

<p>Decreta:</p> <p>Art. 1.</p> <p>La società «Trasporti Riuniti società cooperativa» con sede in Roma (RM) (codice fiscale 12150361009), già in gestione commissariale, è sciolta per atto d'autorità ai sensi dell'art. 2545-<i>septiesdecies</i> del codice civile.</p> <p>Art. 2.</p> <p>Considerati gli specifici requisiti professionali, come risultanti dal sopra citato <i>curriculum vitae</i>, è nominato commissario liquidatore il dott. Attilio Lasio, nato a Cagliari, il 7 agosto 1965 (c.f. LSATTI65M07B354O), domiciliato in Roma, piazzale Roberto Ardigò n. 38, int. 1, sc. A.</p>	<p>Art. 3.</p> <p>Al predetto commissario liquidatore spetta il trattamento economico previsto dal decreto ministeriale del 3 novembre 2016.</p> <p>Il presente decreto sarà pubblicato nella <i>Gazzetta Ufficiale</i> della Repubblica italiana.</p> <p>Avverso il presente provvedimento è possibile proporre ricorso amministrativo al Tribunale amministrativo regionale ovvero straordinario al Presidente della Repubblica nei termini e presupposti di legge.</p> <p>Roma, 9 settembre 2019</p> <p><i>Il direttore generale: CELI</i></p> <p>19A06031</p>
---	---

## DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

### COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 20 maggio 2019.

**Approvazione dell'accordo di cooperazione per la concessione autostradale A22 Brennero-Modena.** (Delibera n. 24/2019).

### IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

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 visto, in particolare, l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 31 agosto 1972, n. 670, recante «Approvazione del testo unico delle leggi costituzionali concernenti lo statuto speciale per il Trentino-Alto Adige» che all'art. 8 assegna alle Province autonome di Trento e Bolzano la potestà legislativa in materia di viabilità, trasporti di interesse provinciale, assunzione diretta di servizi pubblici e loro gestione a mezzo di aziende speciali, nonché in materia di urbanistica e di tutela del paesaggio;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 22 marzo 1974, n. 381, riguardante norme di attuazione dello statuto speciale per la Regione Trentino-Alto Adige e, in particolare, la previsione di una intesa fra lo Stato e le province autonome nel caso di tracciati autostradali che interessino il territorio provinciale, delegando inoltre alle Province autonome di Trento e di Bolzano le funzioni in materia di viabilità stradale di competenza dello Stato;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400 «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri»;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, recante «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi» e successive modificazioni;

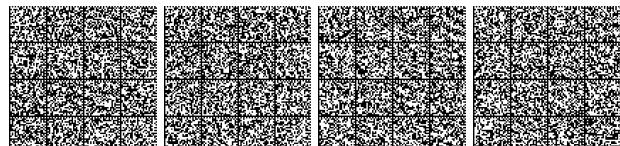
Vista la legge 23 dicembre 1992, n. 498, che, all'art. 11, ha demandato a questo Comitato l'emanaione di direttive per la concessione della garanzia dello Stato, per la revisione degli strumenti convenzionali e, a decorrere dall'anno 1994, per la revisione delle tariffe autostradali;

Vista la legge 24 dicembre 1993, n. 537, che, all'art. 10 ha dettato, tra l'altro, ulteriori disposizioni in tema di concessioni autostradali;

Vista la direttiva della Presidenza del Consiglio dei ministri in data 27 gennaio 1994, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 43 del 1994, recante «Principi sull'erogazione dei servizi pubblici»;

Vista la delibera di questo Comitato 24 aprile 1996, n. 65, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 118 del 1996, recante linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità non già diversamente regolamentati ed in materia di determinazione delle tariffe, che 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 (NARS), istituzione poi disposta con la delibera 8 maggio 1996, n. 81, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 138 del 1996;

Vista la delibera 20 dicembre 1996, n. 319, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 305 del 1996, con la quale questo Comitato ha definito lo schema regolatorio complessivo del settore autostradale e in particolare viene indicata la metodologia del *price-cap* quale sistema di determinazione delle tariffe, nonché stabilita 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 (PEF) da adottare da parte delle società concessionarie autostradali;

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

Vista la legge 27 dicembre 1997, n. 449, che all'art. 55, comma 13, come successivamente modificato, ha previsto, a decorrere dal 1° gennaio 1998, l'autorizzazione per la società titolare della concessione di costruzione e gestione dell'autostrada del Brennero «ad accantonare, in base al proprio piano finanziario ed economico, una quota anche prevalente dei proventi in un fondo destinato al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria attraverso il Brennero ed alla realizzazione delle relative gallerie nonché dei collegamenti ferroviari e delle infrastrutture connesse fino al nodo stazione di Verona»;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 dicembre 1998 (pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 26 del 1999 - supplemento ordinario) emanato ai sensi dell'art. 2 del decreto-legge 12 maggio 1995, n. 163, convertito dalla legge 11 luglio 1995, n. 273, e recante «Schema generale di riferimento per la predisposizione della carta dei servizi pubblici del settore trasporti (Carta della mobilità)»;

Vista la convenzione ANAS - Società autostrada del Brennero stipulata in data 29 luglio 1999 e in particolare l'art. 9 che prevede, nell'ambito dell'adeguamento tariffario la determinazione della variabile X per ciascun quinquennio fino alla scadenza della concessione e l'art. 25, che reca la disciplina dei «rapporti inerenti la successione tra il subentrante e il concessionario uscente», e prevede che:

1. «alla scadenza del periodo di durata della concessione il concessionario uscente resta obbligato a proseguire nell'ordinaria amministrazione dell'esercizio dell'autostrada e delle relative pertinenze fino al trasferimento della gestione stessa;

2. per le nuove opere eseguite, che verranno eventualmente assentite successivamente alla presente convenzione non ancora ammortizzate, il concessionario uscente ha diritto ad un indennizzo dei tali poste dell'investimento, da parte del subentrante. Tale indennizzo è regolato secondo quanto previsto dalla direttiva ministeriale n. 283/1998»;

Visto il decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 286, che, all'art. 11, stabilisce ulteriori principi in tema di qualità dei servizi pubblici;

Vista la direttiva 1999/62/CE, come successivamente modificata dalle direttive 2006/38/CE e 2011/76/UE, recepita con decreto legislativo n. 7 del 25 gennaio 2010, successivamente modificata con decreto legislativo n. 43 del 4 marzo 2014;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, riguardante le disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa;

Visto il decreto 14 marzo 2003 emanato dal Ministero dell'interno di concerto con il Ministro della giustizia ed il MIT e successive modificazioni, ed in particolare il successivo decreto 21 marzo 2017 emanato dal Ministero dell'interno di concerto con il Ministro della giustizia ed il MIT, con il quale in sintesi in assenza di diversa deliberazione del CIPE sono adottati gli schemi-tipo dei protocolli di legalità definiti dalla vigente normativa, nonché restano valide le linee guida varate dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere (CCASGO) nella seduta del 27 ottobre 2004;

Vista la delibera 15 giugno 2007, n. 39, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 197 del 2007 e successive modificazioni e integrazioni, che detta criteri in materia di regolazione economica del settore autostradale;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 novembre 2008 e successive modificazioni, con il quale si è proceduto alla riorganizzazione del NARS, che all'art. 1, comma 1, prevede che, su richiesta di questo Comitato o dei Ministri interessati, lo stesso nucleo esprima parere in materia tariffaria e di regolamentazione economica dei settori di pubblica utilità, tra cui il settore autostradale;

Visto il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, cosiddetto «Codice antimafia» e successive modificazioni;

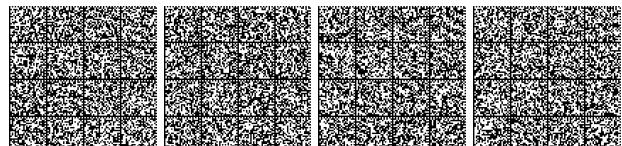
Visto il decreto-legge del 6 dicembre 2011, n. 201, recante disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici, che all'art. 37 «Liberalizzazione del settore dei trasporti» istituisce l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) con specifiche competenze in materia di concessioni autostradali, ed in particolare relativamente alle nuove concessioni;

Visto il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, concernente il ruolo assegnato al CIPE in materia di programmazione pluriennale;

Visto il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, concernente «Attuazione dell'art. 30, comma 9, lettere e), f) e g), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti»;

Visto il decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1 (cosiddetto decreto «Cresci Italia»), convertito dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, che, all'art. 36, comma 6-ter, recante disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività, in particolare conferma le competenze di questo Comitato in materia di atti convenzionali, con particolare riferimento ai profili di finanza pubblica, e le diverse attribuzioni all'ART;

Visto il decreto 1° ottobre 2012, n. 341, con il quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (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 al comma 2, dell'art. 36, del decreto-legge n. 98 del 2011 e successive modificazioni;



Vista la delibera 21 marzo 2013, n. 27, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 120 del 2013, con la quale questo Comitato ha integrato la delibera n. 39 del 2007 dettando, per le concessionarie esistenti alla data di pubblicazione della delibera stessa, criteri e modalità di aggiornamento quinquennale dei piani economico-finanziari;

Vista la delibera 19 luglio 2013, n. 30, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 297 del 2013, con la quale questo Comitato ha approvato il documento tecnico intitolato «Integrazione della delibera n. 39 del 2007 relativa alla regolazione economica del settore autostradale: requisiti di solidità patrimoniale», disponendone l'applicazione alle nuove concessioni in relazione alle quali, alla data di adozione della delibera medesima, non sia stato pubblicato il bando di gara ovvero, nei casi in cui è previsto, non si sia ancora proceduto all'invio delle lettere di invito;

Visto il Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) ed in particolare gli articoli 3, 4, 14 e 170;

Visto il regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete trans-europea dei trasporti (TEN-T) e che abroga la decisione n. 661/2010/UE;

Visto il regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa;

Vista la direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2014, sull'aggiudicazione dei contratti in concessione ed in particolare gli articoli 2 e 17 relativi, rispettivamente, ai principi di libera amministrazione delle autorità pubbliche e agli accordi di cooperazione tra enti nell'ambito del settore pubblico;

Visto il decreto del MIT 9 giugno 2015, n. 194, e successive modificazioni, con il quale è stata soppressa la struttura tecnica di missione, istituita con decreto dello stesso Ministro 10 febbraio 2003, n. 356, e successive modificazioni, e i compiti di cui agli articoli 3 e 4 del medesimo decreto sono stati trasferiti alle competenti direzioni generali del Ministero, alle quali è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

Vista la delibera 6 agosto 2015, n. 62, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 271 del 2015, con la quale questo Comitato ha approvato lo schema di protocollo di legalità licenziato nella seduta del 13 aprile 2015 dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere (CCASGO), costituito con decreto 14 marzo 2003, emanato dal Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Visto il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e successive modificazioni, denominato «Codice contratti pubblici» che ha abrogato il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente il «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE»;

Viste le delibere ART n. 70 del 23 giugno 2016 avente ad oggetto la definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, n. 2 del 26 gennaio 2018 avente ad oggetto l'avvio del procedimento per la definizione del sistema tariffario di pedaggio per l'affidamento della gestione *in house* della tratta autostradale A22 Brennero-Modena, e n. 73 del 18 luglio 2018 che ha approvato il sistema tariffario di pedaggio, basato sul metodo del *price cap* e con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale che, nell'apposito allegato, definisce la tariffa unitaria media;

Visto l'art. 13-*bis* della decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, e successive modificazioni (inclusa la modifica apportata dall'art. 1, comma 1165, della legge 27 dicembre 2017, n. 205) che prevede la possibilità di sottoporre al CIPE l'istruttoria in merito alla concessione autostradale A22 Brennero-Modena, ai fini dell'approvazione da parte del Comitato, e il perseguimento delle finalità previste dai protocolli d'intesa del 14 gennaio 2016 tra MIT e la Regione Trentino-Alto Adige, unitamente a tutte le amministrazioni pubbliche sottoscrittrici di tali protocolli interessate allo sviluppo del corridoio scandinavo, con la seguente articolazione:

- 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;

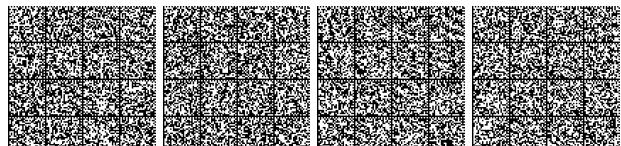
Visto il protocollo d'intesa sottoscritto in data 14 gennaio 2016 tra i soci pubblici di «Autostrada del Brennero S.p.a.» e il MIT, nell'ambito della collaborazione tra pubbliche amministrazioni per la valorizzazione e lo sviluppo e tutela del territorio, che prevede la gestione da parte di tali soggetti pubblici della tratta autostradale A22 Brennero-Verona-Modena ai sensi della suddetta direttiva 2014/23/UE;

Visto il comma 4 del citato art. 13-*bis* del decreto-legge n. 148 del 2017, che prevede che gli atti convenzionali di concessione dell'infrastruttura stradale A22 Brennero-Modena sono stipulati dal MIT con il concessionario, dopo l'approvazione del CIPE, previo parere dell'ART, sullo schema di convenzione, entro il 30 novembre 2018;

Visto il parere consultivo del Consiglio di Stato n. 1645 del 2018, trasmesso con nota 26 giugno 2018;

Visto il decreto-legge del 25 luglio 2018, n. 91, riguardante la proroga dei termini previsti da disposizioni legislative ed in particolare l'art. 4, comma 3-*quater*, che modifica l'art. 13-*bis*, del decreto-legge n. 148 del 2017 sopra citato;

Visto l'art. 16 decreto-legge n. 109 del 28 settembre 2018 «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 con la legge n. 130 del 16 novembre 2018, che ha ulteriormente ampliato le competenze dell'ART e disposizioni in materia di tariffe e di sicurezza autostradale;



Visto il parere della Commissione europea - Direzione generale del mercato interno, dell'industria, dell'imprenditoria e delle PMI (DG GROW) comunicato con nota prot. n. 6559656 del 20 novembre 2018 e trasmesso con nota MIT prot. n. 14105 del 21 novembre 2018;

Vista il parere dell'ART n. 10 del 22 novembre 2018 che ha formulato alcune osservazioni sullo schema di accordo di cooperazione relativo all'affidamento della tratta autostradale A22 Brennero-Modena;

Visto il parere NARS n. 6 del 26 novembre 2018 che ha rimesso a questo comitato la valutazione inerente all'approvazione dell'atto convenzionale di concessione dell'infrastruttura autostradale A22 Brennero-Modena tenuto conto quanto di quanto espresso nel medesimo parere;

Vista la delibera n. 68 del 28 novembre 2018 pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* con la quale questo Comitato ha approvato lo schema di accordo di cooperazione relativo all'affidamento della tratta autostradale A22 Brennero-Modena con le osservazioni formulate nei sopra citati pareri e in particolare la prescrizione al punto 5 del deliberato che prevede che: «In assenza di un quadro regolatorio complessivo che tenga conto anche del nuovo sistema tariffario di ART, l'accordo e i relativi allegati, modificati in relazione alle prescrizioni, saranno nuovamente sottoposti al Comitato per la verifica delle condizioni di equilibrio economico-finanziario che devono sussistere al momento dell'affidamento della concessione e permanere nel corso della gestione»;

Visto la nota n. 37294 del 14 dicembre 2018 con la quale la Corte dei conti nell'ammettere a registrazione con osservazione la suddetta delibera n. 68 del 2018, ha evidenziato la necessità che «a quadro finanziario definito, venga formulata una nuova proposta di accordo da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, diretta a conseguire un'ulteriore delibera da parte del CIPE volta a consolidare il presupposto previsto dalla legge ai fini della stipula dell'atto convenzionale, senza ulteriori obblighi di finanziamento delle tratte o degli interventi previsti per l'autostrada A22, da parte dello Stato, oltre a quelle già coperte finanziariamente»;

Vista la nota del presidente della Regione autonoma Trentino-Alto Adige n. 28152 del 20 dicembre 2018, acquisita agli atti della Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione ed il coordinamento della politica economica (DIPE) al n. 6570, con la quale si formalizzano rilievi e criticità riguardo alla deliberazione adottata dal CIPE n. 68 del 2018, con particolare riguardo al punto 4 del deliberato che «concerne, da un lato, una presunta posizione debitoria del concessionario in proroga e, dall'altro, un conguaglio tra un'eventuale partita di dare ed avere con lo Stato da parte del concessionario» uscente;

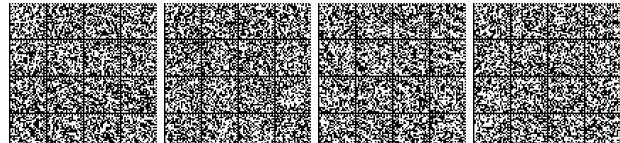
Vista la congiunta della direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali e della direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali n. 1286 del 17 gennaio 2019, consegnata in seduta di questo Comitato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti tra le varie ed eventuali, relativa all'attuazione della citata delibera n. 68 del 2018 ed acquisita agli atti del DIPE al n. 272 del 17 gennaio 2019, con la quale il MIT ha formulato alcune proposte;

Vista la nota del presidente della Regione autonoma Trentino-Alto Adige, consegnata in seduta di questo Comitato ed acquisita agli atti del DIPE al n. 271 del 17 gennaio 2019, che segnala le principali criticità riscontrate dalla regione e dagli enti territoriali relativamente all'attuazione della citata delibera n. 68 del 2018 e all'accordo di cooperazione tra lo Stato e gli enti locali, che mettono a rischio l'equilibrio economico-finanziario della concessione e il quadro degli investimenti programmati dagli enti locali;

Vista la delibera n. 3 del 17 gennaio 2019 (attualmente sottoposta al controllo preventivo di legittimità delle Corte dei conti) con la quale questo Comitato nel prendere atto delle criticità riscontrate dalla regione e dagli enti territoriali relativamente all'attuazione della citata delibera n. 68 del 2018 e all'accordo di cooperazione tra lo Stato e gli enti locali e delle proposte formulate dal MIT, ha sostituito il punto 4 della delibera del CIPE n. 68 del 2018, fissando i criteri per le modalità di calcolo degli eventuali benefici netti tra la scadenza della precedente concessione e l'effettivo subentro del nuovo concessionario;

Viste le note del presidente della Regione autonoma Trentino-Alto Adige con le quali sono state rappresentate, durante le ripetute interazioni tra amministrazioni centrali ed enti territoriali, le diverse, successive proposte di modifica del testo dello schema di accordo di cooperazione e di risoluzione delle criticità rilevate dagli enti firmatari e sono stati trasmessi gli allegati al suddetto accordo, di seguito elencate:

- n. 3104 del 1° febbraio 2019, acquisita al protocollo DIPE al n. 581;
- n. 3473 del 6 febbraio 2019, acquisita al protocollo DIPE al n. 670;
- n. 4742 del 19 febbraio 2019, acquisita al protocollo DIPE al n. 958;
- n. 4887 del 19 febbraio 2019, acquisita al protocollo DIPE al n. 995;
- n. 5156 del 21 febbraio 2019, acquisita al protocollo DIPE al n. 1037;
- n. 6365 del 4 marzo 2019, acquisita al protocollo DIPE al n. 1279;
- n. 6997 dell'11 marzo 2019, acquisita al protocollo DIPE al n. 1481;
- n. 7326 del 13 marzo 2019, acquisita al protocollo DIPE al n. 1532;
- n. 10429 del 16 aprile 2019, acquisita al protocollo DIPE al n. 2204;
- n. 10986 del 23 aprile 2019, acquisita al protocollo DIPE al n. 2329;
- n. 11502 del 30 aprile 2019, acquisita al protocollo DIPE al n. 2389;
- n. 11719 del 3 maggio 2019, acquisita al protocollo DIPE al n. 2467;



Viste le note con le quali il MIT ha formulato a sua volta le proprie valutazioni, anche a riscontro di quanto scritto dalla controparte durante le ripetute interazioni tra amministrazioni centrali ed enti territoriali in merito allo schema di accordo di cooperazione e trasmesso i relativi atti ed in particolare le note:

- n. 2179 del 15 febbraio 2019, acquisita al protocollo DIPE al n. 860;
- n. 2305 del 20 febbraio 2019, acquisita al protocollo DIPE al n. 1007;
- n. 3305 del 12 marzo 2019, acquisita al protocollo DIPE al n. 1517;
- n. 4094 del 3 aprile 2019, acquisita al protocollo DIPE al n. 1895;
- n. 4227 del 5 aprile 2019, acquisita al protocollo DIPE al n. 1979;
- n. 4739 del 16 aprile 2019, acquisita al protocollo DIPE al n. 2225;
- n. 5088 del 26 aprile 2019, acquisita al protocollo DIPE al n. 2350;
- n. 17456 del 30 aprile 2019, acquisita al protocollo DIPE al n. 2422;
- n. 5193 del 2 maggio 2019, acquisita al protocollo DIPE al n. 2434;
- n. 18607 dell'8 maggio 2019, acquisita al protocollo DIPE al n. 2574;
- n. 19072 del 10 maggio 2019, acquisita al protocollo DIPE al n. 2648;

Considerata la necessità di approvare a conclusione del procedimento un testo definitivo dell'accordo di cooperazione per la concessione autostradale A22 Brennero-Modena, al fine di poter avviare la nuova concessione e contestualmente adempiere a quanto richiesto dalla Corte dei conti con la nota n. 37294 del 14 dicembre 2018;

Vista la nota n. 17952 del 3 maggio 2019, con la quale il capo di Gabinetto del MIT ha richiesto l'iscrizione all'ordine del giorno ai fini dell'approvazione da parte di questo Comitato dell'accordo di cooperazione per la concessione autostradale A22 Brennero-Modena e ha trasmesso la relativa documentazione istruttoria, facendo riserva di trasmettere il parere dell'ART non appena acquisito;

Visto il parere n. 3 dell'8 maggio 2019, con il quale l'ART ha formulato alcune osservazioni sull'accordo di cooperazione di cui trattasi;

Visto il testo definitivo dell'accordo di cooperazione, aggiornato alla luce del parere dell'ART e condiviso con i rappresentanti della Regione Trentino-Alto Adige, trasmesso dal MIT con la nota n. 19072 del 10 maggio 2019;

Visto il parere NARS n. 2 del 14 maggio del 2019;

Vista l'informativa nel corso della seduta del Comitato con la quale il MIT rende noto, relativamente alla regolazione dei periodi transitori delle concessioni scadute e non ancora riassegnate, che procederà quanto prima alla definizione di adeguati criteri generali ai fini dell'adozione da parte di questo Comitato di una deliberazione che definisce regole generali applicabili a tutti i periodi transitori;

Vista l'informativa nel corso della seduta del Comitato con quale si rende noto la necessità di effettuare alcune precisazioni per chiarire senza alterare il testo della delibera n. 3 del 2019 e sostituire il punto 4 della medesima con il seguente, al fine della sua risottoposizione al controllo di legittimità da parte della Corte dei conti:

«4. Criteri di calcolo e utilizzo dei benefici finanziari per l'autostrada A22 Modena-Brennero.

4.1. Nel calcolo per l'esatta quantificazione del valore di subentro, alla data della nuova stipula, al netto dei benefici registrati per il protrarsi della gestione della concessione oltre la scadenza del 30 aprile 2014, si applicano le regole di cui ai seguenti punti:

4.1.1. al fine della quantificazione degli eventuali benefici netti registrati nel periodo compreso tra la data di scadenza della concessione e la data di effettivo subentro, il concessionario scaduto predispone un piano finanziario transitorio d'intesa con il concedente secondo lo schema previsto dalla delibera di questo Comitato n. 39 del 2007 e successive modificazioni e integrazioni;

4.1.2. nel predetto piano finanziario devono essere considerati i valori a consuntivo delle grandezze economico-finanziarie e la proiezione dei valori stimati sino alla data di presunto subentro;

4.1.3. nella determinazione del tasso di congrua remunerazione del capitale investito (WACC) il parametro relativo al premio di rischio (ERP) è fissato pari a zero.

4.2. Gli eventuali benefici finanziari, al netto del valore di subentro, registrati dal concessionario uscente «Autostrada del Brennero S.p.a.», dalla data di scadenza della concessione alla data di subentro del nuovo concessionario, quantificati dal concedente ai sensi del precedente punto 4.1, sono destinati, ai soli fini regolatori, alla realizzazione degli investimenti previsti nella nuova concessione dall'art. 8 dell'accordo di cooperazione. Qualora all'esito della definitiva quantificazione dei suddetti benefici finanziari, da condividere in contraddittorio con il concessionario uscente «Autostrada del Brennero S.p.a.», tale valore, al netto del valore di subentro, fosse a debito, il medesimo importo sarà versato all'entrata del bilancio dello Stato da parte del concessionario uscente.»;

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

Sotto l'aspetto procedurale:

1. con nota del 20 dicembre 2018 la Regione autonoma Trentino-Alto Adige ha sollevato rilievi e criticità in merito all'approvazione da parte di questo Comitato, in particolare con riguardo al recepimento all'interno del deliberato delle osservazioni dell'ART di cui al parere n. 10 del 22 novembre 2018 i cui contenuti, secondo quanto indicato nella nota della regione medesima «risultano pregiudizievoli alla bancabilità del PEF», nonché al punto 4 della citata delibera che «concerne da una lato una presunta posizione debitoria del concessionario in proroga e, dall'altro, un conguaglio tra un'eventuale partita di dare ed avere con lo Stato da parte del concessionario uscente con il valore di subentro da riconoscere al medesimo», indicando altresì tale prospettazione come «illegittima ed infondata in fatto e in diritto»;



2. nel corso della successiva riunione di questo Comitato del 17 gennaio 2019, sono state consegnate in seduta:

2.1. la nota del presidente della Regione autonoma Trentino-Alto Adige, che segnala le ulteriori criticità riscontrate dalla regione e dagli enti territoriali relativamente all'attuazione della citata delibera CIPE 68/2018 e all'accordo di cooperazione, che «mettono a rischio l'equilibrio economico-finanziario della concessione e il quadro degli investimenti programmati dagli enti locali» a fronte delle quali «l'*iter* di stipula dell'accordo di cooperazione tra Stato e gli enti locali ha subito (...) un arresto»;

2.2. la nota congiunta n. 1286 della direzione per la vigilanza sulle concessionarie autostradali e della direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali del MIT, relativa all'attuazione della delibera n. 68 del 2018, con la quale vengono proposte:

1) «al fine della quantificazione degli eventuali benefici netti registrati nel periodo compreso tra la data di scadenza della concessione e la data di effettivo subentro, il concessionario scaduto predispone un piano finanziario transitorio secondo lo schema previsto dalla delibera di questo Comitato n. 39 del 2007 e successive modifiche e integrazioni;

2) il predetto piano economico-finanziario dovrà recepire i valori a consuntivo delle grandezze economico-finanziarie e la proiezione dei valori stimati sino alla data di presunto subentro;

3) nella determinazione del tasso di congrua remunerazione del capitale investito (WACC) il parametro relativo al premio di rischio [*Equity Risk Premium - ERP*] è fissato pari a zero»;

3. in considerazione delle suddette circostanze, questo Comitato con delibera n. 3 del 17 gennaio 2019 ha, pertanto, previsto i criteri per le modalità di calcolo degli eventuali benefici finanziari netti consuntivi dalla società «Autostrada del Brennero S.p.a.» e sostituito il punto 4 della delibera del CIPE n. 68 del 2018, punto riformulato, alla luce della comunicazione sopra specificata, al fine di renderne maggiormente chiaro il contenuto;

4. in data 25 gennaio 2019, «Autostrada del Brennero S.p.a.» ha presentato ricorso al TAR del Lazio, tra l'altro, avverso la delibera n. 68 del 2018, chiedendo l'annullamento del punto 4 della delibera relativo alla quantificazione dei benefici conseguiti durante la gestione del periodo transitorio e al versamento alle casse dello Stato di tali benefici al netto del valore di subentro;

5. nelle more della definizione del contenzioso è stato pertanto predisposto, al fine di superare le criticità riscontrate anche sulla base delle indicazioni fornite dagli enti territoriali, un nuovo schema di accordo di cooperazione, con relativi allegati, tra il MIT e le seguenti amministrazioni pubbliche: Regione Trentino-Alto Adige, Provincia autonoma di Bolzano, Provincia autonoma di Trento, Provincia di Verona, Provincia di Modena, Provincia di Mantova, Provincia di Reggio Emilia, Comune di Bolzano, Comune di Trento, Comune di Verona, Comune di Mantova, Azienda consorziale trasporti di Reggio Emilia, Camera di commercio di Bolzano, Camera di commercio di Trento, Camera di commercio di Verona, Camera di commercio di Mantova («Amministrazioni pubbliche territoriali»), che si avvalgono, nel ruolo di concessionario di società *in house* esistente, quale «Autostra-

da del Brennero S.p.a.», o appositamente costituita, nel cui capitale in entrambi i casi non dovranno figurare, al momento della sottoscrizione dell'accordo, soci privati, quale società strumentale per la gestione dell'accordo di cooperazione;

6. con la nota n. 3305 del 12 marzo 2019 il MIT ha trasmesso il PEF, il Piano finanziario regolatorio (PFR) e la relazione esplicativa all'ART ai fini della «verifica delle condizioni di equilibrio economico-finanziario»;

7. con nota n. 2529 del 15 marzo 2019, la suddetta autorità ha evidenziato alcune criticità, in particolare che il PEF ha previsto «rilevanti ed inediti impegni finanziari» tali da determinare un fabbisogno finanziario considerevolmente più elevato di quello precedentemente previsto, nonché uno scostamento in riduzione delle previsioni di traffico assunte in precedenza ed ha aggiornato il WACC nominale *pre-tax* a 6,92%, tenuto conto del periodo intercorso dal precedente parere della medesima che lo aveva fissato ad un livello inferiore e dell'evoluzione del mercato dei capitali e rimettendo «alla valutazione delle amministrazioni l'opportunità di individuare diverse e più efficaci modalità di interlocuzione con il potenziale concessionario al fine di poter assicurare la conclusione dell'istruttoria nel rispetto delle indicazioni del CIPE e, in generale, dei principi di efficacia ed efficienza dell'azione amministrativa»;

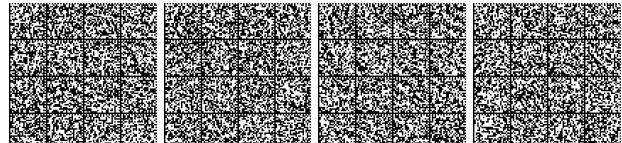
8. con nota n. 4094 del 3 aprile 2019 il MIT ha riformulato lo schema di accordo di cooperazione invitando la regione alla riformulazione del PEF alla luce delle osservazioni dell'ART e lo ha trasmesso agli interessati;

9. in data 4 aprile 2019, in occasione della seduta di questo Comitato è stata resa un'informativa del MIT relativamente al proseguo della definizione dell'accordo di cooperazione tra il Ministero stesso e gli enti territoriali relativo alla concessione autostradale A22 Brennero-Modena;

10. in considerazione della necessità di pervenire ad un testo condiviso di accordo di cooperazione, da aprile a maggio 2019 si sono svolti numerosi incontri ed è in corso notevole corrispondenza per addivenire ad uno schema di accordo definitivo;

11. con nota n. 4739 del 16 aprile 2019 il MIT ha sollecitato la regione all'invio formale dello schema di accordo e della documentazione allegata, esprimendo inoltre la contrarietà «sia al riconoscimento del valore di subentro al concessionario uscente nelle more della definizione del contenzioso avviato sui benefici finanziari consuntivi a decorrere dal 30 aprile 2014 e sia ad un'ipotesi di incremento generalizzato delle tariffe per i veicoli pesanti in deroga alla normativa comunitaria»;

12. con nota n. 10986 del 23 aprile 2019, il presidente della Regione Trentino-Alto Adige nel prendere atto della comunicazione del MIT propone alcune specificazioni al testo dell'accordo, tra le quali l'espunzione dalle premesse dell'accordo dell'importo dei presunti benefici finanziari (300 milioni di euro nella quantificazione provvisoria), mantenendolo nel testo dell'accordo di cooperazione solamente in una formulazione priva di quantificazione, nelle more della risoluzione contenziosa a seguito di sentenza, pur lasciando la quantificazione all'interno dei calcoli del PEF e ribadendo l'importanza della «introduzione e successiva applicazione della cosiddetta tariffa ambientale, finalizzata alla realizzazione, all'interno del corridoio, di opere volte a ridurre la congestione o il danno ambientale»;



13. con nota n. 5088 del 26 aprile 2019, il MIT ha fatto presente di aver «espunto l'importo dei benefici finanziari stimati dalla direzione in euro 300 milioni a condizione che nel PEF e nella relazione di accompagnamento vengano destinati, nella more della definizione del contenzioso, all'azzeramento del valore di subentro da riconoscere al concessionario uscente ed alla copertura parziale del nuovo programma di investimenti da riconoscere ai fini tariffari»;

14. con la nota n. 11502 del 30 aprile 2019, il presidente della Regione Trentino-Alto Adige in risposta al MIT ha richiesto di inserire alcune ulteriori modifiche al testo dell'accordo, rappresentando, tra l'altro, che: «per quanto riguarda l'introduzione della cosiddetta tariffa ambientale e il relativo finanziamento di alcune iniziative prioritarie di interesse europeo, di cui all'art. 22.8 dell'accordo, i soci pubblici ritengono questo impegno di straordinaria e fondamentale importanza, anche in un'ottica di continuità con le politiche pubbliche che si stanno adottando e implementando nell'ambito del corridoio del Brennero. Coerentemente con quanto previsto dall'art. 13-bis, comma 2 del decreto-legge n. 148 del 2017 e dall'art. 55, comma 13 della legge 27 dicembre 1997, n. 449 — richiamati peraltro anche dagli articoli 9.14 e 9.15 dell'accordo di cooperazione — si propone pertanto l'introduzione di una clausola secondo la quale, nelle more dell'introduzione e attuazione della cosiddetta tariffa ambientale di cui all'art. 22.8 dell'accordo, gli interventi di interesse europeo ivi previsti (interporto di Trento, interporto ferroviario di Isola della Scala e porto fluviale di Valdaro) saranno finanziati con i fondi annuali accantonati ai sensi dell'art. 13-bis, comma 2 del decreto-legge n. 148/2017 e dell'art. 55, comma 13 della legge 27 dicembre 1997, n. 449. Tali interventi sono, infatti, da ritenersi coerenti con quanto disciplinato dalle suddette leggi» inoltre ha proposto una riformulazione dell'art. 42 «con l'introduzione di una condizione risolutiva (o se si dovesse preferire, di una condizione sospensiva), volta a consentire alla società «Autostrada del Brennero S.p.a.» di procedere alla liquidazione dei privati nei successivi dodici mesi dalla registrazione del decreto interministeriale di approvazione del medesimo accordo di cooperazione»;

15. con nota n. 17456 del 30 aprile 2019, il MIT ha fatto presente di condividere le modifiche richieste dalla regione ad eccezione di quella relativa all'art. 42.2 dell'accordo, relativamente alla liquidazione dei soci privati della società «in quanto in contrasto sia con la normativa di riferimento nazionale e sia con il parere rilasciato dal DG GROW, che non prevedono la presenza di soggetti privati nella compagine societaria del nuovo concessionario» espungendone pertanto, la formulazione dal relativo schema;

16. con nota n. 18607 dell'8 maggio 2019, il MIT ha trasmesso il parere n. 3 in pari data con il quale l'ART ha espresso alcune osservazioni in merito all'articolato ed in merito al PEF, tra le quali:

16.1. la proposta di inserimento di una clausola risolutiva ai sensi dell'art. 1456 del codice civile all'art. 9.14 relativamente al mancato adempimento di alcuni obblighi a carico del concessionario;

16.2. la richiesta di utilizzare l'istituto della risoluzione per inadempimento al posto di quello della decadenza, non più conforme al codice dei contratti vigente;

16.3. la necessità di coordinare il contenuto dell'art. 22.8 relativo al finanziamento delle iniziative prioritarie di interesse europeo con il vincolo di destinazione previsto dall'art. 55, comma 13, ivi richiamato «che ne impone l'utilizzo esclusivo per il rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria attraverso il Brennero e per la realizzazione delle relative gallerie nonché dei collegamenti ferroviari fino al nodo stazione di Verona»;

16.4. la constatazione che il livello degli indicatori «appare idoneo ad assicurare l'equilibrio del piano economico-finanziario, sussistendo la contemporanea presenza delle condizioni di equilibrio economico (convenienza economica o redditività) ed equilibrio finanziario (sostenibilità finanziaria o bancabilità)»;

17. con nota n. 19072 del 10 maggio 2019 il MIT ha definitivamente trasmesso al DIPE il testo finale dell'accordo, modificato alla luce delle osservazioni dell'ART, fornite per ultime con il parere n. 3 dell'8 maggio 2019;

18. nelle premesse di tale schema definitivo è previsto che «il concedente ed il concessionario concordano, inoltre, che all'esito della definizione del contenzioso di cui alla precedente lettera x) si procederà all'aggiornamento del piano economico-finanziario e del piano finanziario regolatore di cui all'allegato E) del presente accordo di cooperazione per tenere conto di quanto statuito dall'autorità giurisdizionale»;

19. su tale schema di accordo di cooperazione si è espresso favorevolmente il NARS con parere n. 2 del 14 maggio del 2019, con osservazioni, tra le quali in particolare:

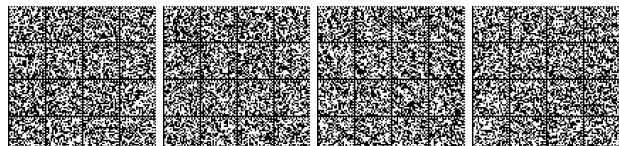
19.1. per quanto riguarda l'aspetto giuridico, nel paragrafo 2.2 del citato parere NARS sono rappresentate alcune considerazioni di carattere sistematico alla struttura dell'accordo o di carattere formale e/o di *editing*, delle quali è segnalata l'opportunità di valutare l'integrazione, riguardanti, tra le altre, alcune modifiche terminologiche o specificazioni;

19.2. per quanto riguarda l'aspetto finanziario, il NARS si esprime facendo presente, tra gli altri punti, che:

il MIT dovrebbe richiedere al concessionario di dettagliare i cronoprogrammi per singolo intervento, in modo da individuare le singole scadenze (presentazione progettazioni, lavorazioni, ecc.) e le relative penalità previste dall'allegato K) «Disciplinare per applicazione sanzioni e penali»;

il MIT dovrebbe acquisire dal concessionario sia studi progettuali di massima sia i cronoprogrammi degli interventi relativi all'interporto di Trento e all'interporto ferroviario di Isola della Scala (Verona), nonché le relative risorse necessarie che dovranno essere erogate da parte di «RFI S.p.a.» al soggetto attuatore, in modo che possano essere considerate nell'aggiornamento del contratto di programma RFI-MIT, coerentemente con la programmazione delle risorse per gli interventi della medesima «RFI S.p.a.»;

in occasione dell'aggiornamento quinquennale e previa condivisione con ART, il MIT potrebbe considerare l'effettivo impatto degli efficientamenti economici del modello tariffario sugli obiettivi di manutenzione e sicurezza della infrastruttura;



relativamente alla qualità, il NARS propone due forme di verifica (in condizione ordinaria e in condizione di emergenza) e di sviluppare modalità di coinvolgimenti ulteriore dei viaggiatori nella misurazione della *customer satisfaction* tramite nuove tecnologie;

Sotto l'aspetto del contenuto:

1. l'accordo è costituito da due parti, oltre alle premesse:

la parte I, relativa all'accordo di cooperazione tra amministrazioni aggiudicatrici ai sensi dell'art. 17 della direttiva 2014/23/UE, che regolamenta principalmente il rapporto tra il concedente (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) e le amministrazioni pubbliche territoriali (articoli 1-6);

la parte II relativa a termini e condizioni per la realizzazione degli interventi e la gestione dell'infrastruttura autostradale A22 Brennero-Verona-Modena, che disciplina il rapporto tra il concedente e il concessionario, ossia la società *in house* esistente o appositamente costituita (nel cui capitale, in entrambi i casi, non devono figurare, al momento della sottoscrizione dell'accordo di cooperazione, soci privati) i cui azionisti sono gli enti locali e territoriali (articoli 7-44);

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

due membri nominati dal MIT, di cui uno con funzione di presidente;

un membro nominato dal MEF;

un membro nominato dalla Regione Trentino-Alto Adige;

due membri di nomina congiunta della Regione Trentino-Alto Adige, delle Province autonome di Trento e di Bolzano e delle altre amministrazioni territoriali e locali;

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

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

*A)* Descrizione interventi;

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

*C)* Classificazione degli interventi di ordinaria manutenzione;

*D)* Cronoprogramma degli interventi;

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

*F)* Sistema di contabilità regolatoria;

*G)* Requisiti di solidità patrimoniale;

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

*I)* Analisi trasportistica;

*J)* Indicatori di qualità;

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

*L)* Statuto del concessionario;

*M)* Elenco di interventi di miglioramento della viabilità ordinaria funzionali all'asse autostradale;

Sotto l'aspetto finanziario:

5. il valore complessivo degli interventi come indicati nel PEF è pari a circa 4,14 miliardi di euro e consistono nella progettazione, realizzazione e gestione dei seguenti interventi:

*a.* terza corsia tra Verona e intersezione A1;

*b.* terza corsia dinamica tratto Bolzano nord-Verona;

*c.* sovrappassi;

*d.* barriere antirumore;

*e.* stazioni autostradali e centri di servizio per la sicurezza autostradale;

*f.* parcheggi e autoparchi;

*g.* aree di servizio;

*h.* apprestamenti impiantistici e innovazioni tecnologiche;

*i.* interventi sul corpo autostradale (piazzole per la sosta di emergenza, barriere di sicurezza, allargamenti);

*j.* interventi di manutenzione straordinaria sulle opere d'arte;

*k.* interventi di stabilizzazione dei versanti;

*l.* interventi di miglioramento della viabilità ordinaria funzionali all'asse autostradale;

6. l'accordo prevede, inoltre, ai sensi dell'art. 22.8, la realizzazione delle seguenti iniziative prioritarie di interesse europeo, dal costo complessivo di circa 250 milioni di cui:

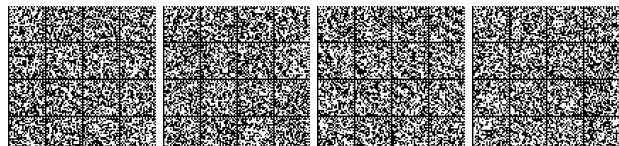
*a.* interporto di Trento;

*b.* interporto ferroviario di Isola della Scala (Verona);

*c.* porto fluviale di Valdaro (Mantova);

7. per la realizzazione degli interventi di cui all'art. 22.8, è prevista de futuro l'applicazione di una maggiorazione tariffaria di tipo ambientale, in attuazione e nel rispetto di quanto previsto dalla direttiva 1999/62/CE, come successivamente modificata dalle direttive 2006/38/CE e 2011/76/UE, recepite con decreto legislativo n. 7 del 25 gennaio 2010, successivamente modificato con decreto legislativo n. 43 del 4 marzo 2014, finalizzata alla realizzazione di iniziative prioritarie di interesse europeo, per ridurre la congestione e il danno ambientale nei territori attraversati, con modalità da definire con disciplinari sottoscritti dal concedente e del concessionario;

8. nelle more della stipula dei disciplinari, gli interventi di cui agli articoli 22.8 e 22.9 dell'accordo, ad eccezione del porto fluviale di Valdaro (Mantova), in quanto non compresa nel vincolo di destinazione fissato dalla legge, sono finanziati, sulla base dei cronoprogrammi realizzativi, da «RFI S.p.a.» con le risorse e con le modalità di cui all'art. 55, comma 13, della suddetta legge n. 449 del 1997, riportati all'art. 9.15 dell'accordo di cooperazione;



9. per quanto riguarda l'analisi trasportistica, l'autostrada A22 del Brennero presenta una domanda di traffico di circa 44.100 veicoli teorici giornalieri medi annui totali (VTGMA leggeri + pesanti – anno 2018), (valore che risulta sensibilmente superiore rispetto alla media del traffico sull'intera rete autostradale nazionale pari a circa 38.200 unità ma che rispetto all'analisi oggetto del precedente parere n. 10 del 2018 dell'ART è diminuito alla luce dell'utilizzo di dati consuntivi aggiornati al 2018, con l'effetto di comportare un profilo leggermente più elevato del tasso di crescita dei pedaggi;

10. il sistema tariffario di pedaggio, individuato dall'ART con delibera n. 73/2018, basato sul metodo del *price cap* con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale, prevede un incremento annuo dei pedaggi di circa l'1,10%;

11. il fabbisogno finanziario nel PEF è coperto attraverso l'impiego di risorse fornite dagli azionisti, il ricorso a finanziamenti bancari e l'autofinanziamento, mentre per quanto riguarda le condizioni di finanziamento, l'accordo di cooperazione prevede all'art. 9.3 che il concessionario debba sottoscrivere il contratto di finanziamento e/o reperire le risorse finanziarie necessarie al finanziamento degli investimenti previsti entro e non oltre il termine di diciotto mesi dalla data di efficacia dell'accordo medesimo, e decorso inutilmente tale termine, l'accordo si intende risolto di diritto;

12. il PEF non prevede distribuzione di dividendi, con conseguente iscrizione a riserve degli eventuali utili non distribuiti;

13. i principali indicatori economico-finanziari del piano sono di seguito sintetizzati:

TIR progetto: 7,32%;

TIR equity: 4,14%;

WACC: 6,92%;

DSCR minimo annuale: 1,10x;

DSCR medio: 1,46x;

Vista la nota del 20 maggio 2019, prot. n. 2794-P, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica e dal Ministero dell'economia e delle finanze, posta a base della odierna seduta del Comitato;

Ritenuto di condividere le valutazioni del NARS e di adottare le raccomandazioni da esso proposte;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento di questo Comitato;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Delibera:

1. Ai sensi dell'art. 13-bis, comma 4, del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, e successive modifiche, è approvato lo schema di accordo di cooperazione relativo all'affidamento della tratta autostradale A22 Brennero-Modena, per il periodo 2020-2049, con le prescrizioni che si riportano di seguito, oltre alle osservazioni e raccomandazioni contenute nel parere NARS n. 2 del 2019 e sintetizzate in premessa che il Comitato fa proprie e che si riportano ai numeri 6 e seguenti.

2. Il concedente dovrà acquisire dal concessionario i cronoprogrammi degli interventi relativi all'interporto di Trento e all'interporto ferroviario di Isola della Scala (Verona) nonché le relative risorse necessarie che dovranno essere erogate da parte di «RFI S.p.a.» al soggetto attuatore, affinché possano essere considerate nell'aggiornamento del contratto di programma RFI-MIT, coerentemente con la programmazione delle risorse per gli interventi della medesima «RFI S.p.a.».

3. Gli interventi per gli interporti di cui agli art. 22.8 e 22.9 dell'accordo, finanziabili dall'art. 55, comma 13 della legge n. 449 del 1997, saranno inseriti, in attesa dell'avvio della tariffa ambientale, nel prossimo aggiornamento del contratto di programma di «Rete ferroviaria italiana» e il MIT chiederà a tal fine al concessionario di dettagliare il cronoprogramma delle opere in questione, una volta che saranno disponibili.

4. Nelle more della stipula dei disciplinari di cui al punto 22.9 dell'accordo di cooperazione, l'iniziativa prioritaria di interesse europeo porto fluviale di Valdaro (Mantova) è finanziata con le risorse proprie della società concessionaria. A tal fine, conseguentemente, facendo salve le previsioni di cui al punto 22.9, il piano economico-finanziario allegato all'accordo, è integrato con l'inserimento tra gli investimenti non remunerati in tariffa dell'importo aggiuntivo di 50 milioni relativi alla suddetta iniziativa.

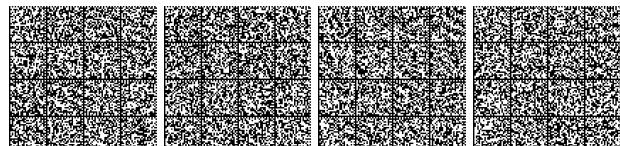
5. Il Comitato suggerisce che il Governo e il concedente assumano ogni iniziativa utile affinché all'esito del contenzioso gli eventuali benefici finanziari eccedenti il valore di subentro degli investimenti realizzati e non ammortizzati alla data del 31 dicembre 2018 siano destinati in ogni caso alla realizzazione degli investimenti previsti dall'art. 8 dell'accordo di cooperazione.

6. Per quanto riguarda gli aspetti giuridici raccomanda al MIT di valutare le osservazioni contenute nel paragrafo 2.2 del parere ai fini del perfezionamento del testo dell'accordo di cooperazione.

7. Le condizioni di finanziamento esposte nel PEF dovranno essere in ogni caso verificate dal mercato del credito: l'accordo di cooperazione in proposito prevede infatti all'art. 9.3 che il concessionario debba sottoscrivere il contratto di finanziamento e/o reperire le risorse finanziarie necessarie al finanziamento degli investimenti previsti entro e non oltre il termine di diciotto mesi dalla data di efficacia del accordo medesimo, decorso inutilmente tale termine, l'accordo si intende risolto di diritto.

8. In relazione agli aspetti relativi al PEF e allo sviluppo degli investimenti si richiamano inoltre i contenuti del capitolo 3 e, in particolare, si osserva che il Ministero competente:

8.1. richiederà al concessionario di dettagliare i cronoprogrammi per singolo intervento, in modo da individuare le singole scadenze (presentazione progettazioni, lavorazioni, ecc.) e le relative penalità previste dall'allegato K) «Disciplinare per applicazione sanzioni e penali»;



8.2. acquisirà dal concessionario sia studi progettuali di massima sia i cronoprogrammi degli interventi relativi all'interporto di Trento e all'interporto ferroviario di Isola della Scala (Verona), da realizzare nel rispetto delle vigenti normative in materia di affidamento di contratti pubblici, nonché le relative risorse necessarie che dovranno essere erogate da parte di «RFI S.p.a.» al soggetto attuatore, in modo che possano essere considerate nell'aggiornamento del contratto di programma RFI-MIT, coerentemente con la programmazione delle risorse per gli interventi della medesima «RFI S.p.a.»;

8.3. considererà, in occasione dell'aggiornamento quinquennale e previa condivisione con ART, l'effettivo impatto degli efficientamenti economici del modello tariffario sugli obiettivi di manutenzione e sicurezza della infrastruttura e valutare in merito forme di flessibilità applicativa al fine della tutela degli elementi di sicurezza sopra richiamati, oltre che dei profili occupazionali.

9. Per quanto riguarda il monitoraggio della qualità del servizio, si raccomanda che i sotto indicati servizi siano configurabili in categorie settoriali:

9.1. servizi a vantaggio immediato dell'utenza che comprende tutti i servizi finalizzati alla manutenzione ordinaria e che hanno diretta rilevanza nei confronti degli utenti stradali, quali ad esempio il ripristino della pavimentazione stradale, la segnaletica orizzontale e verticale, gli impianti di illuminazione e tecnologici, le barriere di sicurezza, lo sfalcio d'erba e manutenzione delle opere in verde, pulizia piani viabili sulle opere d'arte, gestione sgombro neve e antigelo: spargimento sale programmato, trattamento antigelo;

9.2. servizi di monitoraggio e vigilanza/info-mobilità, intesi ad assicurare il miglior espletamento dell'attività del concessionario sotto il profilo organizzativo che non hanno diretta rilevanza per l'utenza, quali ad esempio

i rilievi del traffico relativo alla rete di competenza e la raccolta e l'organizzazione di dati di incidentalità, processi di corretta gestione del patrimonio stradale e delle relative pertinenze, di sicurezza della circolazione, servizi necessari ad assicurare la percorribilità sulle autostrade attraverso il presidio delle sale operative, i rapporti con gli organi di polizia stradale e di soccorso, la circuitazione delle informazioni all'utenza.

10. Si raccomanda, inoltre, di prevedere due forme di verifica, ai fini della valutazione della qualità:

10.1. in condizioni ordinarie, per i servizi assoggettati a forme di verifica «costante»;

10.2. in condizioni di emergenza, per i servizi assoggettati a forme di verifica ad «evento».

11. Si raccomanda, infine, in merito alle indagini di *customer satisfaction*, che siano considerate modalità di coinvolgimento dei viaggiatori attraverso l'uso di nuove tecnologie, ad esempio:

11.1. «segnalazione volontaria», fornendo informazioni capillari per decidere le priorità d'intervento;

11.2. «informare» il gestore sulle condizioni stradali, sul traffico, sugli eventi anomalie pavimentazione stradale, stato di conservazione e pulizia della strada e delle aree di servizio segnaletica orizzontale e verticale, impianti di illuminazione e tecnologici, piani viabili, funzionamento dei sistemi di informazione, ecc.).

Roma, 20 maggio 2019

*Il Presidente: CONTE*

*Il segretario: CRIPPA*

*Registrato alla Corte dei conti il 13 settembre 2019  
Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle  
finanze, n. I-1212*

19A06003

## ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI

### AGENZIA ITALIANA DEL FARMACO

#### Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Diniket»

Estratto determina AAM/PPA n. 667/2019 del 29 agosto 2019

Autorizzazione delle variazioni:

C.I.4) - Modifica dei paragrafi 4.4. e 4.5 del RCP e dei relativi paragrafi del FI in accordo al CCDS (marzo 2016 e dicembre 2018);

Modifica del paragrafo 2 del riassunto delle caratteristiche del prodotto per inserire la quantità di sodio presente in una fiala;

Modifica del paragrafo 4.4 del RCP e del corrispondente paragrafo del FI per aggiornare la avvertenza relativa al sodio in accordo alla linea guida degli eccipienti;

Modifica del paragrafo 4.8 del RCP e del corrispondente paragrafo del FI per aggiornare l'indirizzo per la segnalazione per le reazioni avverse;

Modifiche dei paragrafi 4.2, 5.1, 5.2 del RCP e dei corrispondenti paragrafi del FI per adeguamento al QRD template, versione corrente; relativamente al medicinale DINIKET (A.I.C. n. 026887) nella forma e confezione autorizzata all'immissione in commercio in Italia.

Gli stampati corretti e autorizzati sono allegati alla presente determina.

Titolare A.I.C.: MERUS LABS LUXCO II SARL.

Codici pratiche: VN2/2018/383.

*Stampati*

1. Il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio deve apportare le modifiche autorizzate, dalla data di entrata in vigore della presente determina al riassunto delle caratteristiche del prodotto; entro e non oltre i sei mesi dalla medesima data al foglio illustrativo e all'etichettatura.

2. In ottemperanza all'art. 80, commi 1 e 3, del decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219 e successive modificazioni ed integrazioni, il foglio illustrativo e le etichette devono essere redatti in lingua italiana e, limitatamente ai medicinali in commercio nella Provincia di Bolzano, anche in lingua tedesca. Il titolare dell'A.I.C. che intende avvalersi dell'uso complementare di lingue estere, deve darne preventiva comunicazione all'AIFA e tenere a disposizione la traduzione giurata dei testi in lingua tedesca e/o in altra lingua estera. In caso di inosservanza delle disposizioni sull'etichettatura e sul foglio illustrativo si applicano le sanzioni di cui all'art. 82 del suddetto decreto legislativo.

