

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 24 luglio 2019.

Criterio generale per l'accertamento e per la definizione dei rapporti economici riferibili alle società concessionarie autostradali limitatamente al periodo intercorrente tra la data di scadenza della concessione e la data di effettivo subentro del nuovo concessionario (periodo transitorio). (Delibera n. 38/2019).

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;

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'emissione 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, proseguendo nel processo di progressiva privatizzazione del settore;

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

Vista la delibera 20 dicembre 1996, n. 319, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana 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;

Vista la delibera di questo Comitato 24 aprile 1996, n. 65, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana 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'attua-

zione 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* della Repubblica italiana n. 138 del 1996;

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 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;

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)»;

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

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

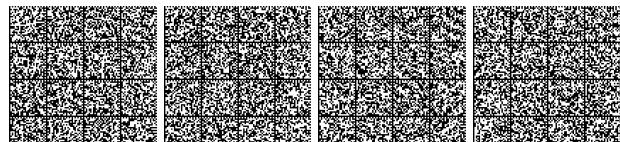
Vista la delibera 15 giugno 2007, n. 39, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 197 del 2007, con la quale questo Comitato detta criteri in materia di regolazione economica del settore autostradale;

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, (c.d. 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, ed 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 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 19 dicembre 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 fondamentale dell'Unione europea (TFUE) ed in particolare gli articoli 3, 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 n. 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 legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e successive modificazioni, recante «Codice dei contratti pubblici»;

Visto in particolare l'art. 178 del decreto legislativo n. 50 del 2016 concernente «norme in materia di concessioni autostradali e particolare regime transitorio»;

Viste le delibere adottate dall'Autorità di regolazione dei trasporti in materia di concessioni di cui all'art. 43 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 e successive modificazioni, come richiamato dall'art. 37 del medesimo decreto, ed in particolare la delibera 18 febbraio 2019, n. 16, e 23 giugno 2016, n. 70;

Vista la delibera 28 novembre 2018, n. 68, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 300, del 28 dicembre 2018, con la quale questo Comitato ha approvato lo schema di accordo di cooperazione relativo all'affidamento della tratta autostradale A22 Brennero - Modena ed evidenziato la necessità di individuare, in sintesi, le modalità di calcolo degli eventuali benefici netti tra la scadenza della concessione e l'effettivo subentro di un nuovo concessionario;

Vista la delibera 28 novembre 2018, n. 82, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 79 del 2019, concernente il «regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica»;

Vista la delibera 17 gennaio 2019, n. 3, in corso di esame da parte della Corte dei conti, riguardante «Aggiornamento e attuazione della delibera n. 68 del 28 novembre 2019 relativa alla tratta autostradale A22 Brennero-Modena. Modalità di calcolo degli eventuali benefici netti tra la scadenza della concessione e l'effettivo subentro di un nuovo concessionario», con la quale questo Comitato ha approvato i criteri di tale calcolo per la sola autostrada A22 Brennero - Modena, evidenziando comunque la necessità di individuare «una regolazione unitaria per tutte le società concessionarie scadute», ma rinviando ad un momento successivo tale determinazione, a causa della necessità di effettuare adeguati approfondimenti da parte delle amministrazioni interessate;

Considerato che la sopra citata delibera n. 3 del 2019 stabiliva, per il calcolo degli eventuali benefici netti tra la scadenza della concessione e l'effettivo subentro di un nuovo concessionario, le seguenti regole:

«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 ed 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.»

Visto il rilievo formulato dalla Corte dei conti, del 31 maggio 2019, riguardante la delibera CIPE 17 gennaio 2019, n. 3, con il quale l'organismo di controllo rileva:

1. un patologico protrarsi della concessione scaduta;
2. la necessità di introdurre un criterio generale, di definizione del periodo transitorio, per tutte le concessioni autostradali scadute;
3. di sottoporre tale criterio generale all'esame del NARS;



Vista la nota del MIT 26 aprile 2019, prot. n. 10642, inoltrata al DIPE dal MIT con nota 8 maggio 2019, prot. n. 11496, con la quale per altro il Ministero dava un resoconto delle audizioni effettuate con le concessionarie autostradali;

Considerato che dalle audizioni effettuate emerge un quadro eterogeneo delle concessioni in essere, sia come sistemi tariffari applicati che come regole in corso per la definizione del periodo transitorio;

Considerata la necessità espressa dal MIT di introdurre un elemento di discontinuità fra il periodo di validità della concessione scaduta e il periodo transitorio successivo alla scadenza della concessione medesima;

Considerato che occorre procedere per tutte le società scadute, nel suddetto periodo transitorio, alla definizione dei rapporti economici sulla base di regole certe ed omogenee;

Considerata, pertanto, l'opportunità di adottare un criterio generale per l'accertamento e per la definizione dei rapporti economici riferibili alle società concessionarie autostradali limitatamente al periodo intercorrente tra la data di scadenza della concessione e la data di effettivo subentro del nuovo concessionario (periodo transitorio);

Valutata l'esigenza da parte del Ministero istruttore di effettuare una proposta di criterio generale per il periodo transitorio;

Vista la proposta MIT 14 giugno 2019, prot. n. 24142, del Capo di Gabinetto del Ministero che trasmetteva la nota della Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali - DGVCA, 12 giugno 2019, prot. n. 14840, diretta al Nucleo per la consulenza per l'attivazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS), al fine di esaminare e valutare una possibile deliberazione CIPE di carattere generale e nello stesso tempo facendo salve specifiche esigenze, finalizzate ad assicurare la continuità degli interventi in corso;

Vista la nota 1° luglio 2019, prot. DIPE n. 3605, con la quale il NARS rimette al MIT l'opportunità di proporre una nuova versione di proposta di delibera, che tenga conto da un lato delle osservazioni della Corte dei conti, e dall'altro degli esiti delle riunioni NARS, in particolare sulla salvaguardia delle specifiche pattuizioni convenzionali in essere e sulla piena applicazione della delibera n. 39 del 2007 e successive modificazioni da applicarsi *ratione temporis* per gli investimenti resisi necessari;

Vista la nota presentata e illustrata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti durante la riunione preparatoria del CIPE del 3 luglio 2019, prot. DIPE n. 3684, con la quale sottopone alla deliberazione del CIPE, una proposta regolatoria che prevede, per il periodo intercorrente tra la data di scadenza della concessione e la data di effettivo subentro del nuovo concessionario (periodo transitorio),

la necessità di fare salve specifiche pattuizioni convenzionali vigenti;

di regolare i rapporti intercorrenti dalla data di scadenza della concessione sino alla data di effettivo subentro da parte del nuovo concessionario;

la redazione di un piano finanziario transitorio secondo lo schema della delibera CIPE n. 39/2007 e successive modificazioni, assumendo i dati a consuntivo per il periodo pregresso e i valori previsionali sino alla data presunta di effettivo trasferimento dell'infrastruttura.

Visto il parere NARS n. 4 del 10 luglio 2019, che, preso atto della esigenza rimarcata dal Ministero proponente di far emergere esplicativi elementi di discontinuità nei rapporti economici tra concedente e concessionario a valle della scadenza della concessione e stante la necessità che le attività finalizzate ai nuovi affidamenti delle concessioni siano intraprese e concluse in tempo utile al fine di evitare l'emergere di situazioni patologiche, suggerisce tra l'altro di:

introdurre una clausola generale di salvaguardia che faccia salve specifiche pattuizioni convenzionali vigenti;

specificare che l'applicazione della delibera in oggetto sia finalizzata «ai soli fini della quantificazione degli eventuali benefici netti registrati nel periodo compreso tra la data di scadenza della concessione e la data di effettivo subentro»;

nell'ottica di semplificare e garantire la massima certezza ed efficacia nelle nuove procedure di affidamento con immediato superamento delle criticità palesate che ne precludono l'avvio, costituendo i piani transitori in oggetto, di fatto, una ricognizione del periodo intercorrente tra la scadenza della concessione e il subentro del nuovo concessionario, i piani stessi potrebbero essere sottoposti alla sola approvazione di MIT e MEF e ciò anche al fine di non aggravare i procedimenti rispetto alle finalità perseguitate.

Vista la nota 23 luglio 2019, n. 4105-P, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei ministri e dal Ministero dell'economia e delle finanze, posta a base dell'odierna seduta del Comitato e che precisa tra l'altro che per il tasso BCE il MIT farà riferimento al tasso di interesse sulle operazioni di rifinanziamento principali durante la fase di applicazione del presente criterio;

Considerato, che, a seguito del dibattito svoltosi nel corso della seduta odierna, si è convenuto di approvare la presente delibera con la massima urgenza;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Delibera:

È approvato il «criterio generale per l'accertamento e per la definizione dei rapporti economici riferibili alle società concessionarie autostradali limitatamente al periodo intercorrente tra la data di scadenza della concessione e la data di effettivo subentro del nuovo concessionario (periodo transitorio)», allegato alla presente delibera, così come presentato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e integrato a seguito del parere NARS n. 4 del 2019 e della istruttoria per il CIPE.

Roma, 24 luglio 2019

Il Presidente: CONTE

Il segretario: GIORGETTI

Registrato alla Corte dei conti il 17 ottobre 2019

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, n. 1-1318



ALLEGATO

«CRITERIO GENERALE PER L'ACCERTAMENTO E PER LA DEFINIZIONE DEI RAPPORTI ECONOMICI RIFERIBILI ALLE SOCIETÀ CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI LIMITATAMENTE AL PERIODO INTERCORRENTE TRA LA DATA DI SCADENZA DELLA CONCESSIONE E LA DATA DI EFFETTIVO SUBENTRO DEL NUOVO CONCESSIONARIO (PERIODO TRANSITORIO)».

1. Per le società autostradali nei cui confronti è intervenuta la scadenza della concessione, la regolazione dei rapporti intercorrenti sino alla data di effettivo subentro da parte del nuovo concessionario è definita, ai soli fini della quantificazione degli eventuali benefici netti registrati nel periodo compreso tra la data di scadenza della concessione e la data di effettivo subentro e fatte salve specifiche pattuizioni convenzionali vigenti, attraverso la predisposizione di un Piano finanziario transitorio approvato con decreto interministeriale (MIT - MEF), soggetto a registrazione della Corte dei conti.

2. Nel periodo transitorio il concessionario scaduto assicura la prosecuzione della gestione ordinaria del servizio e l'esecuzione degli interventi di manutenzione e adeguamento delle infrastrutture che si rendono comunque necessari ai fini della sicurezza dell'utenza. Il concessionario scaduto è tenuto ad agire con le funzioni e i compiti di soggetto proprietario della strada, previste dall'art. 14 del codice della strada.

3. Il Piano finanziario transitorio è redatto secondo lo schema della delibera CIPE n. 39/2007 e successive modificazioni ed integrazioni, assumendo i dati a consuntivo per il periodo pregresso e i valori previsionali sino alla data presunta di effettivo trasferimento dell'infrastruttura.

4. L'ammortamento del Capitale investito netto (CIN), rilevato alla scadenza della concessione, prosegue per il periodo transitorio, ad eccezione di specifiche diverse pattuizioni già definite nella Convenzione vigente alla scadenza della concessione.

5. La remunerazione del Capitale investito netto (CIN), rilevato alla scadenza della concessione, ove non diversamente disciplinata dagli atti convenzionali, è pari al tasso BCE (tasso di interesse sulle operazioni di rifinanziamento principali) incrementato dell'1%.

6. La differenza, positiva o negativa, tra i ricavi e i costi ammessi per il periodo transitorio (saldo di poste figurative) è capitalizzata al tasso BCE (tasso di interesse sulle operazioni di rifinanziamento principali) incrementato dell'1%.

7. I nuovi investimenti, assentiti dal concedente ed eseguiti nel periodo transitorio sino alla data di effettivo subentro, con particolare riguardo a quelli per la sicurezza, sono remunerati attraverso il parametro del Costo medio ponderato del capitale (WACC), determinato applicando integralmente i criteri previsti dalla delibera CIPE n. 39 del 2007 e successive modificazioni, da adottarsi *ratione temporis*. Per tali investimenti il rischio di costruzione rimane in capo al concessionario scaduto.

DELIBERA 1° agosto 2019.

Aggiornamento e attuazione della delibera n. 68 del 28 novembre 2018 relativa alla tratta autostradale A22 Brennero-Modena. Modalità di calcolo degli eventuali benefici netti tra la scadenza della concessione e l'effettivo subentro di un nuovo concessionario. (Delibera n. 59/2019).

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'emanazione 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»;

19A06730

