

Vista la nota del 1° agosto 2019, n. 4287, 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 e posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Considerato il dibattito svoltosi nel corso della seduta odierna ed in particolare la discussione sulla proposta avanzata dal MIT e presentata nella seduta odierna del Comitato dalla quale è emerso quanto segue:

1. è stato raggiunto un accordo sulla riduzione della durata della concessione A33 Asti-Cuneo al 2031, rispetto alla scadenza attualmente prevista al 2045;

2. la riduzione della concessione è stata accettata dal concessionario subordinatamente alla conferma da parte degli «organi gestionali» del medesimo concessionario;

3. il MIT propone di indire una gara unica nel 2026, per le concessioni autostradali A33 Asti-Cuneo e A4 Milano-Torino, sapendo che la concessione per SATAP A4 scadrà nel 2026;

4. il Dipartimento politiche europee ritiene necessaria ed opportuna in ogni caso una informativa del MIT alla Commissione europea sulla nuova articolazione della misura.

Prende atto della proposta presentata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella seduta odierna del Comitato riguardante:

1. il PEF della concessione autostradale Asti-Cuneo A33;

2. la proposta di revisione del rapporto concessorio come descritto in premessa, che include la riduzione della durata della concessione di Asti-Cuneo A33 al 2031, e una gara unica da effettuarsi nel corso dell'anno 2026, rappresenta la soluzione individuata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ritenuta più idonea a garantire l'allineamento delle scadenze delle concessioni in esame, il raggiungimento di un ambito ottimale di gestione, per valorizzare le concessioni connesse, e rendere giuridicamente percorribile il modello del *cross financing* e sostenibile il PEF della concessione A33;

3. la necessità del pronunciamento formale da parte degli «organi gestionali» della società concessionaria Asti-Cuneo A33;

4. la gara unica delle concessioni autostradali Asti-Cuneo A33 e Milano-Torino SATAP A4 rispetterà l'ambito ottimale e l'accorpamento in gara di tratte autostradali redditizie con tratte a scarso traffico e meno redditizie, prevenendo pertanto eccessivi esborsi di finanza pubblica e incrementi tariffari per l'utenza su queste ultime.

Delibera:

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:

a) trasmetterà una informativa alla Commissione europea sulla nuova articolazione della misura, mantenendo costantemente informata la Commissione europea rispetto allo sviluppo del rapporto concessorio della tratta autostradale Asti-Cuneo A33;

b) verificherà il rispetto delle indicazioni del parere dell'ART n. 7 del 2019 e le osservazioni espresse dal NARS con parere n. 6 del 2019;

c) darà conferma al CIPE della condivisione della proposta da parte degli organi gestionali della società concessionaria;

d) provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti.

2. Il CIPE raccomanda al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di seguire, per il futuro, in fase di gara di concessioni autostradali il più possibile il criterio dettato dall'ART sull'ambito ottimale e sul potenziale accorpamento in gara di tratte autostradali redditizie con tratte a scarso traffico e meno redditizie, prevenendo pertanto eccessivi esborsi di finanza pubblica e incrementi tariffari per l'utenza su queste ultime.

Roma, 1° agosto 2019

*Il Presidente: CONTE*

*Il segretario: GIORGETTI*

*Registrato alla Corte dei conti il 27 novembre 2019*

*Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, n. 1-1455*

**19A07703**

DELIBERA 1° agosto 2019.

**Presa d'atto sull'aggiornamento del Piano economico finanziario della Società autostradale Satap tronco A4 S.p.a..** (Delibera n. 57/2019).

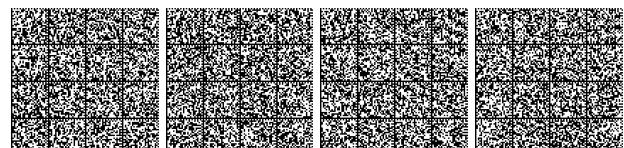
#### IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 27 febbraio 1967, n. 48, concernente «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, e successive modificazioni, concernente «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri»;

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

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 in *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 stabilità 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;

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

Visto il Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) da ultimo modificato dall'art. 2 del trattato di Lisbona del 13 dicembre 2007 e ratificato dall'Italia con legge 2 agosto 2008, n. 130, ed in particolare gli articoli 3, 14, 108 e 170;

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 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 del 1996) e disciplinato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 novembre 2008 e successive modificazioni;

Visto l'art. 37, comma 2, lettera g) del decreto-legge citato n. 201 del 2011, in merito all'individuazione dei sistemi tariffari;

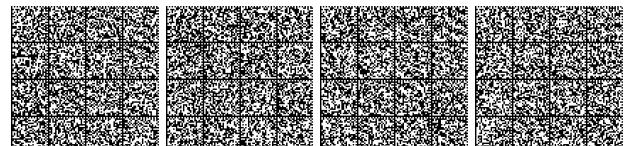
Visto il decreto-legge 29 dicembre 2011, n. 216, convertito con modificazioni dalla legge 24 febbraio 2012, n. 14 e successive modificazioni e in particolare l'art. 11 ai sensi del quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è subentrato ad Anas S.p.a. nella gestione delle autostrade in concessione;

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, in particolare conferma le competenze di questo Comitato in materia di atti convenzionali, con particolare riferimento ai profili di finanza pubblica, e definisce 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 decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 febbraio 2014, n. 72, recante il regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e visto in particolare l'art. 5, comma 5, che prevede che le funzioni di concedente della rete autostradale in concessione siano svolte dalla Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali;

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;

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 introdotto disposizioni in materia di tariffe e di sicurezza autostradale;

Vista la delibera 28 novembre 2018, n. 82, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 79 del 3 aprile 2019, con la quale è stato modificato il «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica» di cui alla delibera 30 aprile 2012, n. 62;

Vista la legge di conversione n. 55 del 14 giugno 2019 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 140 del 17 giugno 2019 «Disposizioni urgenti per il rilancio del Settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici» (c.d. decreto «Sblocca cantieri»);

Considerato che la società concessionaria SATAP A4 Torino-Milano S.p.a. - Autostrada Torino-Milano (SATAP A4) è titolare di contratto di concessione stipulato con ANAS il 10 ottobre 2007, divenuto efficace l'8 giugno 2008 con l'approvazione della convenzione unica con legge n. 101 del 2008 e con la sottoscrizione dell'atto aggiuntivo il 27 dicembre 2013, è stato effettuato l'aggiornamento quinquennale del piano finanziario (2013-2017), che la convenzione unica prevede la scadenza della concessione per SATAP A4 al 2026;

Considerato che:

1. occorre realizzare sia gli interventi di potenziamento della rete autostradale in concessione al Concessionario SATAP A4, dalla lunghezza di 127 km., già previsti nella vigente Convenzione Unica e non ancora eseguiti, il cui ammontare complessivo è di 114 milioni di euro (per ammodernamento della tratta, innovazioni gestionali e altro), sia farsi finanziariamente carico del riequilibrio degli investimenti già realizzati dalla concessionaria A33 Asti - Cuneo, oggetto di concessione ad altra società del medesimo Gruppo cui appartiene il Concessionario, per circa 280 milioni al 31 dicembre 2017, nonché per investimenti previsti per il completamento del collegamento autostradale Asti-Cuneo per circa 346 milioni di euro;

2. assicurare il completamento del collegamento autostradale A33 Asti-Cuneo (ATCN) e la remunerazione del capitale investito e non ammortizzato della relativa Società concessionaria al fine di garantire il necessario riequilibrio del piano economico finanziario;

Considerato che la ATCN ha attivato la procedura per il riequilibrio del PEF che, secondo quanto indicato dal MIT nella propria relazione istruttoria, prevedeva una proposta contenente considerevoli oneri a carico dello Stato ed incrementi tariffari non sostenibili dagli utenti per le maggiori previsioni di spesa legate al completamento dell'infrastruttura e per il volume di traffico inferiore alle previsioni dell'analisi trasportistica;

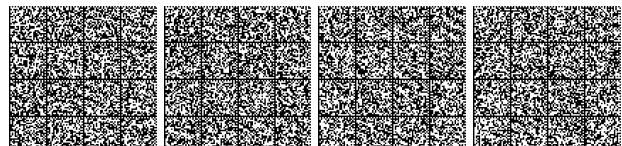
Vista la decisione della commissione europea n. C(2018)2435 del 27 aprile 2018, che si era espressa, ai sensi dell'art. 108, par. 3 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, su proposta del MIT sulla possibilità di ristabilire le condizioni di sostenibilità economica finanziaria della Società ATCN attraverso un finanziamento incrociato («cross financing») della società SATAP A4 a favore della A33, entrambe controllate dal medesimo gruppo societario;

Considerato che la commissione europea con la decisione del 27 aprile 2018 aveva previsto, in particolare, la facoltà per il Governo italiano di fare ricorso a «un'estensione della durata della concessione di 4 anni della società SATAP (Tronco A4) dal 2026 al 2030, oltre al contenimento degli adeguamenti tariffari nominali entro il 2,5% annuo, al riconoscimento di un indennizzo da subentro entro il limite massimo di 1,5 volte l'EBITDA e al completamento degli obblighi assentiti in concessione». Oltre ciò la Commissione europea ha indicato un obbligo di procedura di gara congiunta per le due concessioni autostradali A4 e A33 entro il 2030;

Considerato che la Direzione generale per la vigilanza sulle concessioni autostradali (DGVCA) ha proposto con nota 18 marzo 2019, n. 7119, nuove ipotesi operative che escludesse qualsiasi proroga del rapporto concessorio precedentemente ipotizzato, sostituendolo con un aumento del valore di subentro per la A4, portato dai 423 milioni di euro del Piano UE a circa 806 milioni, e mantenendo pari a zero il valore di subentro sulla A33;

Vista la nota MIT-GAB 19 marzo 2019, n. 11655, che ha richiesto l'iscrizione all'ordine del giorno del prossimo CIPE della revisione del rapporto concessorio del tronco A4 Milano-Torino e A33 Asti-Cuneo e ha inoltrato la nota della MIT DGVCA 18 marzo 2019, n. 7119, con allegata la documentazione della Società ATCN, e in particolare l'allegato 1, relativo alla revisione del rapporto concessorio finalizzato al completamento dei lavori e alla gestione dell'infrastruttura in condizione di equilibrio, nel quale era previsto che a decorrere dal successivo periodo regolatorio gli aggiornamenti tariffari avrebbero seguito la regolamentazione dell'ART, confermando la scadenza originaria della A33 al 2045 e della A4 al 2026;

Vista la deliberazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) 19 giugno 2019, n. 68, con l'approvazione del relativo sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del price cap con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale;



Vista la lettera 20 giugno 2019, n. 79816, con la quale la commissione europea, direzione generale concorrenza e direzione generale mercato interno, industria, imprenditoria e PMI, ritiene che tutti i parametri della nuova proposta assieme considerati «debbano essere oggetto di analisi in modo da valutare se la nuova misura comporti vantaggi ulteriori per i concessionari attuali qualificabili come aiuto di Stato e se siano ravvisabili problematiche riguardanti il rispetto delle regole sull'aggiudicazione dei contratti di concessione»;

Vista la nota MIT-GAB del 23 luglio 2019, n. 29733, che trasmette per l'esame del CIPE la documentazione come pervenuta dalla DGVCA con nota del 22 luglio n. 18712;

Vista la nota ART 12 luglio 2019, n. 17900, inviata via PEC in data 23 luglio 2019 (prot. DIPE 23 luglio 2019, n. 4117), con la quale ART suggerisce alcune preliminari variazioni alla proposta di aggiornamento del piano economico finanziario;

Visto il parere ART n. 7 del 23 luglio 2019 che, prendendo atto della segnalata interlocuzione con la direzione generale competente della commissione europea, con la quale dovrà essere preventivamente condiviso il nuovo scenario di riferimento anche sotto il profilo della disciplina della concorrenza, precisa che:

1. non ritiene più attuale la decisione della commissione europea C(2018)2435 alla luce delle rilevanti modifiche rispetto allo scenario precedente.

2. il nuovo scenario dovrà essere preventivamente condiviso con la competente direzione generale della commissione europea.

3. evidenzia accentuate criticità in ragione del considerevole aumento del valore di subentro a circa 980 milioni di euro per A4 nella proposta inoltrata dal MIT all'ART.

4. un accorpamento delle concessioni consentirebbe la conformazione all'ambito ottimale di gestione e si configurerebbe coerente con la decisione già assunta dalla decisione europea.

Vista la nota MIT-GAB 29 luglio 2019, n. 30590, con la quale, nel chiedere l'iscrizione dell'argomento all'ordine del giorno, il MIT inoltra al DIPE la nota 26 luglio 2019, n. 19036, con la quale si inoltra la documentazione istruttoria e la nota tecnica che evidenzia per la concessione in esame l'applicazione delle prescrizioni di cui al parere ART n. 7 del 23 luglio 2019, che prevede la riduzione del tasso di inflazione programmato dall'1,7% all'1,2%, come richiesto dall'ART con parere n. 7 del 2019, fermo restando l'incremento tariffario del 2,2% dal 2023 in avanti, il valore di subentro di A4 è portato a circa 888 milioni di euro nel 2026 e quello della A33 a circa 306 milioni di euro nel 2045;

Visto il parere del NARS 30 luglio 2019, n. 7, che segnala che:

i contenuti dei nuovi parametri, tutti assieme considerati, necessitano della preliminare verifica da parte della commissione per quanto attiene a tutti i profili di competenza della stessa;

l'allineamento della scadenza delle concessioni e la previsione di accorpamento, in assenza di sovraccompensazioni, rappresenterebbero misure coerenti con la decisione già assunta dalla commissione europea e parrebbero consentire altresì il rispetto di quanto osservato dall'ART in merito all'ambito ottimale di gestione;

lo schema di atto aggiuntivo non pare in grado, nell'attuale configurazione, di garantire gli adeguati presupposti giuridici sottesi all'operazione di *cross-financing* e ai conseguenti impegni tra SATAP A4 e Asti Cuneo;

l'efficientamento effettivo dei costi operativi previsti nel piano non appare pienamente in linea con la regolazione applicabile, rimettendo inoltre al Ministero istruttore la verifica delle modalità di determinazione del tasso di remunerazione da applicarvi, secondo la disciplina regolatoria;

infine rappresenta che il CIPE, anche attraverso la verifica dello schema di atto aggiuntivo e relativo piano economico finanziario, potrà valutare di rimettere al MIT e al MEF l'individuazione delle soluzioni più idonee;

Vista la proposta di cui alla nota MIT-GAB 31 luglio 2019, n. 31146, protocollata dal DIPE in data 1° agosto 2019, con cui il MIT ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno di questo Comitato dell'esame dell'aggiornamento del PEF della società ATCN, con la previsione dell'operazione di *cross-financing*, e ha trasmesso la nota 31 luglio 2019, della DGVCA, protocollo in entrata MIT-GAB n. 31143, successiva al parere NARS n. 7 del 30 luglio 2019, con cui la DGVCA ha trasmesso la nota 31 luglio 2019, n. U/19/1946, della ATCN;

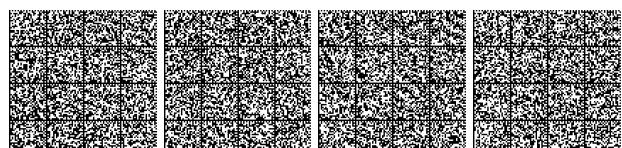
Preso atto della documentazione inviata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, trasmessa per le vie brevi dalla DGVCA il 31 luglio 2019 (prot. DIPE n. 4419 del 7 agosto 2019), e della relativa proposta illustrata in seduta dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per le quali:

1. è prevista una riduzione della durata della concessione per la tratta autostradale A33 dall'anno 2045 all'anno 2031;

2. il concessionario fa presente che sottoporrà ai propri organi gestionali tale ulteriore richiesta di revisione delle condizioni contrattuali vigenti, precisando che la revisione, finalizzata a consentire il completamento dei lavori del collegamento Asti-Cuneo, ove accettata dagli «Organi gestionali» della società, verrà subordinata a una pronta approvazione e contrattualizzazione degli atti allo scopo di dare immediato avvio dell'opera;

3. si propone di indire una gara unica per le due concessioni nel 2026, alla scadenza della concessione di SATAP A4, anche al fine di rispettare il presupposto dell'ambito ottimale previsto dall'ART;

4. il Dipartimento per le Politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri ritiene necessaria ed opportuna in ogni caso una informativa del MIT alla competente direzione generale della Commissione europea;



5. l'importo complessivo di cross financing dalla SATAP A4 Milano-Torino alla A33 Asti-Cuneo rimane invariato a 626,171 milioni di euro; il valore di subentro è di 887,5 milioni di euro nel 2026 per l'A4 e di 345,2 milioni di euro nel 2031 per l'A33; il tasso d'inflazione previsto è dell'1,2% all'anno; l'aumento delle tariffe è nullo nel 2019-22 e del 2,2% annuo nel 2023-2026.

Vista la nota del 1° agosto 2019, n. 4287, 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 e posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Considerato il dibattito svolto nel corso della seduta odierna ed in particolare la discussione sulla proposta avanzata dal MIT e presentata nella seduta odierna del Comitato dalla quale è emerso quanto segue:

1. è stato raggiunto un accordo sulla riduzione della durata della concessione A33 Asti-Cuneo al 2031, rispetto alla scadenza attualmente prevista al 2045;

2. la riduzione della concessione è stata accettata dal Concessionario subordinatamente alla conferma da parte degli «Organi gestionali» del medesimo concessionario;

3. il MIT propone di indire una gara unica nel 2026, per le concessioni autostradali A33 Asti-Cuneo e A4 Milano-Torino, sapendo che la concessione per SATAP A4 scadrà nel 2026;

4. il Dipartimento politiche europee ritiene necessaria ed opportuna in ogni caso una informativa del MIT alla Commissione europea sulla nuova articolazione della misura.

Prende atto

della proposta presentata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella seduta odierna del Comitato riguardante:

1. l'aggiornamento del PEF della concessione autostradale SATAP A4 Torino-Milano;

2. la proposta di revisione del rapporto concessorio come descritto in premessa, che include la riduzione della durata della concessione di Asti-Cuneo A33 al 2031, e una gara unica da effettuarsi nel corso dell'anno 2026, rappresenta la soluzione individuata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ritenuta più idonea a garantire l'allineamento delle scadenze delle concessioni in esame, il raggiungimento di un ambito ottimale di gestione, per valorizzare le concessioni connesse, e rendere giuridicamente percorribile il modello del cross financing e sostenibile il PEF della concessione A33;

3. la necessità del pronunciamento formale da parte degli «Organi gestionali» della società concessionaria Asti-Cuneo A33;

4. la gara unica delle concessioni autostradali Asti-Cuneo A33 e Milano-Torino SATAP A4 rispetterà l'ambito ottimale e l'accorpamento in gara di tratte autostradali redditizie con tratte a scarso traffico e meno redditizie, prevenendo pertanto eccessivi esborsi di finanza pubblica e incrementi tariffari per l'utenza su queste ultime.

Delibera

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:

a. trasmetterà una informativa alla Commissione europea sulla nuova articolazione della misura, mantenendo costantemente informata la Commissione europea rispetto allo sviluppo del rapporto concessorio della tratta autostradale SATAP A4 Torino-Milano, anche in relazione con la Asti-Cuneo A33;

b. verificherà il rispetto delle indicazioni del parere dell'ART n. 7 del 2019 e le osservazioni espresse dal NARS con parere n. 7 del 2019;

c. darà conferma al CIPE della condivisione della proposta da parte degli organi gestionali della società concessionaria;

d. provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti.

2. Il CIPE raccomanda al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di seguire, per il futuro, in fase di gara di concessioni autostradali il più possibile il criterio dettato dall'ART sull'ambito ottimale e sul potenziale accorpamento in gara di tratte autostradali redditizie con tratte a scarso traffico e meno redditizie, prevenendo pertanto eccessivi esborsi di finanza pubblica e incrementi tariffari per l'utenza su queste ultime.

Roma, 1° agosto 2019

*Il Presidente: CONTE*

*Il segretario: GIORGETTI*

*Registrato alla Corte dei conti il 27 novembre 2019  
Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, n. 1-1456*

19A07704

