

«agli incrementi tariffari eccedenti l'inflazione programmata previsti nel Piano economico e finanziario in approvazione per gli esercizi del vigente periodo regolatorio successivi al 2016, nella misura in cui tale mancato riconoscimento, qualora dovuto per effettiva realizzazione degli investimenti, sia utilizzato dal Concedente per procedere all'integrale riassorbimento delle poste figurative a debito che sono previste nel Piano economico e finanziario e che non sono state ancora riassorbite attraverso i mancati incrementi tariffari degli esercizi 2014 - 2015 e 2016». Tali volontà dovranno certamente essere resi cogenti dal Comitato interministeriale per la programmazione economica.

Il combinato disposto degli elementi sopra rappresentati è dunque valutato dal NARS come atipico e tale da poter sottoporre al Comitato interministeriale per la programmazione economica la possibilità di ammettere una interpretazione peculiare in relazione al disposto di cui alla delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica n. 27/2013 e, comunque, solo in merito al calcolo del fattore di remunerazione (WACC) anche perché, come visto, il caso di specie ha caratteristiche proprie che lo differenziano da quelli esaminati in precedenza dal NARS e dal Comitato interministeriale per la programmazione economica. L'applicazione della disciplina regolatoria vigente dovrebbe, peraltro, essere verificata alla luce della tutela della finanza pubblica e dello sblocco degli investimenti, che considerata la tipicità del caso in esame, potrebbe ritenersi prioritaria anche in considerazione del lungo periodo trascorso dalla scadenza del periodo regolatorio e l'avvicinarsi del periodo regolatorio successivo, ove potranno essere poste in essere le verifiche necessarie.

Alla luce delle considerazioni su esposte, il NARS rimette al Comitato interministeriale per la programmazione economica la valutazione in merito all'ammissibilità del tasso di remunerazione proposto dal Ministero di settore, esprimendo parere positivo in merito allo schema di Atto aggiuntivo e relativo piano economico finanziario, a condizione che si tenga comunque conto delle osservazioni formulate nel presente documento, che qui di seguito si sintetizzano.

Sotto il profilo economico-finanziario:

il Ministero istruttore deve attestare l'eleggibilità degli investimenti remunerati attraverso il parametro K e motivare le variazioni regolatorie considerate nel CIN.

Ciò detto, con riferimento allo schema di Atto aggiuntivo, si esprimono le seguenti peculiari prescrizioni:

inserire una specifica clausola che, in coerenza con la dichiarazione di avvenuto avveramento della condizione di cui all'art. 4.2 della Convenzione unica, disciplini chiaramente la durata della concessione e la scadenza della stessa;

sostituire l'art. 11.2 della Convenzione unica, per come introdotto dall'art. 4.1 dell'Atto aggiuntivo, con il seguente: «In sede di aggiornamento del piano economico finanziario, che avverrà entro il 30 giugno del primo esercizio del nuovo periodo regolatorio di cui alla delibera CPE n. 27 del 21 marzo 2013, si terrà conto dei maggiori ribassi, rispetto a quelli previsti nel medesimo piano economico finanziario, conseguiti in sede di eventuali affidamenti e terzi»;

il Ministero di settore deve verificare la convenienza della previsione di cui all'art. 11 riguardante la «Rinuncia al contenzioso»;

all'art. 15 sostituire le parole «nel decreto legislativo n. 163/06 e s.m.i.» con le seguenti: «nella normativa nazionale di rango primario»;

inserire un'apposita clausola che disciplini il valore di subentro nel rispetto della disciplina normativa applicabile, anche con riferimento ai rapporti inerenti alla successione tra il subentrante e il concessionario uscente;

inserire una clausola del seguente tenore: «Il soggetto aggiudicatore dell'opera effettua il monitoraggio finanziario, fisico e procedurale ai sensi del decreto legislativo n. 299/2011. Il medesimo soggetto assicura, altresì, al Comitato interministeriale per la programmazione economica flussi costanti di informazioni coerenti per contenuti e modalità con il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici di cui al citato art. 1 della legge n. 144/1999»;

Con riferimento agli investimenti inseriti nell'art. 2 dell'Atto aggiuntivo, il Ministero di settore deve verificare la coerenza degli stessi con cronoprogramma e il programma degli investimenti e dovrà accertare, altresì, che gli stessi non rappresentino esecuzione di opere che il concessionario avrebbe dovuto eseguire nel precedente periodo regolatorio nonché la coerenza dell'affidamento degli stessi con la disciplina normativa applicabile.

DELIBERA 3 marzo 2017.

**Parere sullo schema di atto aggiuntivo alla convenzione unica sottoscritta il 18 novembre 2009 tra ANAS S.p.a. e la Società Autostrada Torino-Savona p.A. e aggiornamento del piano economico finanziario.** (Delibera n. 22/2017).

#### IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Visto l'art. 43, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 22 dicembre 2011, n. 214, che prevede che gli aggiornamenti o le revisioni delle convenzioni autostradali, laddove comportino variazioni o modificazioni al piano degli investimenti ovvero ad aspetti di carattere regolatorio a tutela della finanza pubblica, siano sottoposti al parere del CIPE, sentito il NARS istituito con delibera 8 maggio 1996, n. 81 (*Gazzetta Ufficiale* n. 138/1996) e disciplinato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 novembre 2008 e successive modificazioni ed integrazioni,

Vista la delibera 13 maggio 2010, n. 21 (*Gazzetta Ufficiale* n. 234/2010), con la quale questo Comitato ha valutato favorevolmente, lo schema di convenzione unica tra «ANAS S.p.a.» e la «Società autostrada Torino-Savona p.A.» sottoscritta il 18 novembre 2009 e approvata ai sensi dell'art. 2, comma 202, della legge 23 dicembre 2009, n. 191, (legge finanziaria 2010);

Vista la proposta di cui alla nota 12 febbraio 2016, n. 5656, con cui il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) ha richiesto l'iscrizione all'ordine del giorno di questo Comitato dell'esame dello schema di atto aggiuntivo alla Convenzione unica sottoscritta il 18 novembre 2009 tra «ANAS S.p.a.» e la «Società Autostrada Torino-Savona p.A.», dell'aggiornamento del relativo Piano economico-finanziario (PEF) e del Piano finanziario regolatorio (PFR) e trasmesso la relativa documentazione istruttoria;

Viste le note 14 aprile 2016, n. 1940, e 3 agosto 2016, n. 30453, con le quali il MIT ha fornito chiarimenti ed integrato la documentazione trasmessa;

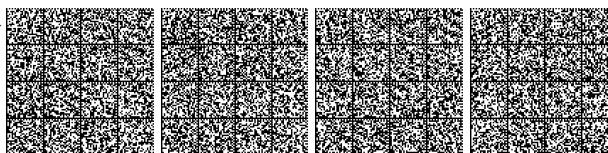
Acquisito, ai sensi dell'art. 43, comma 1, del citato decreto-legge n. 201/2011, il parere del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida sulla regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS) 4 luglio 2016, n. 8;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e in particolare, che:

la scadenza della concessione è fissata al 31 dicembre 2038;

il periodo regolatorio è scaduto il 31 dicembre 2013 e che in data 27 settembre 2013, la società ha presentato una prima proposta di aggiornamento del PEF;

il 30 dicembre 2014 è intervenuto il nuovo protocollo d'intesa tra il MIT e la società concessionaria, con il quale è stato stabilito, in via provvisoria, un incremento tariffario per il 2015 pari all'1,5% e che tale variazione tariffaria è stata confermata con il decreto interministeriale 31 dicembre 2014, n. 59;



con nota 3 marzo 2015, n. 2011, il MIT ha richiesto alla società concessionaria di predisporre una versione aggiornata di PEF, che sviluppasse «un piano degli investimenti compatibile con l'attuale scadenza naturale della concessione presentando, altresì, un adeguamento tariffario contenuto nella misura del 1,5% per anno» e che la società concessionaria ha trasmesso al MIT in data 8 giugno 2015 una versione aggiornata di PEF tenendo conto, nel rispetto dell'indifferenza finanziaria, del recupero del minor incremento tariffario assentito per il 2015;

con nota 16 marzo 2016, n. 1480, il NARS ha richiesto al MIT di integrare la documentazione chiedendo chiarimenti, in particolare riguardo al periodo di riferimento per il calcolo del tasso risk free all'interno della formula del «costo medio ponderato del capitale» (WACC);

con nota 14 aprile 2016, n. 1940, il MIT ha fornito i chiarimenti richiesti;

il PEF prevede nel periodo regolatorio investimenti per circa 142 milioni di euro; gli interventi di particolare rilievo riguardano: il viadotto Madonna di Galizza, il viadotto Mondalava, gli interventi di miglioramento sismico delle opere d'arte, gli interventi di contenimento ed abbattimento del rumore;

con nota 3 agosto 2016, n. 30453, il MIT ha richiesto l'inserimento nell'atto aggiuntivo alla Convenzione unica, senza variazioni del PEF, della fase progettuale del nuovo svincolo di Carmagnola a carico della società concessionaria;

l'arco temporale del PEF è pari a 25 anni (2014-2038);

il tasso di congrua remunerazione, determinato con i criteri del «costo medio ponderato del capitale» (WACC), è stimato in 9,26%;

è intervenuto un significativo lasso di tempo tra la scadenza del periodo regolatorio e la presentazione del nuovo PEF a questo Comitato da parte del MIT;

lo straordinario andamento dei tassi d'interesse BTP a 10 anni, avvenuta tra il 2011 e il 2016 con discesa da oltre il 7% a poco più dell'1%, influenza il cosiddetto tasso «risk free», incluso nel calcolo del WACC;

il calmieramento delle tariffe all'1,5% ha un'incidenza diretta sui ricavi previsti dal PEF;

Considerato che il NARS con il summenzionato parere n. 8/2016, si è pronunciato favorevolmente, con osservazioni e raccomandazioni, in merito all'atto aggiuntivo e relativi allegati;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento di questo Comitato (art. 3 della delibera 30 aprile 2012, n. 62);

Vista la nota 10 agosto 2016, n. 3939, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) e dal Ministero dell'economia e delle finanze (MEF) e posta a base dell'esame della presente proposta nella seduta del Comitato in questione, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella delibera;

Considerato che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha espressamente evidenziato nella seduta del 10 agosto 2016 la necessità di tenere conto degli effetti sul WACC dell'andamento dei tassi di interesse e applicare criteri omogenei ai PEF delle concessioni autostradali esaminati tutti nella stessa seduta;

Considerato che questo Comitato ha ritenuto di condividere le indicazioni del suddetto Ministro e l'analisi del NARS, adottandole con il proprio parere espresso il 10 agosto 2016 e trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con nota DIPE dell'11 novembre 2016, n. 5134;

Vista la comunicazione resa a questo Comitato in merito alla richiesta della Corte dei conti, formulata con nota n. 273 del 3 gennaio 2017, di formalizzare sotto forma di «deliberazioni» i pareri espressi da questo stesso Comitato nella seduta del 10 agosto 2016;

Considerato che questo Comitato prende atto della comunicazione e ritiene che tale formalizzazione debba avvenire senza modificare il contenuto di tali pareri e adottando la numerazione progressiva dell'anno corrente, con esclusione dei pareri riferiti ad atti approvati con legge successivamente al 10 agosto 2016;

Vista la nota 3 marzo 2017, n. 1068, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'esame della presente proposta nell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

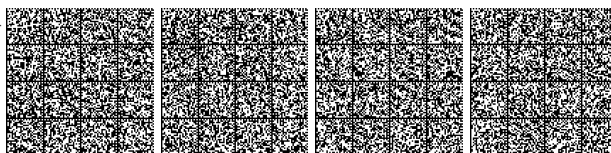
Acquisito in seduta l'avviso favorevole del Ministero dell'economia e delle finanze e dei ministri e Sottosegretari di Stato presenti;

#### Delibera:

Ai sensi dell'art. 43, comma 1, del decreto-legge n. 201/2011, è formulato parere favorevole in ordine allo schema di atto aggiuntivo alla convenzione unica sottoscritta il 18 novembre 2009 tra «ANAS S.p.a.» e la «Società autostrada Torino-Savona p.A.» e sul relativo PEF e PFR, nei termini di cui in premessa con le raccomandazione del NARS di cui al capitolo 4 del citato parere n. 8/2016 che qui si intende riportato e che costituisce parte integrante del parere espresso dal CIPE, fatte salve le osservazioni che seguono.

Questo Comitato, valutate le considerazioni espresse dal NARS nell'ambito del citato parere n. 8/2016:

ritiene, in coerenza con quanto stabilito da questo Comitato in precedenti casi analoghi, che il Costo medio ponderato del capitale (WACC) debba essere aggiornato tenendo conto di un tasso risk free con riferimento alla media dei rendimenti del BTP decennale benchmark degli ultimi dodici mesi antecedenti la data di presentazione del piano a questo Comitato piuttosto che antecedenti alla presentazione al MIT;



ritiene tuttavia opportuno raccomandare al MIT di valutare, nell'ambito del quadro regolatorio vigente, soluzioni che contemperino in modo ragionevole gli effetti del calo dei tassi di interesse sul WACC con l'esigenza di assicurare la sostenibilità dei PEF delle concessioni autostradali anche mediante l'applicazione di una componente aggiuntiva al WACC stesso, da individuarsi in sede di approvazione da parte del MIT di concerto con il MEF, sulla base di criteri articolati ed applicati omogeneamente al fine di controbilanciare un calo eccessivo del suddetto WACC (ad esempio, il volume degli investimenti previsti nel periodo regolatorio, l'incidenza del debito sulla struttura finanziaria della concessione, il livello tariffario applicato agli utilizzatori);

raccomanda, come richiesto dal MIT, l'inserimento nell'atto aggiuntivo alla Convenzione unica, senza variazioni dei PEF, della fase progettuale del nuovo svincolo di Carmagnola a carico della società concessionaria;

raccomanda, infine, di inserire la seguente clausola nell'atto aggiuntivo: «Il soggetto aggiudicatore dell'opera effettua il monitoraggio finanziario, fisico e procedurale ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. Il medesimo soggetto assicura, altresì, a questo Comitato flussi costanti di informazioni coerenti per contenuti e modalità con il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici di cui al citato art. 1 della legge 17 maggio 1999, n. 144».

Questo Comitato invita il MIT ad assicurare la conservazione della documentazione riguardante l'oggetto del presente parere, nonché a verificare, prima di procedere alla redazione del decreto di approvazione dell'atto aggiuntivo, che la stesura tenga conto delle raccomandazioni formulate nel parere di questo Comitato, motivando debitamente gli eventuali scostamenti.

Roma, 3 marzo 2017

*Il Presidente:* GENTILONI SILVERI

*Il Segretario:* LOTTI

Registrato alla Corte dei conti il 17 luglio 2017

Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze, reg.ne prev. n. 955

ALLEGATO

RACCOMANDAZIONI DEL NARS CONTENUTE NEL CAPITOLO 4 DEL PARERE N. 8 IN DATA 4 LUGLIO 2016, RELATIVO ALLO SCHEMA DI ATTO AGGIUNTIVO ALLA CONVENZIONE UNICA SOTTOSCRITTA IL 18 NOVEMBRE 2009 TRA «ANAS S.p.A.» E LA «SOCIETÀ AUTOSTRADA TORINO-SAVONA p.A.» (ATS).

Sotto il profilo economico-finanziario:

il WACC deve essere aggiornato tenendo conto di un tasso risk free con riferimento alla media dei rendimenti del BTP decennale benchmark negli ultimi dodici mesi antecedenti la data di presentazione del piano al CIPE;

le aliquote fiscali devono essere aggiornate alla normativa vigente;

il Ministero di settore deve motivare l'attribuzione del valore di 200 bps al concessionario per la stima del costo del debito (i.e. *Kd*) del WACC, così come previsto dalla delibera del CIPE n. 27/2013;

il parametro dell'inflazione per le annualità 2016-2018 deve essere adeguato alla variazione media dei prezzi al consumo per l'intera collettività nazionale (indice *NIC*) più recentemente rilevata e pubblicata dall'ISTAT con riferimento al periodo 1° luglio e 30 giugno antecedente alla data di presentazione della richiesta di variazione tariffaria ovvero con riferimento al periodo 1° luglio 2014 e 30 giugno 2015; i Ministeri competenti in sede di riconoscimento dell'adeguamento tariffario annuale dovranno verificare l'adeguamento del valore dell'inflazione reale sopra definita all'ultima rilevazione dell'ISTAT precedente alla variazione tariffaria;

il Ministero istruttore deve chiarire la tipologia degli investimenti considerati, inclusa le variazioni ai fini regolatori presenti nel PEF, fornire specifico elenco, individuare i relativi importi eleggibili per la remunerazione attraverso il parametro *K*, provvedere alla verifica della corretta imputazione nel piano; il Ministero deve inoltre specificare se gli investimenti oggetto di remunerazione attraverso il parametro *K* non beneficiano della contribuzione evidenziata dalla relazione istruttoria; se del caso, deve provvedere all'eventuale correzione della determinazione del parametro *K*;

inserire nel cronoprogramma degli investimenti del piano finanziario esclusivamente gli interventi approvati per i quali siano stati definiti i relativi quadri economici, che andranno inseriti nell'allegato *K*; l'allegato *M* dovrà contenere tutti gli interventi; i dati inseriti nei predetti documenti dovranno risultare coerenti;

le voci relative ad opere assentite nella convenzione novativa 1999, seppur con importo pari a zero, non possono essere inserite tra quelle assentite nel 2009;

sarebbe, inoltre, opportuno:

che il cronoprogramma degli investimenti del piano finanziario indicasse il dettaglio dei singoli interventi e non le voci aggregate e che venisse redatta una tabella di raffronto con l'indicazione degli investimenti previsti nella Convenzione in vigore e quelli previsti nell'atto aggiuntivo in esame;

con riferimento ai ritardati e/o mancati investimenti, esplicitare gli importi accantonati nel passivo dello stato patrimoniale ed il relativo utilizzo del fondo di accantonamento di cui all'allegato *L*;

esplicitare quale sia il valore nonché l'utilizzo del fondo di accantonamento di cui all'allegato *P*.

Date le prescrizioni sopra individuate, il Ministero di settore dovrà provvedere all'adeguamento della dinamica tariffaria, perseguendo anche le finalità di un contenimento della medesima nei limiti dell'inflazione programmata, come peraltro proposto dal Ministero di settore medesimo.

Ciò detto, con riferimento allo schema di atto aggiuntivo, si esprimono le seguenti peculiari prescrizioni:

il Ministero di settore deve valutare l'ammissibilità degli interventi indicati all'art. 2 in coerenza con il cronoprogramma presentato e il quadro economico-finanziario dell'opera;

all'art. 2, lettera *b*) si fa riferimento al parametro *X*, non applicabile alla concessione in quanto ha la formula semplificata;

stralciare l'art. 3 e, conseguentemente, aggiornare la numerazione degli articoli successivi;

all'art. 5.2, sostituire il comma 11.1.bis dallo stesso introdotto nella convenzione unica, con il seguente: «In sede di aggiornamento del piano economico-finanziario, che avverrà entro il 30 giugno del primo esercizio del nuovo periodo regolatorio di cui alla delibera CPE n. 27 del 21 marzo 2013, si terrà conto dei maggiori ribassi, rispetto a quelli previsti nel medesimo piano economico-finanziario, conseguiti in sede di eventuali affidamenti a terzi»;

all'art. 11, comma 1.ter della Convenzione, introdotto dall'art. 5.2 dell'atto aggiuntivo, stralciare le parole «dell'ammontare del saldo delle poste figurative maturate al termine del periodo regolatorio precedente e dell'aggiornamento trasportistico»;

il Ministero di settore deve verificare la convenienza della previsione di cui all'art. 9 riguardante la «Rinuncia al contenzioso»;

all'art. 12 sostituire le parole «nel decreto legislativo n. 163/2006» e con le seguenti: «nella normativa nazionale di rango primario»;



inserire una clausola del seguente tenore: «Il soggetto aggiudicatore dell'opera effettua il monitoraggio finanziario, fisico e procedurale ai sensi del decreto legislativo n. 299/2011. Il medesimo soggetto assicura, altresì, al CIPE flussi costanti di informazioni coerenti per contenuti e modalità con il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici di cui al citato art. 1 della legge n. 144/1999»;

nelle «Premesse» dell'allegato K occorre stralciare la seguente previsione: «Ci si riserva inoltre la possibilità di sottoporre all'approvazione del concedente eventuali ulteriori interventi dettati da specifiche, e al momento imprevedibili, condizioni intervenute nel corso del presente quinquennio regolatorio».

Tali conclusioni sono, tra l'altro, legate all'esigenza di coerenza con precedenti pareri resi dal NARS nn. 5, 8 e 9 del 2014, in occasione dei quali il nucleo ha ritenuto che il WACC dovesse essere aggiornato tenendo conto di un tasso risk free con riferimento alla media dei rendimenti del BTP decennale benchmark negli ultimi dodici mesi antecedenti la data di presentazione del piano al CIPE.

Tuttavia, il NARS ritiene che vada tenuto conto dell'intervento di fattori esogeni ed in particolare che è stato definito con apposito decreto e protocollo d'intesa il calmieramento delle tariffe all'1,5% con effetto pluriennale, il quale ha avuto incidenza sulle clausole contrattuali e sui ricavi previsti dal PEF, nonché dell'apprezzabile lasso di tempo trascorso, pari a oltre due anni nel caso di specie, tra la scadenza del periodo regolatorio e la presentazione del nuovo PEF al CIPE da parte del concedente. Il NARS rappresenta, dunque, al CIPE l'opportunità di rimettere al Ministero concedente lo svolgimento di tutti gli approfondimenti di competenza circa l'impatto di tali fattori, temperando la tutela della finanza pubblica, la salvaguardia dell'utenza e la realizzazione degli investimenti previsti. Resta salva, quindi, la possibilità per il Ministero concedente di far pervenire, prima dell'esame in CIPE, proposte integrative.

17A05283

DELIBERA 3 marzo 2017.

**Parere sullo schema di atto aggiuntivo alla convenzione unica sottoscritta il 3 marzo 2010 tra ANAS S.p.a. e la Società Autocamionale della Cisa p.A. e aggiornamento del piano economico finanziario.** (Delibera n. 23/2017).

#### IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Visto l'art. 43, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 22 dicembre 2011, n. 214, che prevede che gli aggiornamenti o le revisioni delle convenzioni autostradali, laddove comportino variazioni o modificazioni al piano degli investimenti ovvero ad aspetti di carattere regolatorio a tutela della finanza pubblica, siano sottoposti al parere del comitato interministeriale per la programmazione economica, sentito il NARS istituito con delibera 8 maggio 1996, n. 81 (*Gazzetta Ufficiale* n. 138/1996) e disciplinato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 novembre 2008 e successive modifiche ed integrazioni;

Vista la delibera 13 maggio 2010, n. 26, (*Gazzetta Ufficiale* n. 242/2010) con la quale questo comitato ha valutato favorevolmente, lo schema di convenzione unica tra ANAS S.p.a. e la Società Autocamionale della Cisa p.A. sottoscritta il 3 marzo 2010 ed approvata ai sensi dell'art. 2, comma 202, della legge 23 dicembre 2009, n. 191, (legge finanziaria 2010);

Vista la proposta di cui alla nota 17 giugno 2016, n. 24049, con cui il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) ha richiesto l'iscrizione all'ordine del giorno di questo comitato dell'esame dello schema di atto aggiuntivo alla convenzione unica sottoscritta il 3 marzo 2010 tra ANAS S.p.a. e la Società Autocamionale della Cisa p.A., dell'aggiornamento del relativo piano economico finanziario (PEF) e del piano finanziario regolatorio (PFR) e trasmesso la relativa documentazione istruttoria;

Vista la nota 27 luglio 2016, n. 29499, con la quale il MIT ha integrato la documentazione trasmessa;

Acquisito, ai sensi dell'art. 43, comma 1, del citato decreto-legge, n. 201/2011, il parere del nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida sulla regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS) 12 luglio 2016, n. 9;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e in particolare, che:

la scadenza della concessione è fissata al 31 dicembre 2031;

il periodo regolatorio è scaduto il 30 settembre 2013 e che in data 27 settembre 2013, la società concessionaria ha presentato una prima proposta di aggiornamento del PEF;

il 30 dicembre 2014 è intervenuto un protocollo d'intesa tra il MIT e la società concessionaria, con il quale è stato stabilito, in via provvisoria, un incremento tariffario per il 2015 pari all'1,5%;

con nota 3 marzo 2015, n. 2010, il MIT ha richiesto alla società concessionaria, di predisporre una versione aggiornata di PEF, che sviluppasse «un piano degli investimenti compatibile con l'attuale scadenza naturale della concessione presentando, altresì, un adeguamento tariffario contenuto nella misura del 1,5% per anno» e che la società concessionaria ha trasmesso al MIT, in data 8 giugno 2015, una versione aggiornata di PEF tenendo conto, nel rispetto dell'indifferenza finanziaria, del recupero del minor incremento tariffario assentito per il 2015;

il PEF prevede nel periodo regolatorio investimenti per circa 364 milioni di euro;

risultano più rilevanti, in termini di importo, i seguenti interventi: completamento dell'autostrada tra Parma (A1) e Nogarole Rocca (A22) il 1° lotto da Fontevivo (FR) all'autostazione Treccasali - Terre Verdiane ed opere accessorie e, nell'ambito della tratta Parma - La Spezia lavori di consolidamento, con adeguamento alle normative vigenti, di strutture, ponti, viadotti, gallerie; adeguamento degli impianti di illuminazione, ventilazione ed antincendio nelle gallerie;

con nota 27 luglio 2016, n. 29499, il MIT ha comunicato che nel PEF proposto non era stato inserito, per mero errore materiale, l'investimento relativo alla viabilità di adduzione casello di Parma ovest - variante alla SP 357 R in prossimità dell'abitato di Noceto, di importo pari a circa 15 milioni di euro;

l'arco temporale del PEF è pari a 18 anni (2014-2031);

il tasso di congrua remunerazione, determinato con i criteri del «costo medio ponderato del capitale» (WACC), è stimato in 9,50%;

