

malattia di Kawasaki (in associazione con acido acetilsalicilico; vedere paragrafo 4.2);

poliradiculoneuropatia demielinizante infiammatoria cronica (CIDP);

neuropatia motoria multifocale (MMN).

Modo di somministrazione

La terapia con IVIg deve essere iniziata e monitorata sotto la supervisione di un medico esperto nel trattamento dei disturbi del sistema immunitario.

Per uso endovenoso.

L'immunoglobulina umana normale deve essere infusa per via endovenosa a una velocità iniziale di 0,5 mL/kg di peso corporeo/ora per trenta minuti. In caso di reazione avversa, la velocità di somministrazione deve essere ridotta o l'infusione interrotta. Se ben tollerata, la velocità di somministrazione può essere gradualmente aumentata fino a un massimo di 6 mL/kg di peso corporeo/ora. I dati clinici ricavati da un numero limitato di pazienti indicano inoltre che i pazienti adulti affetti da PID possono tollerare una velocità di infusione fino a 8 mL/kg di peso corporeo/ora. Per ulteriori precauzioni d'impiego, vedere paragrafo 4.4.

Se è necessaria diluizione prima dell'infusione, «Deqsig» può essere diluito con una soluzione di glucosio al 5% fino a una concentrazione finale di 50 mg/mL (immunoglobulina al 5%). Per le istruzioni sulla diluizione del medicinale prima della somministrazione, vedere paragrafo 6.6.

Confezioni autorizzate:

EU/1/25/1919/001 A.I.C.: 052268012 /E In base 32: 1KV2ZD - 100 mg/mL - Soluzione per infusione - Uso endovenoso - Flaconcino (vetro) 50 mL - 1 flaconcino;

EU/1/25/1919/002 A.I.C.: 052268024 /E In base 32: 1KV2ZS - 100 mg/mL - Soluzione per infusione - Uso endovenoso - Flaconcino (vetro) 100 mL - 1 flaconcino.

Altre condizioni e requisiti dell'autorizzazione all'immissione in commercio

Rapporti periodici di aggiornamento sulla sicurezza (PSUR)

I requisiti per la presentazione dei PSUR per questo medicinale sono definiti nell'elenco delle date di riferimento per l'Unione europea (elenco EURD) di cui all'art. 107-*quater*, paragrafo 7, della direttiva 2001/83/CE e successive modifiche, pubblicato sul sito *web* dell'Agenzia europea dei medicinali.

Condizioni o limitazioni per quanto riguarda l'uso sicuro ed efficace del medicinale

Piano di gestione del rischio (RMP)

Il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio deve effettuare le attività e le azioni di farmacovigilanza richieste e dettagliate nel RMP approvato e presentato nel modulo 1.8.2 dell'autorizzazione all'immissione in commercio e in ogni successivo aggiornamento approvato del RMP.

Il RMP aggiornato deve essere presentato:

su richiesta dell'Agenzia europea dei medicinali;

ogni volta che il sistema di gestione del rischio è modificato, in particolare a seguito del ricevimento di nuove informazioni che possono portare a un cambiamento significativo del profilo beneficio/rischio o a seguito del raggiungimento di un importante obiettivo (di farmacovigilanza o di minimizzazione del rischio).

Regime di fornitura: medicinale soggetto a prescrizione medica limitativa, utilizzabile esclusivamente in ambiente ospedaliero o in strutture ad esso assimilabili (OSP).

25A04336

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

DELIBERA 15 maggio 2025.

Parere sulla proposta di aggiornamento del Piano economico finanziario e relativo schema di atto aggiuntivo n. 3 alla convenzione unica di concessione della società Autostrada dei Fiori S.p.a. (tronco A10) per il periodo regolatorio 1° gennaio 2019-30 novembre 2021, ai sensi dell'articolo 43 del decreto-legge n. 201 del 2011. (Delibera n. 18/2025).

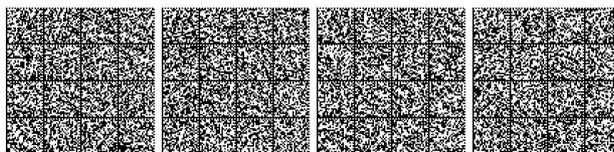
IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE NELLA SEDUTA DEL 15 MAGGIO 2025

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;

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

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 unica tra ANAS S.p.a. e società Autostrada dei Fiori S.p.a. (di seguito *AdF*), sottoscritta il 2 settembre 2009, relativa alla tratta autostradale A10 Savona-Ventimiglia;

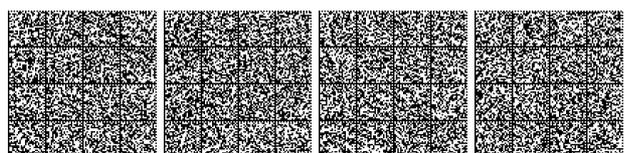
Vista la delibera CIPE 13 maggio 2010, n. 18, con la quale questo Comitato ha formulato parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, in ordine allo schema di convenzione unica ANAS S.p.a. e AdF;

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

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

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



torio 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»;

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 3 marzo 2017, n. 14, con la quale questo Comitato ha formulato parere favorevole sullo schema di 1° atto aggiuntivo alla convenzione unica ANAS S.p.a. e AdF;

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 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. 69, con la quale l'ART ha approvato il sistema tariffario di pedaggio relativo alla convenzione unica tra ANAS e AdF;

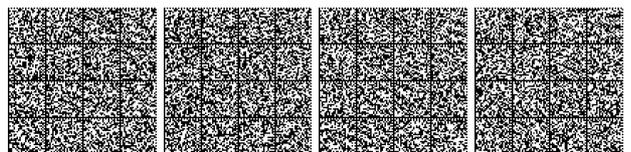
Viste le norme riguardanti le misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e, in particolare:

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

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



concessionari autostradali, predisposti in conformità alle delibere adottate dall'ART, di cui all'art. 13, comma 3, del decreto-legge n. 162 del 2019;

Viste le note ART n. 7405 del 4 maggio 2021 e n. 11119 del 15 luglio 2021 recanti la metodologia proposta dall'ART per la quantificazione degli effetti economici sul settore autostradale derivanti dalla emergenza COVID-19;

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»;

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» che ha previsto nell'ambito del Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto, la Direzione generale per le autostrade e la vigilanza sui contratti di concessione autostradale, che svolge, tra l'altro, la funzione di concedente, indirizzo e vigilanza amministrativo-contabile della rete autostradale;

Vista la nota 22 dicembre 2023, n. 10388, con la quale AdF ha inviato al MIT una proposta di aggiornamento del PEF e la bozza di terzo atto aggiuntivo;

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 ART 15 maggio 2024, n. 28, avente ad oggetto «Parere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 43 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, avente ad oggetto l'aggiornamento del Piano economico finanziario relativo alla convenzione unica tra ANAS S.p.a. e Autostrada dei Fiori S.p.a. - Tronco A10»;

Vista la nota 27 giugno 2024, n. 18842, con la quale la Direzione competente del MIT ha inviato all'Ufficio di Gabinetto la documentazione relativa alla proposta in esame;

Vista la nota 13 settembre 2024, n. 34088, con la quale l'Ufficio di Gabinetto del MIT ha trasmesso per l'iscrizione all'ordine del giorno del CIPESS, tra l'altro, la documentazione relativa allo schema di terzo atto aggiuntivo alla convenzione unica di concessione AdF, ai sensi dell'art. 43 del decreto-legge n. 201 del 2011;

Vista la nota 23 ottobre 2024, n. 11654, con la quale il DIPE ha indicato di ritenere che il CIPESS non fosse competente per esprimersi su quattro degli argomenti richiesti dal MIT e ha rimesso al medesimo ministero, con la citata nota del 13 settembre 2024, la valutazione su due argomenti residui, alla luce del tempo passato dalla scadenza delle concessioni;

Vista la legge 16 dicembre 2024, n. 193, recante «Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023», e in particolare l'art. 16, comma 4, il quale ha disposto che «All'art. 43, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, le parole: "sentita l'Autorità" sono sostituite dalle seguenti: "previo adeguamento del testo convenzionale alle eventuali prescrizioni formulate dall'Autorità"»;

Vista la nota 8 gennaio 2025, n. 349, con la quale il MIT ha «confermato l'esigenza di sottoporre all'ordine del giorno del CIPESS, l'acquisizione del parere sul terzo Atto aggiuntivo alla convenzione SALT S.p.a. (tronco A12) e Autofiori S.p.a. (tronco A10)»;

Considerato che, all'esito dell'istruttoria svolta in merito alla richiesta del MIT, il Comitato ha valutato di esprimersi con il parere previsto dell'art. 43 del decreto-legge n. 201 del 2011 in merito al terzo atto aggiuntivo alla convenzione SALT e al terzo Atto aggiuntivo alla convenzione AdF, relativi ai rispettivi periodi residui di concessione, ai soli fini dell'accertamento dei rapporti economici derivanti dalla precedente concessione;

Vista la nota 11 febbraio 2025, n. 1712, con la quale il coordinatore del NARS ha richiesto una serie di chiarimenti ed integrazioni;

Vista la nota 12 marzo 2025, n. 7489, con la quale il MIT ha trasmesso le integrazioni e i chiarimenti richiesti;

Vista la nota 24 marzo 2025, n. 8914, con la quale il MIT ha trasmesso la nota AdF 21 marzo 2025, n. 1543/25, contenente le integrazioni richieste in sede NARS il 18 marzo 2025;

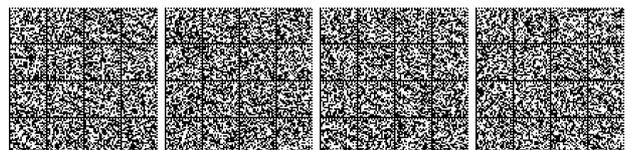
Vista la nota 14 aprile 2025, n. 11572, con la quale il MIT ha trasmesso la nota AdF 11 aprile 2025, n. 1995/25, contenente le integrazioni richieste in sede NARS il 9 aprile 2025;

Vista la nota 16 aprile 2025, n. 4504, con la quale il coordinatore del NARS ha richiesto una serie di chiarimenti ed integrazioni;

Vista la nota 17 aprile 2025, n. 12008, con la quale il MIT ha riscontrato la citata nota del 16 aprile 2025;

Vista la nota 6 maggio 2025, n. 13484, con la quale il MIT ha trasmesso ulteriori integrazioni relative al valore di subentro ed in particolare alla quantificazione delle poste figurative;

Vista la nota 12 maggio 2025, n. 14264, con la quale il MIT ha trasmesso chiarimenti in riferimento all'integrazione delle poste figurative all'interno del Capitale investito netto, di seguito CIN, quale variazione regolatoria;



Visto il parere NARS n. 4 del 13 maggio 2025, con le valutazioni, prescrizioni, raccomandazioni e osservazioni sulla proposta di aggiornamento in esame;

Ritenuto di concordare con le valutazioni e le conseguenti prescrizioni e raccomandazioni del citato parere NARS, sottoposte al CIPESS, in considerazione della natura di organismo tecnico del nucleo, che svolge attività di consulenza e supporto al Comitato ed è composto da rappresentanti delle amministrazioni presenti nel Comitato stesso, condividendone nel merito il contenuto;

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

sotto il profilo tecnico-procedurale:

1. con nota 27 giugno 2024, n. 18842, la Direzione competente del MIT ha informato che in data 27 dicembre 2019 è stato pubblicato il bando di gara per l'affidamento, in forma congiunta, della gestione delle tratte autostradali A10 e A12, in considerazione del fatto che le due tratte separate avevano una estensione chilometrica inferiore al minimo suggerito dagli ambiti ottimali ART;

2. il 18 gennaio 2022, è stato sottoscritto il contratto di concessione con l'aggiudicatario che, in seguito, ha costituito la società di progetto concessioni del Tirreno S.p.a.; la convenzione di concessione è divenuta pienamente efficace con l'emanazione del decreto interministeriale del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, del 25 marzo 2022 n. 74, registrato dalla Corte dei conti il 1° giugno 2022;

3. nella medesima nota del 27 giugno 2024, il MIT ha informato che in data 5 giugno 2024, è avvenuto il subentro da parte del nuovo concessionario Concessionari del Tirreno;

4. con nota 13 settembre 2024, n. 34088, il MIT ha inviato al CIPESS la documentazione relativa alla riassegnazione delle concessioni SALT e Autofiori, chiedendo, in particolare, al Comitato di «esprimersi con apposita Delibera mediante la quale:

a) si prende atto dell'intervenuto trasferimento delle tratte autostradali A12 (Livorno - La Spezia) e A10 (Savona - Ventimiglia) alla società concessioni del Tirreno S.p.a. individuata con procedura di gara;

b) si prende atto della complessiva documentazione acquisita relativa alla definizione dei rapporti delle società SALT S.p.a. (tronco A12) e Autostrada dei fiori S.p.a. (tronco A10);

c) si approva il III Atto aggiuntivo alla convenzione della società SALT S.p.a. (tronco A12) ed il relativo PEF regolatorio con il quale è disciplinato il periodo residuo di concessione

d) si approva il III Atto aggiuntivo alla convenzione della società Autostrada dei fiori S.p.a. (tronco A10) ed il relativo PEF regolatorio con il quale è disciplinato il periodo residuo di concessione;

e) si esprime parere favorevole in ordine alla definizione dei rapporti economici delle società SALT S.p.a. (tronco A12) e Autostrada dei fiori S.p.a. (tronco A10) e, con essi, alla quantificazione dell'indennizzo da subentro, mediante le pattuizioni riportate nel III e IV atto aggiuntivo alle rispettive convenzioni di concessione;

f) si stabilisce che l'efficacia del III e IV Atto aggiuntivo alle convenzioni di concessione per le società in questione è subordinata all'emanazione di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, soggetto a registrazione della Corte dei conti»;

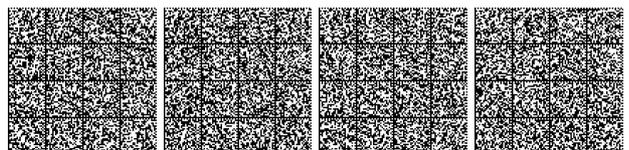
5. con nota 23 ottobre 2024, n. 11654, il DIPE ha riscontrato la richiesta del MIT del 13 settembre 2024, rappresentando che: «Con riferimento ai punti *a)* e *b)* – come, peraltro, affermato dalla Corte dei conti in sede di verifica di legittimità per analoghe fattispecie – giova sottolineare in questa sede che le deliberazioni del Comitato non possono avere ad oggetto una mera presa d'atto, in assenza di specifiche disposizioni normative o regolamentari in tal senso ovvero di previsioni recate da altre deliberazioni del Comitato medesimo, risultando, in ogni caso, esperibile lo strumento dell'informativa al CIPESS»;

5.1 «Con riferimento ai punti *e)* ed *f)*, come già rappresentato dalla Direzione generale competente nella citata nota prot. n. 0025634 del 13 settembre 2024, il CIPESS, in precedenza, non si è espresso sulla definizione dei rapporti economici successivi alla scadenza della concessione e sulla quantificazione del valore di subentro, che, da un lato, non rientrano nel perimetro delle disposizioni normative relative agli aggiornamenti/revisioni delle concessioni in vigore dei contratti ai sensi dell'art. 43 del decreto-legge n. 201/2011 e, dall'altro lato, non trovano adeguata fonte in norme di legge di rango primario ovvero regolamentari»;

5.2 per quanto riguarda i due punti restanti si è rimessa al MIT «ogni valutazione in ordine alla conferma della richiesta di iscrizione all'O.d.G. del CIPESS di cui ai punti *c)* e *d)*, che andrà opportunamente motivata ai sensi dell'art. 43 decreto-legge n. 201/2011»;

6. con nota 8 gennaio 2025, n. 349, il MIT ha fatto presente che: «tra le cause connesse alla base dell'estensione dei tempi per l'aggiornamento dei rapporti concessori, specifica rilevanza assumono le modifiche regolatorie introdotte con decreto-legge n. 109 del 2018 (decreto Genova) e le criticità connesse all'emergenza epidemiologica da COVID 19. In aggiunta si evidenzia che il III atto aggiuntivo alla convenzione delle società SALT S.p.a. (tronco A12) e Autofiori S.p.a. (tronco A10) si caratterizza per la presenza di interventi aggiuntivi, necessitati dal mantenimento di condizioni di sicurezza all'utenza. Suddetti atti aggiuntivi risultano altresì idonei a determinare effetti sulla finanza pubblica mediante la quantificazione del capitale investito netto regolatorio (CIN regolatorio)»; pertanto il MIT ha concluso che: «Tenuto conto che le richiamate circostanze configurano i presupposti di cui all'art. 43 del decreto-legge n. 201/2011 e successive modificazioni ed integrazioni, si conferma per quanto di competenza l'esigenza di sottoporre all'ordine del giorno del CIPESS, l'acquisizione del parere sul terzo atto aggiuntivo alla convenzione SALT S.p.a. (tronco A12) e Autofiori S.p.a. (tronco A10)»;

7. con nota 17 febbraio 2025, n. 1712, il NARS ha richiesto di chiarire quale sia l'ultima elaborazione del PEF, chiarendo altresì quale sia il «PFR ordinario» oggetto di valutazione ART e chiedendo inoltre di chiarire alcune discrasie presenti nella documentazione;



8. con nota 24 marzo 2025, n. 8914, il MIT ha trasmesso le integrazioni ed i chiarimenti forniti dal concessionario, in merito, in particolare, all'evoluzione del credito da poste figurative del CIN «ante», nel periodo 2019-2021, evidenziando che l'importo del valore di subentro è quantificato «*ex ante*» all'interno del PFR sulla base dei costi ammessi ai fini regolatori, dei ricavi della concessionaria e delle altre variazioni che garantiscono «*ex ante*» la condizione di equilibrio economico-finanziario e la congrua remunerazione spettante alla concessionaria; il concessionario ha specificato che:

con riferimento al «Delta a incremento ricavi»: «L'importo relativo a "Delta a incremento ricavi", per un valore pari a euro 25 milioni su dati preconsuntivi - poi aggiornato a euro 19 milioni su dati consuntivi al 30 novembre 2021 - costituisce l'integrazione al valore di subentro iscritta nel bilancio certificato senza rlievi dal collegio sindacale e dalla società di revisione della concessionaria, in coerenza con la proposta di Piano Economico Finanziario presentata. Tale integrazione si è resa necessaria al fine di allineare il valore netto contabile dei beni devolvibili relativi alla tratta autostradale A10 alla scadenza della concessione al valore di subentro previsto nel PFR, assicurando così la neutralità economico-finanziaria del Piano e della concessione»;

con riferimento al valore di subentro: «L'aggiornamento consuntivo gli effetti del calcolo definitivo degli effetti economici da COVID-19 e del piano investimenti, sulla base dei dati a consuntivo riportati nel bilancio d'esercizio della società, determinando una riduzione del valore di subentro al 30 novembre 2021 di circa euro 10,2 milioni, da ca. euro 292,6 milioni a ca. euro 282,4 milioni. Si evidenzia a tal proposito che il valore di subentro pari a euro 282,4 milioni, basato su dati a consuntivo 2021, rappresenta anche il valore di apertura del Capitale investito netto (CIN) del PEF del periodo transitorio, al 1° dicembre 2021 che è stato preso a riferimento per la liquidazione del valore di subentro alla concessionaria in occasione del trasferimento della gestione al concessionario subentrante individuato ad esito della procedura di gara».

9. con nota 14 aprile 2025, n. 1172, il MIT ha trasmesso le ulteriori integrazioni fornite dal concessionario con riferimento alla quantificazione del valore di subentro allegando la seguente tabella:

valori in milioni di euro				
	31/12/2019 a	Investimenti B	Ammortamento c	30/11/2021 d=a+b-c
CIN "Ante"	240,8	5,5	73,2	173,1
CIN "Post"	0,0	119,5	0,0	119,5
Totale	240,8	125,0	73,2	292,6

Inoltre, il concessionario ha confermato quanto dichiarato con la precedente nota del 24 marzo 2025, specificando che si trattava di una stima previsionale e che è stata successivamente rettificata a consuntivo in 282,4 milioni di euro.

10. con nota 16 aprile 2025, n. 4505, il NARS ha chiesto, con riferimento al PEF e sulla base di quanto emerso in sede di istruttoria del NARS, l'attestazione da parte del MIT del rispetto della coerenza nell'applicazione del modello tariffario ART e delucidazioni in merito all'evoluzione delle poste figurative.

11. con nota 17 aprile 2025, n. 12008, il MIT ha dato riscontro alle richieste del NARS di cui alla citata nota n. 4505.

12. con nota 6 maggio 2025, n. 13484, il MIT ha trasmesso una dettagliata ricostruzione degli elementi costituenti il valore di subentro con particolare riferimento alla quantificazione delle poste figurative.

13. in ultimo, con nota del 12 maggio 2025, n. 14264, acquisita al prot. DIPE n. 5495 in pari data, il MIT, oltre a trasmettere i file excel in formato compatibile con il sistema SILEA, ha dichiarato che «In attuazione della richiamata disciplina *ex delibera* ART, il credito di poste figurative *ex ante* è equiparato ad una variazione regolatoria e concorre alla determinazione del valore del CIN regolatorio», in coerenza con quanto previsto dall'art. 6 del III atto aggiuntivo.

14. con parere n. 4 del 13 maggio 2025 il NARS ha suggerito, «ferma la peculiare situazione di rapporto concessorio venuto a scadenza nel novembre 2021», in particolare, a questo Comitato di prescrivere con riguardo all'articolato dello schema di III atto aggiuntivo:

di aggiungere, nelle premesse (pag. 2), dopo «Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili», le seguenti parole: «e poi, dal 4 novembre 2022, nuovamente rideterminata in "Ministero delle infrastrutture e dei trasporti»;

di sostituire nelle premesse, all'ultimo capoverso, le parole «con la quale è stato approvato il presente atto aggiuntivo, il Piano economico finanziario e gli altri allegati dell'atto aggiuntivo» con le seguenti: «recante il parere sul presente atto aggiuntivo, sul Piano economico finanziario e sugli altri allegati dell'atto aggiuntivo»;

di eliminare, prima dell'art. 3, le parole «Art. 2 – Oggetto»;

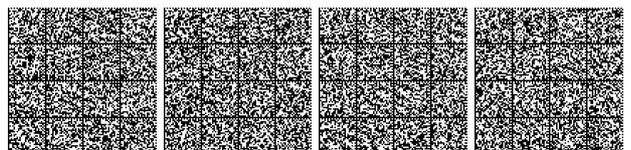
di eliminare dagli articoli 7, comma 1, lettera b), 8, 9, 17 e 18 le parole «presente Atto», ove ricorrenti, sostituendole con «Terzo Atto»;

di sostituire al comma 2 dell'art. 11-*bis* della convenzione unica, introdotto dall'art. 12 del III atto aggiuntivo, la parola «CIPE» con «CIPESS».

Inoltre, sempre con riguardo all'articolato dello schema del III atto aggiuntivo, ha suggerito che venga raccomandato al Concedente:

di dare atto, nelle premesse, 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;

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. 74 del 2019; di conseguenza, di cancellare, nelle definizioni di «Opere re-



alizzate o in corso di realizzazione» e di «Opere da realizzare», contenute nell'art. 3, comma 1, lettera *k*) e lettera *l*), il richiamo al «presente» Sistema tariffario e di sostituire, nella lettera *c*) dell'art. 5, comma 1 e nell'art. 14, le parole «presente Sistema tariffario» con «Sistema tariffario definito all'art. 3 del Terzo atto aggiuntivo».

sotto l'aspetto economico-finanziario il PEF in esame prevede:

1. il PEF presentato da Autostrada dei Fiori S.p.a. si sviluppa dal 1° gennaio 2019 al 30 novembre 2021, data di termine della concessione;

2. nel PEF sono previsti investimenti da gennaio 2019 a novembre 2021 pari a circa 148,3 milioni di euro;

3. il tasso di inflazione utilizzato nel PEF è pari all'1,2 per cento per il 2019 e allo 0,8 per cento per il 2020 e il 2021;

4. per il 2019 l'incremento tariffario è pari allo 0,71 per cento, mentre per il 2020 e il 2021 è nullo;

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

6. il tasso interno di rendimento, determinato secondo il sistema tariffario previgente è pari al 11,18 per cento;

7. il capitale investito netto, di seguito CIN, al 31 dicembre 2019 risulta essere pari a circa 240,8 milioni di euro, comprensivo delle poste figurative;

8. l'applicazione di un tasso di efficientamento annuo del 1,74 per cento nel 2020 e nel 2021;

9. un valore di subentro alla data di scadenza della concessione pari a 282,4 milioni di euro. In merito a quest'ultimo importo, il concessionario rileva che esso «rappresenta anche il valore di apertura del Capitale investito netto (CIN) del PEF del periodo transitorio al 1° dicembre 2021 - scadenza della concessione fino al subentro del nuovo concessionario - che è stato preso a riferimento per la liquidazione del valore di subentro alla concessionaria in occasione del trasferimento della gestione al concessionario subentrante individuato ad esito della procedura di gara».

Considerato che, alla luce dell'istruttoria del DIPE e del NARS, le prescrizioni attengono al perfezionamento formale del testo dell'atto aggiuntivo e alla verifica di alcune incongruenze numeriche nella documentazione che sono state verificate dal concedente come risulta nelle citate note del MIT 6 maggio 2025, n. 13484 e 12 maggio 2025, n. 14264;

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 del 15 maggio 2025, n. 5639, 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;

Considerato che ai sensi dell'art. 16 della legge 27 febbraio 1967, n. 48, e successive modificazioni, questo Comitato è presieduto «dal Presidente del Consiglio dei ministri e che in caso di sua assenza o impedimento temporaneo, è presieduto dal Ministro dell'economia e delle finanze in qualità di Vice Presidente di questo stesso Comitato»;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica del 31 ottobre 2022, con il quale il senatore Alessandro Morelli è stato nominato Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 novembre 2022, con il quale il senatore Alessandro Morelli è stato nominato Segretario del CIPESS, e gli è stata assegnata, tra le altre, la delega ad esercitare le funzioni spettanti al Presidente del Consiglio dei ministri in materia di coordinamento della politica economica e di programmazione e monitoraggio degli investimenti pubblici, compresi quelli orientati al perseguimento dello sviluppo sostenibile, nonché quelli in regime di partenariato pubblico-privato;

Considerato che il testo della delibera approvata nella presente seduta, ai sensi dell'art. 5, comma 7, del Regolamento interno del CIPESS, sarà trasmesso al Ministero dell'economia e delle finanze per le verifiche di finanza pubblica e successivamente sottoposto alla sottoscrizione del Segretario e del Presidente del Comitato;

Considerato il dibattito svolto durante l'odierna seduta di questo Comitato;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Esprime parere:

1. sulla proposta di aggiornamento del piano economico-finanziario per il periodo regolatorio 1° gennaio 2019 - 30 novembre 2021 e relativo schema di atto aggiuntivo n. 3 alla convenzione tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (concedente) e Autostrada dei Fiori S.p.a. (concessionario), con le prescrizioni, raccomandazioni e osservazioni di cui al parere NARS n. 4, del 13 maggio 2025, che il Comitato fa proprio, che si intende integralmente richiamato e del quale si riportano le conclusioni:

2. alla luce della peculiare situazione di rapporto concessorio venuto a scadenza nel novembre 2021 e con ri-



guardo all'articolato dello schema di III atto aggiuntivo, si prescrive:

2.1. di aggiungere, nelle premesse (pag. 2), dopo «Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili», le seguenti parole: «e poi, dal 4 novembre 2022, nuovamente rideterminata in “Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti”»;

2.2. di sostituire nelle premesse, all'ultimo capoverso, le parole «con la quale è stato approvato il presente atto aggiuntivo, il Piano economico finanziario e gli altri allegati dell'atto aggiuntivo» con le seguenti: «recante il parere sul presente atto aggiuntivo, sul Piano economico finanziario e sugli altri allegati dell'atto aggiuntivo»;

2.3. di eliminare, prima dell'art. 3, le parole «Art. 2 – Oggetto»;

2.4. di eliminare dagli articoli 7, comma 1, lettera b), 8, 9, 17 e 18 le parole «presente Atto», ove ricorrenti, sostituendole con «Terzo atto»;

2.5. di sostituire al comma 2 dell'art. 11-*bis* della convenzione unica, introdotto dall'art. 12 del III Atto aggiuntivo, la parola «CIPE» con «CIPESS».

3. Sempre con riguardo all'articolato dello schema del III Atto aggiuntivo, si raccomanda al Concedente:

3.1. di dare atto, nelle premesse, 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;

3.2. 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. 74 del 2019; di conseguenza, di cancellare, nelle definizioni di «Opere realizzate o in corso di realizzazione» e di «Opere da realizzare», contenute nell'art. 3, comma 1, lettera k) e lettera l), il richiamo al «presente» Sistema tariffario e di sostituire, nella lettera c) dell'art. 5, comma 1 e nell'art. 14, le parole «presente Sistema tariffario» con «Sistema tariffario definito all'art. 3 del Terzo atto aggiuntivo».

4. 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.

5. 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 vice Presidente: GIORGETTI

Il Segretario: MORELLI

25A04334

UNIVERSITÀ CATTOLICA DEL SACRO CUORE

DECRETO RETTORALE 16 luglio 2025.

Modifiche allo statuto.

IL RETTORE

Visto lo statuto dell'Università Cattolica del Sacro Cuore, emanato con decreto rettorale 24 ottobre 1996 e successive modifiche e integrazioni;

Visto il codice etico dell'Università Cattolica del Sacro Cuore, emanato con decreto rettorale 18 ottobre 2011 e successive modifiche e integrazioni;

Vista la proposta di modifica agli articoli 16 (Consiglio di amministrazione), 17 (Competenze del consiglio di amministrazione) e 20 (Senato accademico) dello statuto dell'Università Cattolica del Sacro Cuore, al fine di prevedere una rappresentanza studentesca nel consiglio di amministrazione, formulata dal Senato accademico integrato nell'adunanza del 14 aprile 2025;

Vista la delibera adottata dal consiglio di amministrazione nell'adunanza del 29 aprile 2025;

Visto il parere favorevole alla modifica proposta, comunicato dal Ministero dell'università e della ricerca (M.U.R.) con nota del 15 luglio 2025, prot. n. 8870,

Decreta:

Articolo unico

Nel Titolo II «Organi centrali» dello statuto dell'Università Cattolica del Sacro Cuore, sono apportate le seguenti modifiche:

1) all'art. 16 (Consiglio di amministrazione), il comma 8 assume la seguente nuova formulazione:

«Il consiglio di amministrazione è integrato da un rappresentante degli studenti eletto, secondo le modalità previste nel regolamento generale di Ateneo, dagli studenti facenti parte della Consulta di Ateneo ai fini dell'esame delle seguenti materie:

le modifiche dello statuto;

l'informativa circa le tematiche concernenti il sistema di assicurazione della qualità dell'Ateneo;

le iniziative e gli interventi relativi al diritto allo studio;

le iniziative e le attività culturali, sociali e sportive promosse a favore degli studenti;

i criteri e le modalità per la definizione delle tasse e dei contributi a carico degli studenti.

Il rappresentante degli studenti non ha diritto di voto, ma ha diritto di parola.»;

