

### 3. Modalità di trasferimento delle risorse FSC 2021-2027

3.1. Fermo restando che per gli interventi in anticipazione, riportati nell'allegato A2 dell'Accordo, continuano ad applicarsi le regole di trasferimento delle risorse del ciclo di programmazione 2014-2020, per il trasferimento delle risorse del ciclo di programmazione 2021-2027 incluse nel piano finanziario dell'Accordo di coesione e pari a 76.827.909,29 euro, trova applicazione l'art. 2 del citato decreto-legge n. 124 del 2023.

3.2. Il trasferimento delle risorse del FSC è subordinato al rispetto del completo e tempestivo inserimento e aggiornamento dei dati dei singoli interventi nel sistema di monitoraggio nazionale.

3.3. Ai sensi dell'art. 1, comma 178, lettera *i*), della legge n. 178 del 2020, nonché dell'art. 2 del decreto-legge n. 124 del 2023, le risorse saranno trasferite dal capitolo di bilancio afferente al Fondo per lo sviluppo e la coesione nei limiti degli stanziamenti annuali di bilancio.

### 4. Monitoraggio e Sistema di gestione e controllo

4.1. In materia di monitoraggio, si applicano le disposizioni previste dall'art. 4 del citato decreto-legge n. 124 del 2023.

4.2. La Provincia autonoma di Trento si impegna ad adottare, entro 60 giorni dalla pubblicazione della presente delibera, un apposito sistema di gestione e controllo (SI.GE.CO.), nel rispetto della normativa vigente applicabile.

### 5. Disposizioni finali

5.1. La Provincia autonoma di Trento assegnataria delle risorse di cui alla presente delibera, è autorizzata ad avviare le attività occorrenti per l'attuazione degli interventi ovvero delle linee d'azione strategiche previste per l'Accordo per la coesione, a seguito della registrazione della presente delibera del CIPESS da parte degli organi di controllo.

5.2. Tenuto conto di quanto previsto dall'art. 1, comma 178, lettera *f*), della legge n. 178 del 2020, e delle procedure di trasferimento delle risorse previste dall'art. 2 del decreto-legge n. 124 del 2023, nonché dalla presente delibera, le risorse FSC assegnate con la presente delibera in quanto contributi a rendicontazione, erogati dalle amministrazioni centrali che non adottano la competenza potenziata, sono accertate, sulla base dei piani finanziari e dei programmi di riferimento, dalla regione nel rispetto del principio dell'allegato n. 4/2, paragrafo 3.6, lettera *c*), del decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118.

5.3. Ai sensi della delibera CIPESS n. 25 del 2023, le risorse FSC assegnate dalla presente delibera, ivi incluse quelle destinate al cofinanziamento dei programmi europei, devono essere destinate a spese di investimento.

5.4. Si applica quanto previsto dall'art. 3 del decreto-legge n. 124 del 2023, ai fini del tracciamento puntuale del processo di erogazione delle risorse europee e na-

zionali relative alle politiche di coesione destinate al finanziamento di interventi di titolarità della provincia autonoma.

*Il Presidente:* MELONI

*Il Segretario:* MORELLI

Registrato alla Corte dei conti il 4 luglio 2024

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, n. 942

24A03692

DELIBERA 23 aprile 2024.

**Concessioni Autostradali Venete S.p.a. - Parere sulla proposta di aggiornamento del piano economico finanziario e relativo schema di atto aggiuntivo n. 2 per il periodo regolatorio 2020-2024, ai sensi dell'articolo 43 del decreto-legge n. 201 del 2011.** (Delibera n. 13/2024).

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

NELLA SEDUTA DEL 23 APRILE 2024

Vista la legge 27 febbraio 1967, n. 48, recante «Attribuzioni e ordinamento del Ministero del bilancio e della programmazione economica e istituzione del Comitato dei Ministri per la programmazione economica» e, in particolare, l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica, di seguito CIPE, nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato, e, in particolare, il decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111, recante «Misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria e proroga del termine di cui all'art. 48, commi 11 e 13, del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229», convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 141, il quale all'art. 1-bis ha previsto che dal 1° gennaio 2021, per «rafforzare il coordinamento delle politiche pubbliche in vista del perseguimento degli obiettivi in materia di sviluppo sostenibile indicati dalla risoluzione A/70/L.I adottata dall'Assemblea generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite il 25 settembre 2015», il CIPE assuma «la denominazione di Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile» e che «a decorrere dalla medesima data, nella legge 27 febbraio 1967, n. 48, e in ogni altra disposizione vigente, qualunque richiamo al» CIPE «deve intendersi riferito al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS)»;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri», e successive modificazioni e, in particolare, l'art. 5, comma 2;



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, recante «Interventi urgenti in materia di finanza pubblica», 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, recante «Interventi correttivi di finanza pubblica» che, all'art. 10 ha dettato, tra l'altro, ulteriori disposizioni in tema di concessioni autostradali;

Viste le delibere CIPE 24 aprile 1996, n. 65, recante «Linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità», che, tra l'altro, ha previsto l'istituzione, presso questo stesso Comitato, del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità, di seguito NARS, e 8 maggio 1996, n. 81, recante «Istituzione del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità»;

Vista la delibera CIPE 20 dicembre 1996, n. 319, con la quale questo Comitato ha definito lo schema regolatorio complessivo del settore autostradale e, in particolare, ha indicato la metodologia del *price-cap* quale sistema di determinazione delle tariffe e stabilito in cinque anni la durata del periodo regolatorio;

Visto il decreto del Ministro dei lavori pubblici 15 aprile 1997, n. 125, emanato di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, relativo allo schema di piano economico-finanziario, di seguito PEF, e conseguentemente anche relativo al piano finanziario regolatorio, di seguito PFR, da adottare da parte delle società concessionarie autostradali;

Visto il decreto legislativo 5 dicembre 1997, n. 430, recante «Unificazione dei Ministeri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica e riordino delle competenze del CIPE, a norma dell'art. 7 della legge 3 aprile 1997, n. 94» che, all'art. 1, comma 1, lettera e), demanda a questo Comitato la definizione delle linee guida e dei 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 15 giugno 2007, n. 39, che detta criteri in materia di regolazione economica del settore autostradale, successivamente integrata con de-

libera CIPE 21 marzo 2013, n. 27, che disciplina, per le concessionarie esistenti alla data di pubblicazione della delibera stessa, criteri e modalità di aggiornamento quinquennale dei PEF;

Vista la legge 27 dicembre 2007, n. 244, recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2008)», in particolare all'art. 2, comma 290 che prevede che «Le attività di gestione, comprese quelle di manutenzione ordinaria e straordinaria, del raccordo autostradale di collegamento tra l'Autostrada A4 - tronco Venezia-Trieste, delle opere a questo complementari, nonché della tratta autostradale Venezia-Padova, sono trasferite, una volta completati i lavori di costruzione, ovvero scaduta la concessione assentita all'Autostrada Padova-Venezia S.p.a., ad una società per azioni *in house* costituita pariteticamente tra l'ANAS S.p.a. e la Regione Veneto o soggetto da essa interamente partecipato»;

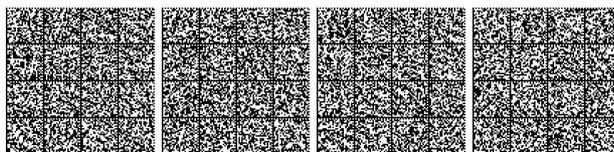
Considerato che in data 1° marzo 2008, in attuazione dell'art. 2, comma 290 della legge n. 244 del 2007, è stata costituita la società mista tra l'ANAS S.p.a. e la Regione Veneto, denominata società Concessioni autostradali venete S.p.a., di seguito CAV;

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

Vista la convenzione ricognitiva tra ANAS S.p.a. e CAV, sottoscritta il 23 marzo 2010 ai sensi della legge n. 244 del 2007 ed approvata con decreto interministeriale 22 novembre 2011, n. 408, convenzione che disciplina la concessione per la gestione del Passante di Mestre di collegamento tra l'Autostrada A4, tronco Padova-Mestre, l'Autostrada A27 Venezia-Belluno e l'Autostrada A4, tronco Venezia-Trieste, la gestione delle tratte autostradali in concessione alla società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.a. ed il completamento del Passante di Mestre e delle opere direttamente collegate a detta infrastruttura;

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, 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'Auto-



torità di regolazione dei trasporti, di seguito ART, e introdotto disposizioni in materia di tariffe e di sicurezza autostradale e, in particolare:

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

2. l'art. 43, comma 1, il quale prevede che «Gli aggiornamenti o le revisioni delle convenzioni autostradali vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto, laddove comportino variazioni o modificazioni al piano degli investimenti ovvero ad aspetti di carattere regolatorio a tutela della finanza pubblica, sono trasmessi, sentita l'Autorità di regolazione dei trasporti per i profili di competenza di cui all'art. 37, comma 2, lettera g), in merito all'individuazione dei sistemi tariffari, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al CIPE che, sentito il NARS, si pronuncia entro trenta giorni e, successivamente, approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dalla avvenuta trasmissione dell'atto convenzionale ad opera dell'amministrazione concedente»;

Vista la delibera 3 marzo 2017, n. 17, con la quale questo Comitato ha formulato parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, in ordine al 1° schema di Atto aggiuntivo alla Convenzione unica sottoscritta il 23 marzo 2010 tra ANAS S.p.a. e CAV;

Visto il decreto-legge 29 dicembre 2011, n. 216, recante «Proroga di termini previsti da disposizioni legislative» convertito, con modificazioni, dalla legge 24 febbraio 2012, n. 14, e successive modificazioni e, in particolare, l'art. 11, ai sensi del quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di seguito MIT, è subentrato ad ANAS S.p.a. nella gestione delle autostrade in concessione;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 1° ottobre 2012, e successive modificazioni, recante «Ordinamento delle strutture generali della Presidenza del Consiglio dei ministri», e, in particolare, l'art. 20, relativo all'organizzazione e ai compiti del Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, di seguito DIPE;

Visto il decreto 1° ottobre 2012, n. 341, con il quale il MIT ha istituito, nell'ambito del Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali e il personale, la struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali con il compito di svolgere le funzioni di cui all'art. 36, comma 2, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, recante «Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria», convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, e successive modificazioni;

Vista la delibera CIPE 21 marzo 2013, n. 27, con la quale questo Comitato ha integrato la delibera CIPE n. 39

del 2007, disciplinando, per le concessionarie esistenti alla data di pubblicazione della delibera stessa, criteri e modalità di aggiornamento quinquennale dei PEF;

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

Visto il 1° Atto aggiuntivo alla Convenzione unica, sottoscritto in data 8 agosto 2018 che include l'aggiornamento del PEF, per il periodo regolatorio 2015-2019, divenuto efficace con decreto interministeriale dell'11 aprile 2019, n. 139, registrato alla Corte dei conti il 24 maggio 2019;

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

Viste le seguenti delibere dell'ART:

1. delibera 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»;

2. delibera 19 giugno 2019, n. 67, con la quale l'ART ha approvato il sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione unica tra ANAS e CAV;

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

1. il decreto-legge del 17 marzo 2020, n. 18, recante «Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19», convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, e, in particolare l'art. 103, comma 1, il quale ha disposto, tra l'altro, che «Ai fini del computo dei termini ordinatori o perentori, propedeutici, endoprocedimentali, finali ed esecutivi, relativi allo svolgimento di procedimenti amministrativi su istanza di parte o d'ufficio, pendenti alla data del 23 febbraio 2020 o iniziati successivamente a tale data, non si tiene conto del periodo compreso tra la medesima data e quella del 15 aprile 2020»;

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

3. il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante «Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circo-



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

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

Visto il decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, recante «Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'art. 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici», e, in particolare il Libro IV, relativo al partenariato pubblico-privato e alle concessioni;

Vista la nota 16 marzo 2023, n. 3552, con la quale CAV ha inviato al MIT una proposta di aggiornamento del PEF;

Vista la nota 17 luglio 2023, n. 18619, con la quale il MIT ha trasmesso all'ART la documentazione acquisita da CAV per l'acquisizione del parere di competenza;

Vista la nota 31 luglio 2023, n. 33667, con la quale l'ART ha richiesto alcuni chiarimenti;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 26 settembre 2023, recante «Regolamento interno del nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità e disposizioni concernenti la struttura tecnica di esperti a supporto del NARS e del DIPE»;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 ottobre 2023, n. 186, recante «Regolamento recante la riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti»;

Vista la nota 24 novembre 2023, n. 14635, con la quale CAV ha fornito riscontro alle richieste dell'ART;

Visto il parere ART 21 dicembre 2023, n. 32, avente ad oggetto «l'aggiornamento del Piano economico finanziario relativo alla Convenzione ricognitiva, ai sensi

dell'art. 2, comma 290, della legge 27 dicembre 2007, n. 244, tra ANAS S.p.a. e Concessioni Autostradali Venete S.p.a.»;

Vista la nota 15 gennaio 2024, n. 586, con la quale la CAV ha espresso le proprie controdeduzioni alle osservazioni formulate dall'ART nel parere n. 32;

Vista la nota 15 febbraio 2024, n. 6878, con la quale l'Ufficio di Gabinetto del MIT ha trasmesso per l'iscrizione all'ordine del giorno del CIPESS la documentazione relativa allo schema di Atto aggiuntivo n. 2;

Vista l'ulteriore proroga di cui al decreto-legge 30 dicembre 2023, n. 215, recante «Disposizioni urgenti in materia di termini normativi», convertito, con modificazioni, dalla legge 23 febbraio 2024, n. 18, e, in particolare, l'art. 8, comma 9, che ha prorogato al 31 dicembre 2024 i termini per la definizione del procedimento di aggiornamento dei PEF dei concessionari autostradali, predisposti in conformità alle delibere adottate dall'ART e ha previsto, inoltre, che «Nelle more degli aggiornamenti convenzionali, le tariffe autostradali relative alle concessioni di cui al primo periodo sono incrementate nella misura del 2,3 per cento, corrispondente all'indice di inflazione previsto per l'anno 2024 dalla Nota di aggiornamento del documento di economia e finanza 2023. Gli adeguamenti, in eccesso o in difetto, rispetto ai predetti incrementi tariffari sono definiti in sede di aggiornamento dei piani economico-finanziari»;

Visto il parere 12 aprile 2024, n. 3, del NARS, con le valutazioni, prescrizioni, raccomandazioni e osservazioni sulla proposta di aggiornamento in esame;

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

*sotto il profilo tecnico-procedurale:*

1. l'ART, con parere n. 32 del 2023, si è espressa in merito alla proposta di aggiornamento del PEF relativo alla Convenzione unica, formulando alcune osservazioni sui seguenti aspetti:

1.1. considerazioni preliminari;

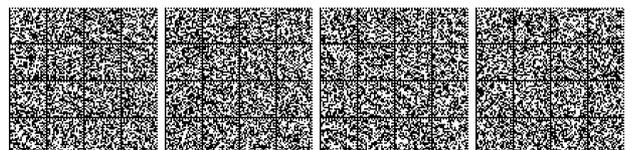
1.2. valutazioni preliminari sull'equilibrio economico della concessione e la sostenibilità delle tariffe per gli utenti;

1.3. osservazioni in merito alla dinamica della componente tariffaria di costruzione riguardo alle voci di spesa relative:

1.3.1. alla «Piattaforma *software*» per un importo complessivo pari a 10,8 milioni di euro, rappresentando che tali voci di spesa sono per natura riferibili ad un *asset* non reversibile al termine del rapporto concessorio e pertanto, devono essere valutate all'interno della componente tariffaria di gestione, e soltanto per la quota parte afferente alle attività autostradali;

1.3.2. agli «Studi di fattibilità» per un importo complessivo pari a 3,4 milioni di euro, rappresentando che tali voci di spesa afferiscono, per loro natura contabile, a studi di valutazione preliminare degli interventi, e conseguentemente, sono ammissibili solo dopo l'approvazione del progetto definitivo;

1.3.3. all'«*Hyper Transfer*» per un importo complessivo pari a 4 milioni di euro, rappresentando, che



tali voci di spesa afferiscono, per la tipologia, ad *asset* non regolati e pertanto, non sono ammissibili ai fini della determinazione della dinamica tariffaria a copertura dei costi relativi ad attività autostradali;

1.3.4. osservazioni in merito alla metodologia di calcolo del TIR previgente.

2. CAV con nota 15 gennaio 2024, n. 586, in merito alle osservazioni formulate nel predetto parere ART, ha rappresentato quanto segue:

2.1 in merito alla «Piattaforma *software*», (*Enterprise Resource Planning*, di seguito ERP), tale investimento comprende anche lo sviluppo e l'implementazione di un sistema di gestione e costituisce elemento che concorre alla creazione di un sistema integrato nel cui perimetro rientrano i processi e i sistemi relativi ad «attività direttamente attinenti alla gestione e alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle tratte autostradali destinate alla circolazione dei veicoli» e alla gestione della corsia dinamica della tangenziale di Mestre, al controllo di velocità, agli scenari di traffico, alla comunicazione tra veicoli ed infrastruttura e tra veicoli, sottolineando che tale sistema costituisce parte integrante del sistema autostradale;

2.2 in merito agli «Studi di fattibilità», CAV condivide l'osservazione dell'Autorità circa l'ammissibilità dei medesimi a seguito dell'approvazione del progetto definitivo;

2.3 in merito all'«*Hyper Transfer*», CAV non ritiene condivisibile l'osservazione dell'ART, poiché secondo la società concessionaria, l'investimento «rientra a pieno titolo nell'ambito oggettivo della concessione costituendo applicazione della previsione secondo cui, a norma dell'art. 2, comma 1, lettera *d*) della Convenzione ricognitiva, «il Concessionario in attuazione della delibera CIPE n. 3 del 26 gennaio 2007, su indicazione della Regione Veneto potrà altresì provvedere alla realizzazione e/o al finanziamento di interventi di miglioramento della viabilità e infrastrutturazione regionale», ciò comprendendo anche «l'individuazione di modalità di trasporto innovative secondo un approccio infrastrutturale di tipo intermodale e/o multimodale evoluto»;

3. il NARS, con parere del 12 aprile 2024, n. 3, ha formulato alcune osservazioni, prescrizioni e raccomandazioni concernenti lo schema di secondo Atto aggiuntivo ed il PEF, di cui si riportano le principali di seguito:

*con riguardo all'articolato dello schema di Atto aggiuntivo n. 2, che venga prescritto:*

3.1 l'aggiornamento, al quarto punto elenco delle premesse, dopo «Visti», del testo dell'art. 13, comma 3, del decreto-legge n. 162 del 2019 come modificato dall'art. 8, comma 9, del decreto-legge n. 215 del 2023, nei seguenti termini: «l'art. 13, comma 3, del decreto-legge n. 162 del 30 dicembre 2019, convertito, con modificazioni dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, come da ultimo sostituito dall'art. 8, comma 9, del decreto-legge 30 dicembre 2023, n. 215, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 febbraio 2024, n. 18, che prevede: «Entro il 30 marzo 2024 le società concessionarie per le quali è intervenuta la scadenza del periodo regolatorio quinquennale presentano le proposte di aggiornamento dei piani eco-

nomico-finanziari predisposti in conformità alle delibere adottate ai sensi dell'art. 16, comma 1, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, dall'Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, nonché alle disposizioni emanate dal concedente. L'aggiornamento dei piani economico-finanziari, presentati entro il termine del 30 marzo 2024 conformemente alle modalità stabilite, è perfezionato entro il 31 dicembre 2024. Nelle more degli aggiornamenti convenzionali, le tariffe autostradali relative alle concessioni di cui al primo periodo sono incrementate nella misura del 2,3 per cento, corrispondente all'indice di inflazione previsto per l'anno 2024 dalla Nota di aggiornamento del documento di economia e finanza 2023. Gli adeguamenti, in eccesso o in difetto, rispetto ai predetti incrementi tariffari sono definiti in sede di aggiornamento dei piani economico-finanziari.»;

*con riguardo al piano economico finanziario, che venga prescritto:*

3.2 che il Ministero concedente accerti che i maggiori introiti conseguiti dalla società nel 2024, rispetto alla previsione del PEF, derivanti dall'applicazione dell'incremento tariffario del 2,3 per cento, ai sensi dell'art. 13, comma 3, del decreto-legge n. 162 del 2019, siano recuperati nell'annualità 2025 del prossimo periodo regolatorio (2025-2029) in sede di successivo aggiornamento del PEF;

3.3 che il Ministero concedente fornisca al MEF, ai fini dell'adozione del decreto interministeriale MIT/MEF, una ricostruzione analitica del calcolo del credito da poste figurative, il cui valore, al 31 dicembre 2019, è stato quantificato in 317,19 milioni di euro, provvedendo, laddove utile, alla trasmissione del foglio di calcolo «PFR K2020» contenuto nel PEF 2020;

3.4 che il Ministero concedente valuti conclusivamente la pertinenza degli interventi relativi alla «Piattaforma *software*» (*rectius* Sistema ERP), quantificati in 10,8 milioni di euro, e al sistema «*Hyper Transfer*», quantificati in 4 milioni di euro, ai fini dell'ammissibilità tariffaria e l'eventuale conseguente adeguamento del PEF ai fini dell'adozione del decreto interministeriale MIT/MEF di approvazione dell'aggiornamento;

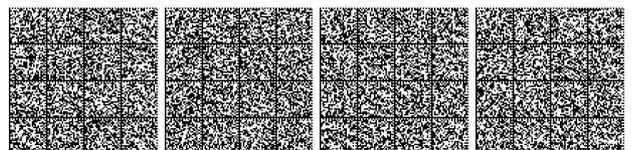
3.5 che il Ministero concedente verifichi, ai fini della ammissione in tariffa di tali costi, l'eventuale approvazione del livello di progettazione definitiva degli interventi oggetto degli «studi di fattibilità», il cui importo complessivo è pari a 3,4 milioni di euro, provvedendo, in caso negativo, al conseguente adeguamento del PEF ai fini dell'adozione del decreto interministeriale MIT/MEF di approvazione dell'aggiornamento;

*sotto l'aspetto economico-finanziario:*

1. il PEF presentato da CAV si sviluppa dal 2020 al 2032;

2. la scadenza della concessione è fissata al 31 dicembre 2032;

3. sono previsti nel PEF investimenti dal 2020 al 2032 per un importo complessivo pari a 164,57 milioni di euro, di cui 154,499 milioni di euro in beni reversibili;



4. il capitale investito netto, di seguito CIN, al 31 dicembre 2019 risulta essere pari a 584,33 milioni di euro;

5. il tasso interno di rendimento, determinato secondo il sistema tariffario previgente è pari al 6,85 per cento;

6. il tasso di remunerazione del capitale investito nominale (WACC) applicato ai nuovi investimenti è pari al 7,09 per cento;

7. il valore di subentro risulta essere nullo;

8. il fattore di efficientamento complessivo, pari al 23,13 per cento, viene realizzato prevedendo un tasso di efficientamento annuo del 2 per cento per tredici annualità (dal 2020 al 2032);

9. il tasso di inflazione utilizzato nel PEF è pari all'1,2 per cento per il 2019 e dello 0,8 per cento dal 2020 al 2032;

10. la tariffa unitaria media ponderata del primo anno regolatorio (2020) risulta essere pari a circa 7,77 centesimi di euro al km al netto del canone di concessione;

11. non è previsto alcun incremento tariffario dal 2020 al 2023;

12. dal 2024 fino al 2032 è stata prevista una riduzione annuale della tariffa, pari a -1,34 per cento, sulla base dei recuperi di produttività assunti fino alla scadenza della concessione, anche se nel 2024 è stato applicato un aumento del 2,3 per cento della tariffa, ai sensi dell'art. 8, comma 9, del decreto-legge n. 215 del 2023, comportando l'esigenza di operare uno scomputo;

13. i volumi di traffico nel piano prevedono un incremento annuo a partire dal 2025 (fino al 2032) dello 0,59 per cento;

14. il PEF trasmesso non contempla gli effetti economici delle riduzioni di traffico determinate dal COVID-19 che saranno considerate in occasione del prossimo aggiornamento del PEF;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto 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 predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei ministri e dal Ministero dell'economia e delle finanze, di seguito MEF, posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le osservazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Considerato che il Ministro dell'economia e delle finanze ha rilasciato nel corso della seduta odierna di questo Comitato il nulla osta sull'ulteriore corso della presente delibera e che pertanto la stessa viene sottoposta direttamente in seduta alla firma del Segretario e del Presidente per il successivo, tempestivo inoltra alla Corte dei conti per il prescritto controllo preventivo di legittimità;

Considerato il dibattito svolto in seduta;

Esprime parere favorevole:

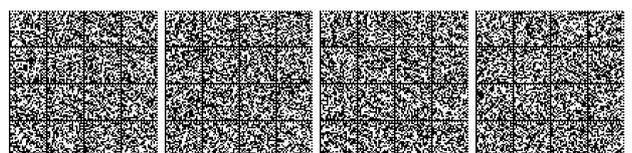
1. sulla proposta di revisione del piano economico-finanziario per il periodo regolatorio 2020-2024 e relativo schema di Atto aggiuntivo n. 2 alla Convenzione tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (concedente) e Concessioni Autostradali Venete S.p.a. (concessionario), con le prescrizioni, raccomandazioni e osservazioni di cui al parere NARS n. 3, del 12 aprile 2024, che il Comitato fa proprio, che si intende integralmente richiamato e del quale si riportano le conclusioni:

1.1. in relazione all'articolato dello schema di Atto aggiuntivo n. 2 alla Convenzione unica si prescrive:

1.1.1. l'aggiornamento, al quarto punto elenco delle premesse, dopo «Visti», del testo dell'art. 13, comma 3, del decreto-legge n. 162 del 2019 come modificato dall'art. 8, comma 9, del decreto-legge n. 215 del 2023, nei seguenti termini: «l'art. 13, comma 3, del decreto-legge n. 162 del 30 dicembre 2019, convertito, con modificazioni dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, come da ultimo sostituito dall'art. 8, comma 9, del decreto-legge 30 dicembre 2023, n. 215, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 febbraio 2024, n. 18, che prevede: «Entro il 30 marzo 2024 le società concessionarie per le quali è intervenuta la scadenza del periodo regolatorio quinquennale presentano le proposte di aggiornamento dei piani economico-finanziari predisposti in conformità alle delibere adottate ai sensi dell'art. 16, comma 1, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, dall'Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, nonché alle disposizioni emanate dal concedente. L'aggiornamento dei piani economico-finanziari, presentati entro il termine del 30 marzo 2024 conformemente alle modalità stabilite, è perfezionato entro il 31 dicembre 2024. Nelle more degli aggiornamenti convenzionali, le tariffe autostradali relative alle concessioni di cui al primo periodo sono incrementate nella misura del 2,3 per cento, corrispondente all'indice di inflazione previsto per l'anno 2024 dalla Nota di aggiornamento del documento di economia e finanza 2023. Gli adeguamenti, in eccesso o in difetto, rispetto ai predetti incrementi tariffari sono definiti in sede di aggiornamento dei piani economico-finanziari.»;

1.1.2. la sostituzione nelle premesse, all'ultimo capoverso, delle parole «con la quale è stato approvato il presente Secondo Atto aggiuntivo, il Piano economico finanziario e gli altri allegati del Secondo Atto aggiuntivo» con le seguenti: «recante il parere sul presente Secondo Atto aggiuntivo, sul Piano economico finanziario e sugli altri allegati del Secondo Atto aggiuntivo»;

1.1.3. la sostituzione, all'art. 5, comma 1, lettera h), delle parole «Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili» con «Ministero delle infrastrutture e dei trasporti»;



1.1.4. l'espunzione dall'art. 23, comma 1, della Convenzione ricognitiva, come modificato dall'art. 11 del II Atto aggiuntivo, delle parole «e risoluzione per inadempimento del Concessionario»;

1.1.5. la sostituzione al comma 2, dell'art. 11-*bis* della Convenzione ricognitiva, introdotto dall'art. 13, del II Atto aggiuntivo della parola «CIPE» con «CIPESS»;

1.1.6. che il Ministero concedente acquisisca una nuova versione dell'allegato C allo schema di Atto aggiuntivo n. 2 recante la completa descrizione degli indicatori prescelti ai fini della valutazione della qualità dei servizi ai sensi della delibera ART n. 67 del 2019;

1.2. con riguardo all'articolato dello schema di Atto aggiuntivo n. 2, si raccomanda:

1.2.1. di precisare che la delibera del CIPESS è preceduta da parere del NARS («previo parere del NARS n. 3 del 12 aprile 2024») e di dare atto dell'approvazione dell'aggiornamento della convenzione con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze;

1.2.2. che il Ministero concedente valuti la sostituzione del riferimento al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante «(Codice dei contratti pubblici)» con quello al decreto legislativo n. 36 del 2023, tenuto conto dei potenziali effetti sostanziali;

1.2.3. in ragione dell'intervenuta abrogazione del decreto legislativo n. 50 del 2016, lo stralcio dei soli richiami all'art. 178, commi 6 e 7, del decreto legislativo 50 del 2016 contenuti agli articoli 6 («Durata della Concessione») e 7 («Rapporti inerenti la successione tra il subentrante e il Concessionario uscente»), che non trovano una corrispondenza nel decreto legislativo 36 del 2023, mantenendo comunque la relativa disciplina sostanziale;

1.2.4. di inserire all'art. 3 («Definizioni») la definizione di «Sistema tariffario», intendendosi con esso il sistema tariffario previsto dalla delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti n. 67 del 2019, sostituendo di conseguenza nella lettera *e*) dell'art. 5, comma 1 le parole «presente Sistema tariffario» con «Sistema tariffario definito all'art. 3 del Secondo Atto aggiuntivo»;

1.2.5. che il Ministero concedente valuti l'inserimento, all'art. 5 dello schema di II Atto aggiuntivo, di un ulteriore obbligo relativo alla presentazione all'esame del concedente entro il mese di novembre di ciascun anno dell'elenco dei lavori di ordinaria manutenzione, la cui classificazione è riportata nell'allegato F;

1.2.6. che il Ministero concedente valuti la modifica della previsione dell'indennizzo indicato all'art. 23, comma 2, lettera *c*) della Convenzione ricognitiva come sostituito dall'art. 11 dell'Atto aggiuntivo n. 2 secondo i canoni dell'art. 190, comma 4, lettera *c*) del decreto legislativo n. 36 del 2023, ovvero «un indennizzo a titolo di mancato guadagno compreso tra il minimo del 2 per cento ed il massimo del 5 per cento degli utili previsti dal piano economico-finanziario, in base ad una valutazione che tenga conto delle circostanze, della tipologia di investimenti programmati e delle esigenze di protezione dei crediti dei soggetti finanziatori. In ogni caso i criteri per l'individuazione dell'indennizzo devono essere esplicitati in maniera inequivocabile nell'ambito del bando di gara

ed indicati nel contratto, tenuto conto della tipologia e dell'oggetto del rapporto concessorio, con particolare riferimento alla percentuale, al piano economico-finanziario e agli anni da prendere in considerazione nel calcolo»;

1.2.7. che il Ministero concedente valuti una riformulazione dell'art. 23, come modificato dall'art. 11 del II Atto aggiuntivo, per il caso di risoluzione per inadempimento del concedente o di revoca della Concessione per motivi di pubblico interesse, inserendo al comma 2-*bis*, dopo le parole «L'indennizzo di cui al comma 2» la precisazione «, lettera *a*)» e prevedendo un termine per la corresponsione da parte del Concedente delle somme di cui al comma 2, lettera *b*) e *c*);

1.2.8. che il Ministero concedente valuti l'aggiornamento del comma 13 dell'art. 11 della Convenzione ricognitiva, come sostituito dall'art. 12 dello schema di II Atto aggiuntivo, con i pertinenti richiami all'art. 189 del decreto legislativo n. 36 del 2023 e, analogamente, al successivo comma 17 la sostituzione dell'art. 176, comma 4, lettera *a*) e *b*) del decreto legislativo n. 50 del 2016 con quello all'art. 190, comma 4, lettera *a*) e *b*) del decreto legislativo 36 del 2023;

1.2.9. l'eliminazione delle parole «Ai sensi dell'art. 178, comma 8, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50» dal comma 1 dell'art. 11-*ter* della Convenzione ricognitiva, introdotto dall'art. 15 del II Atto aggiuntivo, mantenendo comunque l'espressa previsione del rischio traffico a carico del concessionario;

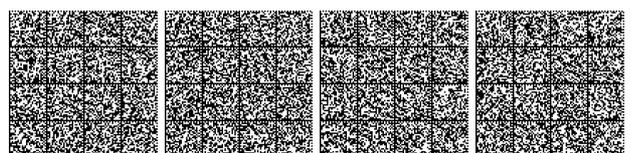
1.3. con riguardo al piano economico finanziario, si prescrive:

1.3.1. che il Ministero concedente accerti che i maggiori introiti conseguiti dalla società nel 2024, rispetto alla previsione del PEF, derivanti dall'applicazione dell'incremento tariffario del 2,3 per cento, ai sensi dell'art. 13, comma 3, del decreto-legge n. 162 del 2019, siano recuperati nell'annualità 2025 del prossimo periodo regolatorio (2025-2029) in sede di successivo aggiornamento del PEF;

1.3.2. che il Ministero concedente fornisca al MEF, ai fini dell'adozione del decreto interministeriale MIT/MEF, una ricostruzione analitica del calcolo del credito da poste figurative, il cui valore, al 31 dicembre 2019, è stato quantificato in 317,19 milioni di euro, provvedendo, laddove utile, alla trasmissione del foglio di calcolo «PFR K2020» contenuto nel PEF 2020;

1.3.3. che il Ministero concedente valuti conclusivamente la pertinenza degli interventi relativi alla «Piattaforma *software*» (*rectius* Sistema ERP), quantificati in 10,8 milioni di euro, e al sistema «*Hyper Transfer*», quantificati in 4 milioni di euro, ai fini dell'ammissibilità tariffaria e l'eventuale conseguente adeguamento del PEF ai fini dell'adozione del decreto interministeriale MIT/MEF di approvazione dell'aggiornamento;

1.3.4. che il Ministero concedente verifichi, ai fini della ammissione in tariffa di tali costi, l'eventuale approvazione del livello di progettazione definitiva degli interventi oggetto degli «studi di fattibilità», il cui importo complessivo è pari a 3,4 milioni di euro, provvedendo,



in caso negativo, al conseguente adeguamento del PEF ai fini dell'adozione del decreto interministeriale MIT/MEF di approvazione dell'aggiornamento;

1.3.5. che il Ministero concedente richieda al concessionario l'integrazione dell'allegato M allo Schema di Atto aggiuntivo n. 2 attraverso l'inserimento dei cronoprogrammi relativi agli interventi di cui alle schede n. 2, n. 27, n. 29, n. 30 e n. 31 del Piano degli interventi;

1.3.6. che il Ministero concedente monitori gli indicatori relativi ai *covenant* in coerenza con il principio generale di prudenza, in particolare nell'ottica del successivo aggiornamento 2025-2029;

1.4. con riguardo al piano economico finanziario, si raccomanda al Ministero concedente di svolgere le opportune verifiche relative alle stime di traffico poste a base del Piano economico finanziario in approvazione, recuperando gli effetti derivanti da eventuali adeguamenti nell'ambito del successivo periodo regolatorio;

2. si raccomanda, inoltre, che venga garantita la coerenza interna degli atti modificati nell'adottare le prescrizioni e le raccomandazioni di cui alla deliberazione del Comitato;

3. il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti relativi alla concessione in esame.

*Il Presidente:* MELONI

*Il Segretario:* MORELLI

Registrato alla Corte dei conti il 9 luglio 2024

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, n. 969

24A03729

DELIBERA 23 aprile 2024.

**Regione Lombardia - Assegnazione risorse FSC 2021-2027 ai sensi dell'articolo 1, comma 178, lett. e), della legge n. 178 del 2020 e successive modificazioni ed integrazioni.** (Delibera n. 23/2024).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE  
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA  
E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

NELLA SEDUTA DEL 23 APRILE 2024

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

vertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229», convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 141, il quale all'art. 1-bis ha previsto che dal 1° gennaio 2021, per «rafforzare il coordinamento delle politiche pubbliche in vista del perseguimento degli obiettivi in materia di sviluppo sostenibile indicati dalla risoluzione A/70/L.I adottata dall'Assemblea generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite il 25 settembre 2015», il CIPE assuma «la denominazione di Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile», di seguito CIPESS, e che «a decorrere dalla medesima data, nella legge 27 febbraio 1967, n. 48, e in ogni altra disposizione vigente, qualunque richiamo al CIPE deve intendersi riferito al CIPESS»;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri» e successive modificazioni e, in particolare, l'art. 5, comma 2;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 1° ottobre 2012, e successive modificazioni, recante «Ordinamento delle strutture generali della Presidenza del Consiglio dei ministri», e, in particolare, l'art. 20, relativo all'organizzazione e ai compiti del Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, di seguito DIPE;

Vista la legge 16 aprile 1987, n. 183, recante «Coordinamento delle politiche riguardanti l'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee ed adeguamento dell'ordinamento interno agli atti normativi comunitari», e, in particolare, gli articoli 2 e 3 che specificano le competenze del CIPE in tema di coordinamento delle politiche comunitarie, demandando, tra l'altro, al Comitato stesso, nell'ambito degli indirizzi fissati dal Governo, l'elaborazione degli indirizzi generali da adottare per l'azione italiana in sede comunitaria, per il coordinamento delle iniziative delle amministrazioni ad essa interessate e l'adozione di direttive generali per il proficuo utilizzo dei flussi finanziari, comunitari e nazionali;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 29 dicembre 1988, n. 568, recante «Approvazione del regolamento per l'organizzazione e le procedure amministrative del Fondo di rotazione per l'attuazione delle politiche comunitarie, in esecuzione dell'art. 8 della legge 16 aprile 1987, n. 183», e successive modificazioni ed integrazioni;

Visto il decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, recante «Misure urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria e di competitività economica», convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, e, in particolare, l'art. 7, commi 26 e 27, che attribuisce al Presidente del Consiglio dei ministri, o al Ministro delegato, le funzioni in materia di politiche di coesione di cui all'art. 24, comma 1, lettera c), del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, concernente la riforma dell'organizzazione del Governo, a norma dell'art. 11 della legge n. 59 del 1997, ivi inclusa la gestione del Fondo per le aree sottoutilizzate di cui all'art. 61 della legge 27 dicembre 2002, n. 289, recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2003)» e successive modificazioni;

Visto il decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 88, recante «Disposizioni in materia di risorse aggiuntive e

