione unica, come sostituito dal III atto aggiuntivo;

1.4. in relazione, infine, alla sentenza della Corte Costituzionale n. 218 del 2021, che ha dichiarato l'incostituzionalità dell'intero comma 1 dell'art. 177 del Codic

ce dei contratti pubblici, si ritiene opportuna una specifica prescrizione che vincoli il Concessionario all'osservanza delle disposizioni normative di futura emanazione.

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

3. 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.

Roma, 22 dicembre 2021

Il Presidente: DRAGHI

Il segretario: TABACCI

Registrato alla Corte dei conti il 29 marzo 2022

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, n. 438

22A02127

SCUOLA UNIVERSITARIA SUPERIORE IUSS

DECRETO RETTORALE 9 marzo 2022.

Emanazione del nuovo statuto.

IL RETTORE

Vista la legge 30 dicembre 2010, n. 240, in particolare l'art. 3;

Richiamato statuto della Scuola universitaria superiore IUSS Pavia, emanato con decreto rettorale n. 9 del 25 gennaio 2018, in particolare gli articoli 23, comma 1 lettera e), 25, comma 2 lettera b) e 58, comma 6;

Richiamate le deliberazioni del senato accademico del 19 maggio 2021 e del consiglio di amministrazione del 25 maggio 2021 con le quali è stato approvato il documento «Ricognizione e nuove prospettive per la Federazione di scuole universitarie superiori»;

Richiamato il decreto rettorale n. 127/2021 con il quale è stata nominata la Commissione per la revisione dello statuto della Scuola;

Richiamate le deliberazioni del 14 dicembre 2021 del Consiglio di classe scienze, tecnologie e società e del 15 dicembre 2021 del Consiglio di classe scienze umane e della vita con le quali i Consigli hanno espresso parere favorevole alla proposta di revisione dello statuto della Scuola;

Richiamata la deliberazione del 16 dicembre 2021 del Consiglio dei collegi, con la quale il Consiglio ha espresso parere favorevole alla proposta di revisione dello statuto della Scuola;

Richiamate le deliberazioni del 17 dicembre 2021 del senato accademico di approvazione della revisione dello statuto della Scuola e del 20 dicembre 2021 del consiglio

