

Parametri per il monitoraggio clinico

EGC, ecocardiogramma e visita cardiologica al basale e ogni 4-6 settimane;

proteinuria al basale e ogni 4-6 settimane;

controllo funzionalità epatica al basale e ogni 4 settimane;

controllo funzionalità renale al basale e ogni 4 settimane;

controllo funzionalità tiroidea al basale e ogni 4-6 settimane;

esami ematochimici con controllo glicemia (e altri parametri di diabete), al basale e ogni 4-6 settimane.

22A02152

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

DELIBERA 22 dicembre 2021.

Società Autostrade Alto Adriatico S.p.a. - Aggiornamento dell'accordo di cooperazione per l'affidamento in concessione delle tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 Raccordo Villesse-Gorizia. (Delibera n. 76/2021).

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 attribuzioni 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;

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;

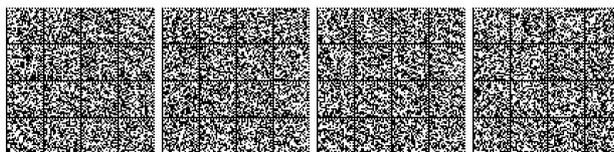
Visto il decreto legislativo 5 dicembre 1997, n. 430, che ha confermato a questo Comitato la funzione di definire le linee guida e i principi comuni per le amministrazioni che esercitano funzioni in materia di regolazione dei servizi di pubblica utilità, ferme restando le competenze delle autorità di 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;

Visto il decreto legislativo 1° aprile 2004, n. 111 recante «Norme di attuazione dello statuto speciale della Regione Friuli-Venezia Giulia (adottato con legge costituzionale 31 gennaio 1963, n. 1) concernenti il trasferimento di funzioni in materia di viabilità e trasporti» ed in particolare l'art. 1 che prevede il trasferimento alla regione di tutte le funzioni amministrative in materia di pianificazione, di programmazione, di progettazione, di esecuzione, di manutenzione, di gestione, di nuova costruzione o di miglioramento, e vigilanza delle reti stradali regionale e nazionale ricadenti sul territorio regionale e l'art. 4 che prevede il trasferimento al demanio della regione delle strade, già appartenenti al demanio statale;

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 sottoscritta dal concedente *pro tempore* ANASS.p.a. e la società concessionaria Autovie Venete S.p.a., di seguito Autovie Venete, in data 7 novembre 2007, l'Atto aggiuntivo alla Convenzione unica sottoscritto in data 18 novembre 2009 e l'ulteriore Atto integrativo alla predetta Convenzione del 4 novembre 2011, che hanno previsto una specifica disciplina per l'eventuale periodo successivo alla scadenza della concessione e per il calcolo del valore di subentro;



Vista la delibera CIPE 22 luglio 2010, n. 63, con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole sullo schema di atto aggiuntivo alla Convenzione unica tra ANAS S.p.a. e Autovie Venete, sottoscritta il 7 novembre 2007 ed approvata dall'art. 8 – duodecies, comma 2, del decreto-legge 7 aprile 2008, n. 59 convertito con modificazioni dalla legge 6 giugno 2008 n. 101;

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 costituito l'Autorità di regolazione dei trasporti, di seguito ART, 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'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 che comportino variazioni o modificazioni al piano degli investimenti ovvero ad aspetti di carattere regolatorio a tutela della finanza pubblica, sono trasmessi, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di seguito MIT, al CIPE che, sentito il NARS, si pronuncia entro trenta giorni e, successivamente, approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dalla avvenuta trasmissione dell'atto convenzionale ad opera dell'amministrazione concedente;

Visto il decreto-legge 29 dicembre 2011, n. 216, 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-legge 24 gennaio 2012, n. 1, recante «Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività», convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, che, all'art. 36, comma 6-ter conferma le competenze di que-

sto Comitato in materia di atti convenzionali, con particolare riferimento ai profili di finanza pubblica, e le diverse attribuzioni all'ART;

Visto il decreto 1° ottobre 2012, n. 341, con il quale il 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;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 febbraio 2014, n. 72, concernente il regolamento di organizzazione del MIT e, 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 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;

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»;

Visto il protocollo d'Intesa sottoscritto in data 14 gennaio 2016 tra la Regione Friuli-Venezia Giulia e la Regione Veneto (soci pubblici di Autovie Venete, concessionaria uscente) e il MIT, nell'ambito della collaborazione tra pubbliche amministrazioni per la valorizzazione e lo sviluppo e tutela del territorio, che prevede la gestione da parte di tali soggetti pubblici della tratta autostradale in esame ai sensi della direttiva 2014/23/UE;

Vista la delibera CIPE 3 marzo 2017, n. 16, con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole sullo schema del II Atto aggiuntivo alla Convenzione unica sottoscritta il 7 novembre 2007 tra ANAS S.p.a. e Autovie Venete e sul relativo PEF e PFR (per l'aggiornamento del periodo regolatorio 2014-2017), con raccomandazioni del NARS;



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;

Visto il decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, recante «Disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili» convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, e in particolare l'art. 13-bis e successive modificazioni (inclusa la modifica apportata dall'art. 1, comma 1165, della legge 27 dicembre 2017, n. 205), il quale prevede tra l'altro che per il perseguimento delle finalità di cui al suddetto protocollo di intesa il coordinamento di infrastrutture autostradali, tra cui quella in esame, è assicurato come segue:

1. le funzioni di concedente sono svolte dal MIT;

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

3. le convenzioni di cui al punto precedente devono prevedere che eventuali debiti delle società concessionarie uscenti e il valore di subentro delle concessioni scadute restino a carico dei concessionari subentranti;

4. il comma 4 del medesimo articolo prevede che gli atti convenzionali di concessione stipulati dal MIT con i concessionari autostradali, siano approvati dal CIPE, previo parere dell'ART sullo schema di convenzione, fermo restando che i medesimi concessionari mantengono tutti gli obblighi previsti a legislazione vigente;

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)»;

Viste le seguenti delibere dell'ART:

1. delibera 25 ottobre 2018, n. 109, recante «Procedimento avviato con delibera n. 3/2018 – Consultazione pubblica sul sistema tariffario di pedaggio per l'affidamento della gestione in house delle tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia. Proroga del termine di conclusione della consultazione e differimento della data di audizione»;

2. delibera 20 dicembre 2018, n. 133, recante «Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 3/2018 – Approvazione del sistema tariffario di pedaggio per l'affidamento della gestione in house delle tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia»;

Visto il parere ART 23 maggio 2019, n. 4, recante «Parere al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 13-bis del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172», relativo al Piano economico finanziario della concessione in esame;

Vista la delibera CIPE 24 luglio 2019, n. 38, recante «Criterio generale per l'accertamento e per la definizione dei rapporti economici riferibili alle società concessionarie autostradali limitatamente al periodo intercorrente tra la data di scadenza della concessione e la data di effettivo subentro del nuovo concessionario (periodo transitorio)»;

Vista la delibera CIPE 24 luglio 2019, n. 39, con la quale questo Comitato ha approvato con prescrizioni lo schema di Accordo di cooperazione con Società Autostrade Alto Adriatico S.p.a., di seguito Alto Adriatico, relativo all'affidamento delle tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 Raccordo Villesse-Gorizia, per il periodo 2020-2049;

Considerato che tra le prescrizioni del NARS, nel parere n. 5 del 2019, fatte proprie dal Comitato nella suddetta delibera n. 39, viene evidenziato che l'ammontare definitivo del valore di subentro «verrà certificato dal concedente alla data di effettivo subentro del nuovo concessionario sulla base degli investimenti effettivamente sostenuti e ritenuti ammissibili»;

Considerato altresì, che la Corte dei conti nel registrare la suddetta delibera CIPE n. 39, ha rilevato che il valore di subentro da corrispondere «assume valenza previsionale ed è soggetto a modifica sulla base dei valori effettivi da rilevare al momento del trasferimento dell'infrastruttura, in coincidenza con la data di efficacia dell'Accordo di cooperazione, preceduto dalla necessaria definizione dei rapporti economici della società Autovie Venete concernenti il periodo regolatorio 2013-2017 e l'ulteriore periodo compreso tra il 1° aprile 2017 e la data certa del trasferimento»;

Considerato che in data 16 maggio 2020, la Corte dei conti ha registrato il decreto interministeriale n. 100 del 9 marzo 2020 di approvazione del II Atto aggiuntivo e relativo PEF concernente il periodo regolatorio 2013-2017 sottoscritto tra il concessionario uscente ed il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti in data 19 luglio 2018;

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 Comi-



tato 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 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 sentenza del 10 novembre 2021, n. 7478, con la quale il Consiglio di Stato, nel definire le regole applicabili ad un rapporto concessorio per il periodo successivo alla scadenza del medesimo, ha affermato che la delibera CIPE 38 del 2019 si pone come direttiva rivolta dal CIPESS all'amministrazione concedente, «restando in capo al MIMS l'obbligo di rinegoziare i termini del piano finanziario»;

Vista la nota 1° dicembre 2021, n. 6358, con la quale il MIMS ha richiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato dell'argomento di cui trattasi, inoltrando la relativa documentazione;

Visto il parere 22 dicembre 2021, n. 2, con il quale il NARS ha espresso parere favorevole con raccomandazioni sull'aggiornamento dell'Accordo di cooperazione;

Considerato che al fine di poter avviare la nuova concessione è necessario approvare l'aggiornamento dell'Accordo di cooperazione connesso alla determinazione del valore di subentro definito nel piano transitorio di Autovie, per l'affidamento della gestione e della costruzione delle tratte autostradali in argomento;

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

sotto il profilo tecnico-procedurale:

1. il MIMS ha convocato i rappresentanti della Regione Friuli-Venezia Giulia e della Regione Veneto l'8 gennaio 2020, al fine di sottoscrivere l'Accordo di cooperazione, con le prescrizioni contenute nella delibera CIPE n. 39 del 2019;

2. con nota del 4 dicembre 2020, n. 12383, il MIMS ha richiesto al soggetto subentrante Alto Adriatico l'invio di tutti gli elementi del PEF ed il piano finanziario regolatorio, di seguito PFR, con decorrenza 1° gennaio 2021;

3. con nota del 26 gennaio 2021, n. 1941, il MIMS ha comunicato ad Autovie Venete le modalità di determinazione del valore netto dei cespiti devolvibili riferito al 30 giugno 2020, ammissibile ai fini convenzionali, con la richiesta di predisporre il PEF transitorio, propedeutico alla sottoscrizione del Terzo atto aggiuntivo (concernente il periodo successivo al 31 marzo 2017) in attuazione della delibera CIPE n. 38 del 24 luglio 2019;

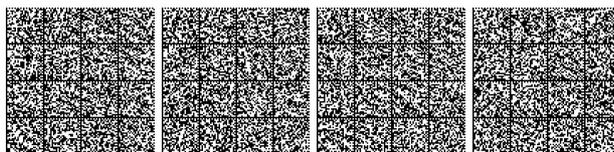
4. con nota del 2 marzo 2021, n. 8351, Autovie ha trasmesso la proposta di PEF transitorio, contenente, altresì, lo sviluppo del valore di subentro per tutto il 2021 che include, oltre al valore dei cespiti devolvibili, anche il valore delle poste figurative ai sensi dell'art. 5 della Convenzione vigente, e la bozza del III Atto aggiuntivo alla medesima Convenzione;

5. con nota del 15 marzo 2021, n. 2331, il MIMS ha chiesto al concessionario Alto Adriatico la predisposizione di una versione aggiornata del PEF con decorrenza 1° luglio 2021;

6. con nota 30 giugno 2021, n. 131, la società Alto Adriatico ha proposto modifiche all'Accordo di cooperazione in ordine all'inserimento di un ulteriore allegato per la disciplina delle modalità di applicazione del meccanismo del *revenue sharing* stabilito dall'ART, ed all'introduzione di integrazioni derivanti dalla necessità di tener conto dell'evento di forza maggiore dell'emergenza epidemiologica da Covid-19;

7. l'ART, a seguito della richiesta del MIMS di pronunciarsi sulle predette richieste di modifica relative ad aspetti di natura regolatoria, con nota del 5 luglio 2021, ha ritenuto che la richiesta di meccanismo di *revenue sharing* simmetrico, ossia riferito all'eventuale riduzione del traffico previsto, per assicurare in caso di minori ricavi derivanti da volumi di traffico inferiori rispetto alle previsioni, il recupero dei mancati introiti nel periodo tariffario successivo, al fine di consentire la prosecuzione dei lavori e la sostenibilità economico-finanziaria del piano, risulterebbe in contrasto con i principi sanciti dal Codice e si tradurrebbe in una diminuzione del rischio attribuito, determinando la conseguente necessità di una riduzione della remunerazione da riconoscere al gestore. Ciò non risulta, pertanto, in linea con la disciplina regolatoria stabilita nella delibera ART n. 133 del 2018, avente l'obiettivo di garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture autostradali, mentre, per quanto attiene agli effetti negativi derivanti dall'emergenza epidemiologica da Covid-19, ha rinviato ai contenuti della propria nota del 4 maggio 2021;

8. con nota del 9 luglio 2021, la società Alto Adriatico ha preso atto della posizione assunta dall'ART ed ha proposto alcune integrazioni formali



al testo dell'Accordo di cooperazione, ritenute condivisibili dal MIMS, sulle quali l'ART non ha formulato ulteriori osservazioni;

9. con nota del 30 settembre 2021, n. 236, Alto Adriatico, a seguito della richiesta del MIMS, ha trasmesso l'aggiornamento del PEF ed i relativi allegati al solo fine di aggiornare la decorrenza del subentro dal 1° luglio 2021 al 1° gennaio 2022;

10. con nota del 29 novembre 2021, n. 10440, la Direzione competente ha trasmesso all'Ufficio di Gabinetto del MIMS la documentazione istruttoria completa, nella quale viene determinato in via provvisoria e previsionale il valore di subentro in circa 530,2 milioni di euro, quantificato al 31 dicembre 2021 nel PEF transitorio, trasmesso dal concessionario uscente Autovie Venete;

11. il NARS si è espresso con il citato parere n. 2 del 2021, evidenziando che, ha esaminato le sole principali modifiche al testo convenzionale in esame, poiché si era già espresso con il parere n. 5 del 2019 sullo schema di Accordo in argomento;

12. le osservazioni del NARS sul testo dell'Accordo di cooperazione riguardano in particolare:

12.1 l'inclusione dell'emergenza epidemiologica da Covid-19 nell'art. 16.3, lettera *d*) tra le cause di forza maggiore e/o di caso fortuito. Il NARS rimette al Ministero istruttore la compiuta verifica di eventuali specifiche situazioni o ambiti (ad esempio misure di contenimento quali il lockdown) rispetto ai quali l'emergenza epidemiologica (già conosciuta al momento della sottoscrizione dell'Accordo di cooperazione), potrebbe presentare aspetti di imprevedibilità ed eccezionalità, aspetti che, pertanto, riguarderebbero non l'evento in sé, bensì gli effetti da esso derivanti, apparendo altrimenti difficile, allo stato, ricomprendere detta emergenza tra i «fatti impreveduti e imprevedibili» al momento della sottoscrizione dell'Accordo di cooperazione, tanto più che degli effetti da essa scaturiti si è tenuto conto in sede di aggiornamento dello schema di Accordo di cooperazione e dei relativi allegati;

12.2 il suggerimento di valutare l'eventuale inserimento di un termine per l'approvazione da parte del concedente delle eventuali modificazioni dello statuto del concessionario;

13. per quanto riguarda il PEF, nelle sue osservazioni principali il NARS:

13.1 richiama l'istruttoria del MIMS per la determinazione del valore dei cespiti ai fini del subentro. Il concessionario scaduto, Autovie Venete ha assunto a riferimento i criteri definiti dall'art. 5 della direttiva interministeriale n. 283 del 1998 (Costa - Ciampi), la quale stabilisce che «per le nuove opere eseguite in base alla convenzione, stipulata tra ANAS (ora MIMS) ed il concessionario uscente, e non ammortizzate, il concessionario subentrante è tenuto al pagamento di un indennizzo. Tale indennizzo risulta determinato come differenza tra il costo complessivo sostenuto per la realizzazione delle opere stesse, valutato ai sensi dell'art. 2426, comma 1, n. 1 e n. 3, del codice civile, e la somma delle quote di ammortamen-

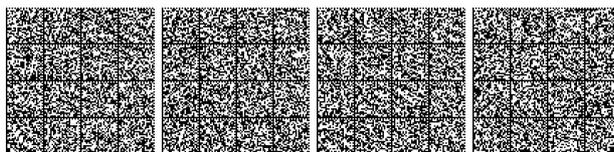
to dedotte dal concessionario uscente, accresciute della somma degli accantonamenti risultanti dai maggiori introiti derivanti dall'incremento di tariffa riconosciuto e ricompreso nella variabile X di cui alla formula di revisione tariffaria approvata con delibera Cipe 20 dicembre 1996 e successive modifiche, al fine della realizzazione delle opere suddette. Tali valori risultano dai bilanci d'esercizio regolarmente approvati e sottoposti a revisione contabile». Il MIMS ha anche specificato che tale disposizione risulta coordinata con l'art. 5 della Convenzione unica del concessionario Autovie ove si rileva che «Per le opere già assentite dalla convenzione del 7.12.1999 ... e per i nuovi interventi ... di cui all'art. 2.2 della presente Convenzione, eseguiti e non ancora ammortizzati alla scadenza della concessione, il Concessionario uscente ha il diritto al versamento di un indennizzo da parte del soggetto subentrante. La misura di tale indennizzo sarà pari alla somma algebrica del capitale investito regolatori (CIN) non ammortizzato indicato alla riga a9) Capitale investito netto regolatorio del piano finanziario regolatorio dell'anno di scadenza della concessione e dell'ammontare indicato alla riga G) Credito da poste figurative del piano finanziario regolatorio nell'anno di scadenza della concessione»;

13.2 riporta che il Ministero concedente ha accertato la quantificazione del valore dei cespiti devolvibili valida ai fini dell'indennizzo da subentro attraverso la documentazione contabile ed extra-contabile richiesta dal MIMS medesimo. In particolare, la stima del valore subentro calcolata al 31 dicembre 2021, riportata nella tabella di sintesi presente nell'Allegato E e basata su valori consuntivi fino al 31 dicembre 2020 e valori previsionali relativi all'annualità 2021, è quantificata in 530.150.600 euro;

13.3 rimette al Ministero concedente la verifica della quantificazione del valore di subentro presente nell'Accordo di cooperazione in esame, anche con riferimento al tasso di congrua remunerazione adottato, per il concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, tenendo opportunamente conto della delibera CIPE n. 38/2019 e della disciplina convenzionale applicabile al caso di specie;

13.4 rileva il mantenimento del periodo regolatorio (2020-2024) a fronte del posponimento dell'inizio della concessione al 1° gennaio 2022 e l'aggiornamento delle stime di traffico in riduzione dei volumi previsti con i relativi impatti sul piano economico finanziario;

13.5 per quanto riguarda il tasso di remunerazione di capitale investito nominale, di seguito WACC, previsto nel piano economico finanziario di Alto Adriatico rammenta che, a seguito della citata delibera ART n. 133 del 19 dicembre 2018, l'Autorità si è espressa con il successivo parere n. 4 del 23 maggio 2019 sul PEF/PFR riferito allo schema di accordo di cooperazione di Alto Adriatico 2019, contenente il WACC pari a 6,92% e raccomanda al MIMS le opportune verifiche con l'ART, considerata la delibera della stessa Autorità n. 120 del 9 settembre 2021 *medio tempore* intervenuta e il tempo intanto trascorso rispetto alla precedente ap-



provazione e alle espressioni dell'ART sul tema, ferma restando l'esigenza di riaffidare celermente la tratta in esame, attualmente ancora gestita da Autovie Venete;

sotto l'aspetto del contenuto:

1. l'Accordo è costituito da tre Parti, oltre alle premesse:

1.1 la Parte I, relativa all'accordo di cooperazione tra amministrazioni aggiudicatrici ai sensi dell'art. 17 della direttiva 2014/23/UE, che regola principalmente il rapporto tra il concedente-MIMS e le amministrazioni pubbliche territoriali (articoli 1-6);

1.2 la Parte II, relativa al regime emergenziale, che regola le competenze del commissario delegato *ex* ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri 5 settembre 2008, n. 3702, attualmente individuato nella figura del Presidente della Regione Friuli-Venezia Giulia a seguito della dichiarazione dello stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità lungo la tratta A4 Venezia-Trieste, prorogato sino al 31 dicembre 2022;

1.3 la Parte III, contenente disposizioni volte a disciplinare i termini e le condizioni per la realizzazione degli interventi e la gestione dell'infrastruttura autostradale oggetto dell'accordo, che a sua volta si compone di 6 sezioni. In particolare nella I sezione, l'art. 9 dell'Accordo ridefinisce gli obblighi del concessionario, richiamando alcuni articoli del codice civile, relativamente agli articoli 1176 comma 2 (Diligenza nell'adempimento) e 2050 (Responsabilità per l'esercizio di attività pericolose). Nella sezione IV, l'art. 29 dell'Accordo ridefinisce i «Poteri e vigilanza del concedente», tra gli altri, prevedendo poteri di interventi sostitutivi del concedente con oneri a carico del concessionario, in caso di inerzia di quest'ultimo;

2. è prevista la costituzione di un Comitato congiunto paritetico, denominato «Comitato di indirizzo e coordinamento» per il raggiungimento e il monitoraggio degli obiettivi strategici previsti dall'Accordo e composto da sei membri, di cui:

due membri nominati dal MIMS, di cui uno con funzione di Presidente;

un membro nominato dal Ministero dell'economia e delle finanze, di seguito MEF;

tre membri nominati dalle regioni, di cui due di nomina della Regione Friuli-Venezia Giulia e uno di nomina della Regione Veneto;

3. la durata della concessione, comprensiva delle fasi di progettazione e realizzazione delle opere è stabilita in trent'anni decorrenti dalla data di efficacia dell'Accordo medesimo;

4. formano parte integrante dello schema di Accordo di cooperazione i seguenti allegati:

A) Descrizione interventi;

B) Caratteristiche tecniche dell'Arteria autostradale, aree di servizio e modalità di esazione del pedaggio;

C) Classificazione degli interventi di ordinaria manutenzione;

D) Cronoprogramma degli interventi;

E) Piano economico-finanziario (PEF) e Piano finanziario regolatorio (PFR);

F) Sistema di contabilità regolatoria;

G) Requisiti di solidità patrimoniale;

H) Tariffa unitaria media, criteri di determinazione delle componenti tariffarie e modalità di adeguamento annuale;

I) Analisi trasportistica;

J) Indicatori di qualità;

K) Disciplinare per l'applicazione di sanzioni e di penali;

L) Statuto del concessionario;

5. le modifiche inserite nell'Accordo in esame rispetto allo schema precedentemente approvato da questo Comitato con la citata delibera n. 39 del 2019, riguardano principalmente:

5.1 l'aggiornamento del cronoprogramma realizzativo degli investimenti;

5.2 l'aggiornamento delle previsioni di traffico;

5.3 l'aggiornamento in circa 530,2 milioni di euro del valore provvisorio di subentro da riconoscere al concessionario uscente;

5.4 gli aggiornamenti dei termini relativi al subentro da parte della società Alto Adriatico;

5.5 la ridefinizione degli obblighi del concessionario all'art. 9 dell'Accordo, con il richiamo ad alcuni articoli del codice civile;

5.6 l'inserimento dell'evento Covid tra le cause di forza maggiore, nell'art. 16 «Allocazione dei rischi»;

5.7 la ridefinizione dei «Poteri e vigilanza del concedente» nell'art. 29 dell'Accordo.

sotto l'aspetto economico-finanziario:

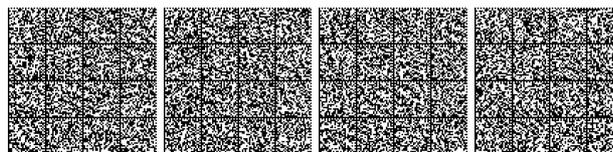
1. Il PEF di Alto Adriatico è sviluppato su una durata della concessione individuata in trent'anni (1° gennaio 2022 - 31 dicembre 2051) ed è formulato mediante uso dei dati a consuntivo per il 2019-2020 e previsionali per il 2021;

2. il valore degli investimenti da effettuare è pari a circa 954 milioni di euro per il periodo 2021 - 2031, relativi principalmente agli interventi previsti per il tratto San Donà di Piave - Villesse;

3. il WACC è pari a 6,92%;

4. il tasso interno di rendimento, di seguito TIR, di progetto è pari al 7,08%;

5. il recupero di produttività previsto sul primo periodo regolatorio è del 2,19% annuo;



6. il piano presenta un valore di indennizzo provvisorio e previsionale al 31 dicembre 2021 pari a circa 530,2 milioni di euro, come emerge dal PEF transitorio di Autovie Venete;

7. per quanto riguarda la tariffa, quella dei veicoli leggeri è pari a 0,05803 euro/km, quella dei veicoli pesanti è pari a 0,10563 euro/km. La tariffa media unitaria risulta caratterizzata dalla stabilità della tariffa nel primo periodo regolatorio 2020-24, riducendosi dello 0,66% per gli anni successivi, dal 2025 al 2051;

8. le stime di traffico (Allegato I) tengono conto dell'impatto negativo dovuto all'emergenza sanitaria Covid 19, trattandosi dell'avvio di una nuova concessione, in diminuzione rispetto alla previsione del 2019. Il PFR evidenzia, per l'anno 2022, un volume di traffico che passa dai circa 2,72 miliardi di veicoli/km previsti nel PFR 2019 a circa 2,35 miliardi di veicoli/km previsti nel PFR aggiornato, per un totale complessivo sull'intero periodo concessorio in diminuzione da circa 94,5 miliardi di veicoli/km (PFR 2019) a circa 87 miliardi di veicoli/km (PFR aggiornato);

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 MEF, posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

Considerato il dibattito svolto in seduta e la richiesta avanzata dal Presidente della Regione Friuli-Venezia Giulia, di tener conto, nelle indicazioni temporali per la conclusione del procedimento, della necessità di aggiornare i termini di efficacia dell'Accordo in argomento, con riferimento alla data del 10 gennaio 2022, non più attuale, considerazioni condivise dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

Delibera:

1. Ai sensi della normativa richiamata in premessa, è approvato l'aggiornamento dell'Accordo di cooperazione tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il concessionario Società Autostrade Alto Adriatico S.p.a. come regolato dall'art. 13-bis, comma 4, del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148,

per l'affidamento in concessione delle tratte autostradali A4 Venezia – Trieste, A23 Palmanova – Udine, A28 Portogruaro - Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 Raccordo Villesse – Gorizia, con le raccomandazioni di cui al parere NARS n. 2 del 22 dicembre 2021, che il Comitato fa proprie e che di seguito si riportano, integrate con una ulteriore prescrizione del Comitato.

1.1. Si rimette al Ministero istruttore di verificare la quantificazione del valore di subentro, a carico del concessionario subentrante, presente nell'Accordo di cooperazione in esame, per il concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, tenendo opportunamente conto della delibera CIPE n. 38 del 2019 e della disciplina convenzionale applicabile al caso di specie.

1.2. Con riferimento al tasso di remunerazione previsto nel piano economico finanziario e piano finanziario regolatorio, si raccomandano al Ministero istruttore le opportune verifiche con la preposta Autorità, per quanto di competenza, considerato il tempo intanto trascorso rispetto alla precedente approvazione e alle espressioni dell'Autorità di regolazione dei trasporti sul tema.

1.3. Si suggerisce di valutare l'eventuale inserimento di un termine per l'approvazione da parte del concedente delle eventuali modificazioni dello statuto del concessionario.

1.4. Si rimette al Ministero proponente la compiuta verifica, relativamente all'art. 16.3, lettera d, dell'Accordo di cooperazione, di eventuali specifiche situazioni o ambiti rispetto ai quali l'emergenza epidemiologica potrebbe presentare aspetti di imprevedibilità ed eccezionalità.

2. Con riferimento ai presupposti di efficacia dell'Accordo di cooperazione, di cui all'art. 42.1 (registrazione della Corte dei conti del decreto interministeriale di approvazione dell'Accordo medesimo e corresponsione del valore di subentro al concessionario uscente), considerata la complessità dell'operazione finanziaria sottesa al perfezionamento dell'Accordo ed al fine di garantirne l'esito nel più breve tempo possibile, si raccomanda di aggiornare il termine fissato al 10 gennaio 2022, non più attuale.

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

Roma, 22 dicembre 2021

Il Presidente: DRAGHI

Il Segretario: TABACCI

Registrato alla Corte dei conti il 21 marzo 2022

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, n. 392

22A02043

