

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

DELIBERA 4 agosto 2026.

Parere sull'aggiornamento del piano economico-finanziario relativo all'accordo di cooperazione tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le Regioni Friuli-Venezia Giulia e Veneto e la società Autostrade Alto Adriatico S.p.a., ai sensi dell'articolo 43, comma 1, del decreto-legge n. 201 del 2011. (Delibera n. 25/2026).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

NELLA SEDUTA DEL 4 AGOSTO 2026

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»;

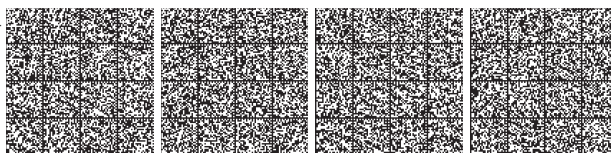
Vista la delibera CIPE 20 dicembre 1996, n. 319, con la quale questo Comitato ha definito lo schema regolatorio complessivo del settore autostradale e, in particolare, ha indicato la metodologia del *price-cap* quale sistema di determinazione delle tariffe e stabilito in cinque anni la durata del periodo 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 e relativo allo schema di piano economico-finanziario, di seguito PEF, da adottare da parte delle società concessionarie autostradali;

Visto il decreto legislativo 5 dicembre 1997, n. 430, 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 delibera CIPE 21 dicembre 2001, n. 121, con la quale questo Comitato, ai sensi dell'art. 1 della legge n. 443 del 2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che all'allegato 1 include, alla voce «sistemi stradali e autostradali», il «completamento stradale corridoio 5»;

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



stradali regionale e nazionale ricadenti sul territorio regionale e l'art. 4 che prevede il trasferimento al demanio della regione delle strade, già appartenenti al demanio statale;

Vista la delibera CIPE 18 marzo 2005, n. 13, con la quale questo Comitato, ha approvato il progetto preliminare dell'ampliamento dell'autostrada A4 con la terza corsia tra le progressive Km 11+650 e Km 106+150 da Quarto d'Altino a Villesse e del nuovo casello autostradale di Meolo;

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

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

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»;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 luglio 2008 con cui è stato dichiarato lo stato di emergenza per le criticità del traffico e della mobilità sull'asse autostradale A4 Quarto d'Altino-Trieste e sul raccordo Villesse-Gorizia, successivamente prorogato;

Vista l'ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri n. 3702 del 5 settembre 2008, con cui il Presidente della Regione Friuli-Venezia Giulia è stato nominato Commissario delegato per l'emergenza, in termini di elevata mortalità e congestione stradale, determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nell'area interessata dalla realizzazione della terza corsia del tratto della Autostrada A4 tra Quarto d'Altino e Villesse, nonché dell'adeguamento a sezione autostradale del raccordo Villesse-Gorizia;

Viste le seguenti delibere del Comitato relative alla società Autovie Venete:

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

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

Visto il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, recante «Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 13 agosto 2010, n. 136», e successive modificazioni;

Visto il decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, recante «Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici», convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha costituito l'Autorità di regolazione dei trasporti, di seguito ART, come modificato dall'art. 16 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, recante «Disposizioni urgenti per la Città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze», convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, che ha ulteriormente ampliato le competenze dell'ART e introdotto disposizioni in materia di tariffe e di sicurezza autostradale, nonché dall'art. 16 della legge 16 dicembre 2024, n. 193, recante «Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023», che, fra l'altro, ha reso vincolante il parere ART 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, previo adeguamento del testo convenzionale alle eventuali prescrizioni formulate dall'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 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 delibera CIPE 21 marzo 2013, n. 27, con la quale questo Comitato ha integrato la delibera CIPE n. 39 del 2007, dettando, per le concessionarie esistenti alla data di pubblicazione della delibera stessa, criteri e modalità di aggiornamento quinquennale dei PEF;

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

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

1. le funzioni di concedente sono svolte dal MIT;

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

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

Viste le seguenti delibere dell'ART:

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

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

3. delibera 31 luglio 2025, n. 129, recante «Determinazione dell'obiettivo di incremento di produttività da efficientamento da utilizzare nell'ambito della procedura di aggiornamento o revisione dell'accordo di cooperazione Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Autostrade Alto Adriatico S.p.a., ai sensi dell'art. 43 del decreto-legge n. 201/2011»;

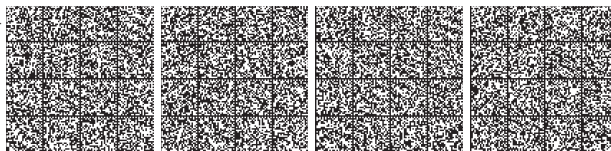
Visto il decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111, recante «Misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria e proroga del termine di cui all'art. 48, commi 11 e 13, del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229», convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 141, in particolare, l'art. 1-*bis*, che, al fine di rafforzare il coordinamento delle politiche pubbliche in materia di sviluppo sostenibile di cui alla risoluzione A/70/L.I adottata dall'Assemblea generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite il 25 settembre 2015, stabilisce che a decorrere dal 1° gennaio 2021 il Comitato interministeriale per la programmazione economica assuma la denominazione di Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile, di seguito CIPESS;

Visto il decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, recante «Disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica», convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, in particolare, l'art. 13, comma 3-*bis*, introdotto dall'art. 1, comma 1 del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, convertito con modificazioni dalla legge 8 agosto 2024, n. 120, che prevede che: «Entro il 31 luglio 2024 le società concessionarie per le quali interviene la scadenza del periodo regolatorio quinquennale nell'anno 2024 presentino 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 31 luglio 2024 conformemente alle modalità stabilite, è perfezionato entro il 31 dicembre 2024»;

Viste le seguenti delibere del Comitato relative alla società Autostrade Alto Adriatico:

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

2. la delibera CIPESS 22 dicembre 2021, n. 76, con la quale questo Comitato ha approvato l'aggiornamento dell'accordo di cooperazione tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il concessionario società Autostrade Alto Adriatico S.p.a. come regolato



dall'art. 13-*bis*, comma 4, del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, per l'affidamento in concessione delle tratte autostradali A4 Venezia- Trieste, A23 Palmanova - Udine, A28 Portogruaro - Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 Raccordo Villesse - Gorizia;

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

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

Considerato che in data 14 luglio 2022 è stato sottoscritto l'accordo di cooperazione tra le Regioni Friuli-Venezia Giulia e Veneto e la società Autostrade Alto Adriatico S.p.a., e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (ora MIT), approvato con decreto interministeriale MIMSMEF n. 306 del 28 settembre 2022 e che il 1° luglio 2023 la società Alto Adriatico S.p.a. è subentrata alla precedente concessionaria;

Considerato che la Alto Adriatico S.p.a. è una società «*in house*» delle Regioni Friuli-Venezia Giulia e Veneto, soggetta all'esercizio del controllo analogo congiunto anche da parte del MIT e del Ministero dell'economia e delle finanze, di seguito MEF;

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 citata legge n. 193 del 2024, ed in particolare l'art. 14, commi 2 e 4, che disciplinano la procedura di aggiornamento dei PEF delle società concessionarie per le quali, a decorrere dalla data di entrata in vigore della medesima legge, interviene la scadenza del periodo regolatorio quinquennale;

Visti i seguenti pareri dell'ART:

1. il parere n. 28 del 16 ottobre 2025, recante «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 afferente all'«Accordo di cooperazione tra amministrazioni aggiudicatrici ai sensi dell'art. 17 della direttiva 2014/23/UE e dell'art. 13-*bis* del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148 e successive modificazioni ed integrazioni, relativo alle tratte autostradali: A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte, A34 Raccordo Villesse-Gorizia», sottoscritto dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, dalla Regione autonoma del Friuli-Venezia Giulia, dalla Regione Veneto, e da Autostrade Alto Adriatico S.p.a.»;

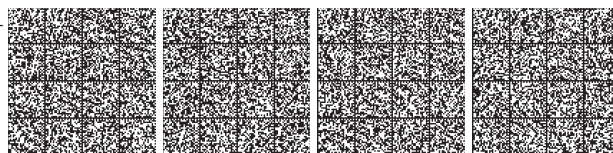
2. il parere n. 44 dell'11 dicembre 2025, recante «Parere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 43 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, avente ad oggetto l'aggiornamento del piano economico finanziario afferente all'accordo di cooperazione tra amministrazioni aggiudicatrici ai sensi dell'art. 17 della direttiva 2014/23/UE e dell'art. 13-*bis* del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148 e successive modificazioni ed integrazioni, relativo alle tratte autostradali: A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte, A34 Raccordo Villesse-Gorizia», sottoscritto dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, dalla Regione Autonoma del Friuli-Venezia Giulia, dalla Regione Veneto, e da Autostrade Alto Adriatico S.p.a.» modificativo e integrativo del precedente;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 23 dicembre 2024 con il quale lo stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nell'asse autostradale Corridoio V dell'autostrada A4 nella tratta Quarto d'Altino - Trieste e nel raccordo autostradale Villesse - Gorizia è stato prorogato, da ultimo, al 31 dicembre 2025;

Visto il decreto-legge 31 dicembre 2025, n. 200, recante «Disposizioni urgenti in materia di termini normativi», convertito con modificazioni dalla legge 27 febbraio 2026, n. 26, ed in particolare l'art. 1, comma 16, secondo il quale «al fine di consentire l'approvazione dei progetti esecutivi e il completamento delle attività e delle funzioni ancora in corso di definizione già avviate dal Commissario delegato, si provvede [...], mediante una o più ordinanze del Capo del Dipartimento della protezione civile»;

Vista l'ordinanza del Capo del Dipartimento della protezione civile n. 1188 del 9 aprile 2026, con cui il Presidente della Regione Friuli-Venezia Giulia, nell'esercizio delle funzioni commissariali è stato individuato quale soggetto responsabile che deve provvedere fino al 31 marzo 2027 all'approvazione dei progetti esecutivi ed al completamento delle attività e delle funzioni ancora in corso di definizione;

Vista la nota n. 16416 del 14 maggio 2026 con la quale il MIT ha richiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato dell'argomento di cui trattasi, inoltrando la relativa documentazione;



Visto il parere n. 2 del 24 giugno 2026, con il quale il NARS ha espresso parere con prescrizioni e raccomandazione sull'aggiornamento del piano economico finanziario relativo all'accordo di cooperazione;

Ritenuto di concordare con le valutazioni e le prescrizioni e la raccomandazione 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. la società concessionaria con nota 31 luglio 2024, n. 30441, ha presentato al MIT la proposta di aggiornamento del PEF-PFR e del relativo schema di atto aggiuntivo, sviluppata in coerenza con il sistema tariffario di pedaggio di cui alla delibera ART n. 133/2018, in attuazione del comma 3-bis dell'art. 13 del decreto-legge n. 162 del 2019, introdotto dall'art. 1, comma 1, del decreto-legge n. 89 del 2024;

2. la proposta è stata successivamente più volte aggiornata per recepire il nuovo valore del WACC di cui alla delibera ART n. 124/2024 e il nuovo livello di inflazione programmata, le modifiche e integrazioni richieste dalla Direzione del MIT competente con note 7 febbraio 2025, n. 3609 e 25 febbraio 2025, n. 5483, nonché le risultanze della Commissione tecnica ministeriale istituita il 9 agosto 2024 per la valutazione dei piani di investimento nell'ambito delle proposte di aggiornamento dei PEF presentate dalle società concessionarie autostradali;

3. la proposta da ultimo aggiornata dalla società, di cui alla nota 26 maggio 2025, n. 21346, è stata quindi trasmessa dal MIT con nota 4 giugno 2025, n. 17013, all'ART per il parere di competenza;

4. l'ART, con nota 16 ottobre 2025, n. 85052, ha trasmesso il parere di competenza n. 28 del 16 ottobre 2025, nell'ambito del quale ha rappresentato osservazioni e prescrizioni sulla proposta esaminata, prescrivendo al concessionario, fra l'altro, di depurare, in quanto non ammissibili, gli incrementi complessivi di costo degli investimenti dagli effetti riconducibili al caro materiali, all'inflazione e ad altri adeguamenti di natura non strutturale;

5. in data 28 ottobre 2025 si è svolta presso l'ART l'audizione richiesta dal concessionario, in esito alla quale lo stesso concessionario ha presentato all'Autorità la memoria contenuta nella nota 30 ottobre 2025, n. 45988, con la quale Autostrade Alto Adriatico ha fornito i propri riscontri alle osservazioni contenute nel parere ART n. 28/2025, specificando, fra l'altro, che l'oggettiva e consistente modificazione dell'equilibrio finanziario in pregiudizio del concessionario è stata determinata dalla sopravvenienza di cause del tutto eccezionali e indipendenti dalla volontà delle parti, quali l'aumento dei prezzi del materiale edilizio dovuto alla pandemia ed agli incentivi fiscali introdotti per promuovere la riqualificazione energetica e sismica degli edifici, gli effetti del conflitto bellico in Ucraina e delle conseguenti misure economiche adottate, tra gli altri, dall'Unione europea;

6. l'Autorità di regolazione dei trasporti, con nota 11 dicembre 2025, n. 98954, ha trasmesso il parere di competenza n. 44 dell'11 dicembre 2025, modificativo ed integrativo rispetto al precedente parere n. 28 del 2025, con il quale ha riconosciuto i maggiori investimenti in considerazione dello stato di emergenza, del ruolo centrale assunto dal Commissario delegato nella programmazione e autorizzazione degli interventi, tenuto conto dell'esigenza di garantire l'immediata realizzazione di opere ritenute indispensabili per la sicurezza e la funzionalità dell'autostrada, e nonché dell'art. 4 e dell'art. 6, comma 2, dell'ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri n. 3702/2008, che autorizza il Commissario delegato a derogare ad una serie di disposizioni normative, tra cui la delibera CIPE 15 giugno 2007, n. 39 (direttiva in materia di regolazione economica del settore autostradale); contestualmente, in considerazione del permanere di alcuni rilievi, idonei a riflettersi sui livelli tariffari applicabili all'utenza, ha comunque rappresentato l'esigenza di procedere con una nuova riformulazione del PEF-PFR;

7. con nota del 17 dicembre 2025, n. 54365, Autostrade Alto Adriatico S.p.a., ha pertanto proceduto alla trasmissione dell'ulteriore aggiornamento della proposta di PEF-PFR per il quinquennio 2025-2029, recependo i rilievi residuali riportati nel parere ART n. 44 del 2025;

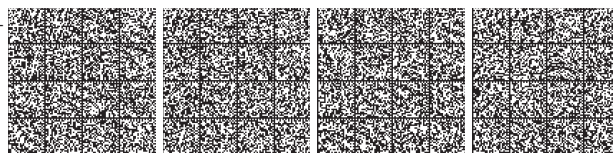
8. l'ART, con nota 13 febbraio 2026, n. 9978, dopo aver segnalato che la concessione rientra nell'ambito di applicazione della Misura 5.4, lettere a) e b) dell'allegato A alla delibera n. 241/2025 del 19 dicembre 2025 e che risultano pertanto applicabili le previsioni di cui alla Misura 5.5 del citato allegato A, con decorrenza 1° gennaio 2026, ha comunicato che «analizzata la documentazione pervenuta afferente al periodo regolatorio 2025-2029, con riferimento alle osservazioni e prescrizioni formulate nel parere n. 44/2025, si rappresenta che il Piano economico finanziario e il Piano finanziario regolatorio, come da ultimo riformulati, risultano allineati alle prescrizioni emanate dall'Autorità ai sensi dell'art. 43 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, come da ultimo modificato dall'art. 16 della legge 16 dicembre 2024, n. 193. Fermo restando quanto sopra rappresentato, non sussistono elementi ostativi al proseguimento dell'iter procedimentale relativo alla proposta in oggetto, concernente l'aggiornamento dell'accordo di cooperazione per il periodo regolatorio 2025-2029, né alla conseguente trasmissione della medesima al CIPESS per le successive valutazioni di competenza»;

9. la richiesta di parere al CIPESS è presentata dal MIT in attuazione delle disposizioni transitorie relative alle concessioni autostradali in essere di cui all'art. 14, comma 4, della legge 193 del 2024;

10. il NARS, con parere n. 2 del 24 giugno 2026, ha formulato le seguenti proposte al CIPESS di una raccomandazione e tre prescrizioni concernenti lo schema di quarto atto aggiuntivo e il relativo PEF:

con riguardo all'articolato dello schema di atto aggiuntivo, che venga raccomandato al concedente:

l'inserimento di apposita lettera nelle premesse che dia conto della trasmissione da parte del concessionario, in data 21 aprile 2026, del nuovo schema di atto aggiuntivo, fermi i contenuti del PEF-PFR già trasmesso con comunicazione del 17 dicembre 2025, prot. U/54365/2025;



sempre con riguardo all'articolato dello schema di atto aggiuntivo, che venga prescritto al Ministero concedente:

al fine di trasferire quanto prima agli utenti i benefici derivanti dal nuovo impianto regolatorio dell'ART, di inserire nell'atto aggiuntivo una apposita clausola che impegni il concessionario nei termini che seguono:

«Il concessionario si obbliga all'ottemperanza della Misura 5.5 dell'allegato A alla delibera ART n. 241/2025 del 19 dicembre 2025 nel PEF/PFR in occasione del primo adeguamento tariffario annuale, fermo restando che gli effetti economico-finanziari eventualmente non assorbibili in tale sede oppure in occasione dei successivi adeguamenti tariffari annuali dovranno trovare in ogni caso integrale riflesso sul periodo regolatorio successivo 2030-2034»;

inoltre, il NARS ha suggerito al CIPESS che venga prescritta al Ministero concedente:

la verifica del disallineamento dei valori tra gli allegati «A» ed «E» all'atto aggiuntivo n. 1 al fine di garantire la coerenza interna della documentazione sottesa alla proposta di aggiornamento in esame e la rettifica dell'allegato E in relazione alla dinamica tariffaria, assicurando la coerenza tra le diverse sezioni del documento e i valori di tale dinamica risultanti a seguito dell'ottemperanza al parere ART n. 44/2025;

la verifica dell'imputazione nel PFR del valore di 381,9 milioni di euro di immobilizzazioni reversibili al 2025 a fronte dell'individuazione del saldo finale del CIN al netto delle variazioni regolatorie al 31 dicembre 2024 pari a 379 milioni di euro nell'apposito foglio elettronico del PEF e l'eventuale adeguamento.

sotto l'aspetto del contenuto:

1. la durata della concessione, comprensiva delle fasi di progettazione, realizzazione delle opere e gestione dell'arteria autostradale è stabilita in 30 anni, così come disposto dal comma 1, lettera b), dell'art. 13-bis del decreto-legge n. 148 del 2017, decorrenti dal 1° luglio 2023 al 30 giugno 2053;

2. lo schema di atto aggiuntivo all'accordo di cooperazione contiene numerose premesse che ripercorrono i fatti salienti che hanno caratterizzato la concessione a partire dalla sottoscrizione dell'accordo di cooperazione in data 14 luglio 2022 fino alla stipula, in data 27 giugno 2023, del verbale di riconsegna delle tratte autostradali;

3. in particolare, per quanto riguarda il contenzioso con il precedente concessionario sulla quantificazione dell'indennizzo di subentro, la premessa *nnn*) precisa che «l'effetto delle decisioni definitive sul calcolo del valore di indennizzo sarà posto a carico di società Autostrade Alto Adriatico», aggiungendo che alle eventuali modifiche dell'accordo di cooperazione e/o del PEF che dovessero rendersi necessarie a seguito di tali decisioni il concessionario ed il concedente «provvederanno in occasione del primo aggiornamento e/o revisione utile del PEF»;

4. formano parte integrante dello schema di atto aggiuntivo n. 1, come indicato dall'art. 10, i seguenti allegati:

A) Descrizione interventi;

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

D) Cronoprogramma degli interventi;

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

F) Sistema di contabilità regolatoria;

G) Requisiti di solidità patrimoniale;

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

I) Analisi trasportistica;

L) Statuto del concessionario;

5. per quanto riguarda l'allegato J - Indicatori di qualità, quest'ultimo potrà essere perfezionato solo in occasione del rientro nel regime ordinario (ovvero, entro il 31 marzo 2027), da ritenersi completato «con l'approvazione dell'ulteriore aggiornamento del piano economico finanziario che sarà all'uopo predisposto» in coerenza con quanto previsto dall'art. 24 dell'accordo di cooperazione e dall'art. 3 dello schema di atto aggiuntivo in esame;

sotto l'aspetto economico-finanziario:

1. Il PEF di Alto Adriatico è sviluppato su una durata della concessione individuata in 30 anni a partire dal 2023 e la scadenza è prevista il 30 giugno 2053;

2. il PEF è costruito sulla base della cancellazione delle linee di credito della Banca europea degli investimenti (BEI) e Cassa depositi e prestiti S.p.a. (CDP), avvenuta nel mese di luglio 2025, e del connesso aumento di patrimonio, mediante un apporto di 95 milioni di euro da parte della Regione Friuli-Venezia Giulia, autorizzato con legge regionale n. 7 del 7 agosto 2024 e perfezionatosi in data 11 febbraio 2025 con il versamento da parte della medesima regione dell'importo di euro 26.975.984,00 quale aumento del capitale sociale ed euro 68.024.016,00 a titolo di sovrapprezzo;

3. la spesa complessiva per investimenti in beni devolvibili prevista a partire dalla data di subentro della società Autostrade Alto Adriatico S.p.a. (1° luglio 2023) è superiore di circa 935 milioni di euro rispetto a quanto previsto nel PEF allegato all'accordo di cooperazione oggetto dell'aggiornamento; l'aumento è dovuto a due cause principali: l'incremento dei prezzi dei materiali registratosi tra il 2021 e il 2022 e la previsione di nuovi investimenti relativi, fra l'altro, alla manutenzione straordinaria e alla ricostruzione delle opere d'arte più vetuste, per garantire la sicurezza della rete autostradale, recependo contestualmente la sopravvenuta normativa tecnica;



4. il valore degli investimenti soggetti a remunerazione da effettuare è pari a circa 1.888 milioni di euro tra il 2023 e il 2053 (di cui 455,6 milioni di euro nel periodo regolatorio in aggiornamento 2025-2029);

5. l'ammissibilità e l'indifferibilità degli investimenti previsti sono stati assentiti dalla Commissione tecnica per la valutazione dei piani d'investimento istituita dal Capo di Gabinetto del MIT; tale Commissione ha valutato la conformità delle stime di costo dei piani di investimento ai vincoli previsti dalla normativa e dagli atti convenzionali;

6. nella relazione del 16 aprile 2025, la suddetta Commissione ha evidenziato la sostanziale congruità ed ammissibilità di tutti gli investimenti della concessionaria rinviando al Commissario delegato le determinazioni in ordine agli investimenti rientranti nella sfera di attribuzioni del medesimo, il quale con decreto n. 559 del 22 maggio 2025, ha confermato la congruità dei quadri economici delle opere di competenza;

7. con riferimento all'intervento di ammodernamento dei caselli autostradali, non rientrante fra le fattispecie ritenute ammissibili dalla Commissione tecnica, la Direzione competente del MIT con apposito verbale in data 12 maggio 2025, ha confermato la congruità e l'ammissibilità di tale investimento;

8. è previsto un investimento di circa 6,3 milioni di euro per l'implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti e viadotti finanziato dal Piano nazionale complementare (PNC);

9. è prevista una spesa per manutenzione ordinaria per il periodo 2025-2053 complessivamente pari a 836,9 milioni di euro, con un valore medio annuale di 28,9 milioni di euro;

10. il WACC è pari a 7,67 per cento, come definito dalla delibera ART n. 124 del 2024;

11. il tasso interno di rendimento, di seguito TIR, di progetto è pari al 5,35 per cento;

12. dall'esame del PEF risultano, tra l'altro, i seguenti valori:

	Periodo regolatorio	Periodo concessorio	
	2025-2029	2023-2053	2025-2053
Ricavi totali in milioni di euro	1.080,3	6.978,9	6.646,7
Investimenti in milioni di euro	455,6	1.888,3	1.830,8
Variazioni tariffarie	0,00% annuo 2025-2029	0,069% annuo 2030-2053	

13. il recupero di produttività previsto sul primo periodo regolatorio è del 2,72 per cento annuo, pari ad un totale cumulato del 12,88 per cento nel corso del periodo regolatorio 2025-2029;

14. per quanto riguarda la tariffa, quella dei veicoli leggeri è pari a 0,05803 euro/km, quella dei veicoli pesanti è pari a 0,10625 euro/km;

15. la tariffa media unitaria risulta stabile nel primo periodo regolatorio 2025-2029, aumentando dello 0,069 per cento per gli anni dal 2030 al 2053;

16. le stime di traffico (allegato I), datate ottobre 2024, prevedono una modesta decrescita del traffico nel periodo regolatorio 2025-2029 (-1,4 per cento complessivo rispetto al 2025), decrescita di natura temporanea in considerazione della presenza dei cantieri per il completamento del potenziamento della rete autostradale (realizzazione della terza corsia);

17. Nel periodo 2025-2052 i volumi di traffico considerati nel PEF/PFR crescono cumulativamente di circa l'8 per cento;

Considerato che, alla luce dell'istruttoria del DIPE e del NARS, le prescrizioni attengono al trasferimento agli utenti dei benefici derivanti dal nuovo impianto regolatorio dell'ART e alla verifica del disallineamento tra gli allegati A ed E dell'atto aggiuntivo n. 1; tali prescrizioni e verifiche potranno essere adempiute in fase di adozione del decreto interministeriale di approvazione dell'aggiornamento del PEF in esame;

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

Considerata l'urgenza di accelerare l'iter di perfezionamento della delibera e considerato che il testo della stessa è stato condiviso con il MEF e che le verifiche di finanza pubblica, di cui all'art. 5, comma 7, del regolamento del CIPESS, sono espresse positivamente nella citata nota congiunta;



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», mentre «in caso di assenza o di impedimento temporaneo anche di quest'ultimo le relative funzioni sono svolte dal Ministro presente più anziano per età»;

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 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 inoltro alla Corte dei conti per il prescritto controllo preventivo di legittimità;

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

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Esprime parere:

1. Ai sensi della normativa richiamata in premessa, sull'aggiornamento del piano economico-finanziario relativo all'accordo di cooperazione tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (oggi Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) e il concessionario società Autostrade Alto Adriatico S.p.a. per l'affidamento in concessione delle tratte autostradali A4 Venezia - Trieste, A23 Palmanova - Udine, A28 Portogruaro - Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 Raccordo Villesse - Gorizia, con le prescrizioni e la raccomandazione di cui al parere NARS n. 2 del 24 giugno 2026, che il Comitato fa proprie e che di seguito si riportano.

2. Si prescrive al concedente:

2.1. con riguardo all'articolato dello schema di atto aggiuntivo, al fine di trasferire quanto prima agli utenti i benefici derivanti dal nuovo impianto regolatorio dell'ART, l'inserimento nell'atto aggiuntivo di un'apposita clausola che impegni il concessionario nei termini che seguono: «Il concessionario si obbliga all'ottemperanza della Misura 5.5 dell'allegato A alla delibera ART n. 241/2025 del 19 dicembre 2025 nel PEF/PFR in occasione del primo adeguamento tariffario annuale, fermo restando che gli effetti economico-finanziari eventualmente non assorbibili in tale sede oppure in occasione dei successivi adeguamenti tariffari annuali dovranno trovare in ogni caso integrale riflesso sul periodo regolatorio successivo 2030-2034»;

2.2. la verifica del disallineamento dei valori tra gli allegati «A» ed «E» all'atto aggiuntivo n. 1 al fine di garantire la coerenza interna della documentazione sottesa alla proposta di aggiornamento in esame e la rettifica dell'allegato E in relazione alla dinamica tariffaria, assicurando la coerenza tra le diverse sezioni del documento e i valori di tale dinamica risultanti a seguito dell'ottemperanza al parere ART n. 44/2025;

2.3. la verifica dell'imputazione nel PFR del valore di 381,9 milioni di euro di immobilizzazioni reversibili al 2025 a fronte dell'individuazione del saldo finale del CIN al netto delle variazioni regolatorie al 31.12.24 pari a 379 milioni di euro nell'apposito foglio elettronico del PEF e l'eventuale adeguamento.

3. Si raccomanda al concedente l'inserimento nell'articolato dello schema di atto aggiuntivo di apposita lettera nelle premesse che dia conto della trasmissione da parte del concessionario, in data 21 aprile 2026, del nuovo schema di atto aggiuntivo, fermi i contenuti del PEF-PFR già trasmessi con comunicazione del 17 dicembre 2025, prot. U/54365/2025.

4. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti relativi alla concessione in questione.

Il Presidente: FOTI

Il Segretario: MORELLI

Registrato alla Corte dei conti il 31 agosto 2026

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, n. 1157

26A04864

