

## 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»;

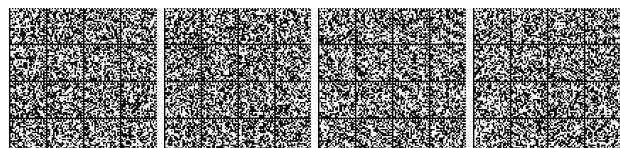
Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, recante «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi» e successive modificazioni;

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



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 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. 283/98»;

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;

Visto 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», e successive modificazioni;

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;

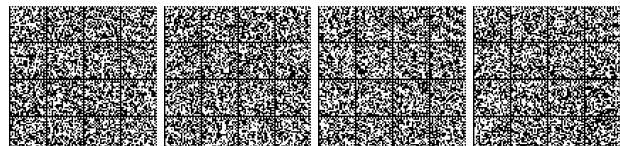
Visto il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, cosiddetto «Codice Antimafia» e successive modificazioni;

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, (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 le diverse attribuzioni all'ART;



Vista la delibera 30 aprile 2012, n. 62, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 122 del 26 maggio 2012, concernente il «regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica. Modifica della delibera CIPE n. 58 del 2010»;

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 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 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;

Considerato che la precedente concessione relativa alla tratta autostradale A22 Brennero-Modena è scaduta il 30 aprile 2014, come risulta dagli atti istruttori;

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 il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e successive modificazioni, denominato «nuovo codice appalti»;

Visto in particolare l'art. 178, del sopra citato il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, concernente «norme in materia di concessioni autostradali e particolare regime transitorio»;

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;

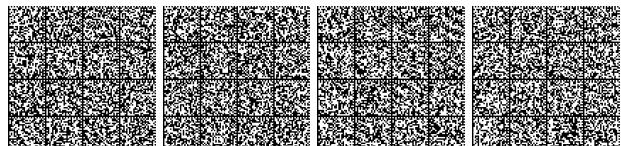
3) le convenzioni di cui al punto precedente devono prevedere che eventuali debiti delle società concessionarie uscenti e il valore di subentro delle concessioni scadute restino a carico dei concessionari subentranti;

Visto il 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'impren-ditoria 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 la delibera dell'ART n. 10 del 22 novembre 2018;

Visto il parere NARS n. 6 del 26 novembre 2018;

Vista la delibera n. 68 del 28 novembre 2018 di approvazione dello schema di Accordo di cooperazione relativa all'affidamento della tratta autostradale A22 Brennero-Modena e in particolare il punto 4 del deliberato della sopra citata delibera n. 68 del 2018:

«Il MIT deve assicurare che, ad esito della 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, tale valore, ove a debito del concessionario, sia versato all'entrata del bilancio dello Stato in quanto spettante al concedente»;

Preso atto che l'Accordo di cooperazione tra lo Stato e gli enti territoriali e locali consolida le relazioni e la collaborazione tra tali istituzioni in relazione agli interessi comuni connessi all'asse autostradale del Brennero A22, alla realizzazione degli interventi e delle infrastrutture del corridoio multifunzionale del Brennero;

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» - CIPE;

Vista la nota del Presidente della Regione autonoma Trentino-Alto Adige, con prot. DIPE n. 6570 del 20 dicembre 2018, con la quale si formalizzano rilievi e criticità riguardo alla deliberazione adottata dal CIPE ed in particolare riguardo:

1. la delibera dell'ART n. 10 del 22 novembre 2018, in quanto i suoi contenuti risultano pregiudizievoli alla bancabilità del Piano economico e finanziario (PEF);

2. il punto 4 del deliberato della citata delibera CIPE n. 68 del 2018 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 nota del Presidente della Regione autonoma Trentino-Alto Adige, consegnata in seduta e acquisita agli atti con prot. DIPE n. 271 del 17 gennaio 2019, che segnala le cinque 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;

Considerato che fra le cinque principali criticità evidenziate nella sopra citata nota del Presidente della Regione autonoma Trentino-Alto Adige, la quinta è riferita alla quantificazione del valore di subentro della concessione al netto degli eventuali benefici registrati per il protrarsi della concessione oltre la scadenza del 30 marzo 2014 e che la previsione di un versamento all'entrata del bilancio dello Stato di tale valore, ove a debito, impone

un onere economico non previsto dalla legge, a detrimento del patrimonio della società Autostrade del Brennero S.p.a. e rende impraticabile la liquidazione dei soci privati di tale società, e che la medesima società deve diventare interamente pubblica per poter assumere la titolarità della nuova concessione, sulla base anche di quanto determinato dalla Commissione europea;

Valutato che gli enti territoriali interessati dall'attraversamento del corridoio autostradale del Brennero debbono essere parti attive del processo di sviluppo dell'infrastruttura e del territorio;

Considerato che il valore di subentro è stato indicato dal MIT nella relazione istruttoria e confermato con nota del direttore generale per la vigilanza sulle concessioni autostradali prot. n. 26367 del 20 novembre 2018, come pari a 178.357.983 euro, da cui scomputare gli «eventuali benefici registrati per il protrarsi della gestione della concessione oltre la scadenza» dal 2014 ad oggi, ancora da quantificare secondo il MIT;

Considerato che l'ART ha indicato nel citato parere n. 10 del 22 novembre 2018 che nel valore di subentro devono essere considerati anche 23,46 milioni di euro relativi alla precostituita riserva vincolata per ritardati investimenti, quantificata dal concessionario uscente al 31 dicembre 2017;

Considerato che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nel corso della seduta del Comitato del 17 gennaio 2019, in risposta alle criticità formulate dalla Regione Trentino-Alto Adige, ha proposto che il valore di subentro al netto degli eventuali benefici del periodo dopo la fine della Concessione sia comunque destinato a favore della medesima tratta autostradale A22 Brennero-Modena per il tramite della nuova concessione, a condizione che sia considerato ai fini regolatori come finalizzato alla riduzione del futuro livello tariffario;

Vista la delibera del 17 gennaio 2019, n. 3, ritirata, riguardante «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», 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 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.»;

Vista la delibera 20 maggio 2019, n. 24, in corso di esame da parte della Corte dei conti, con la quale è stato approvato l'Accordo di cooperazione per la concessione autostradale A22 Brennero-Modena;

Visto il rilievo formulato dalla Corte dei conti, del 31 maggio 2019, riguardante la delibera n. 3 del 2019, 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;

Ritenuto, pertanto, di aggiornare la delibera n. 68 del 2018 al punto 4, anche a seguito di quanto espresso dalla Corte dei conti, dopo aver approvato un criterio generale e averlo sottoposto all'esame del NARS;

Ritenuto, inoltre, di aggiornare il medesimo punto 4 della delibera n. 68 del 2018, destinando detto saldo tra il valore di subentro e gli eventuali benefici finanziari registrati dalla data di scadenza della concessione, a favore della realizzazione degli investimenti previsti sulla medesima tratta autostradale A22 Brennero-Modena per il tramite della nuova concessione;

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 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):

1. la necessità di fare salve specifiche pattuizioni convenzionali vigenti;

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

3. la redazione di un piano finanziario transitorio secondo lo schema della delibera CIPE n. 39 del 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:

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

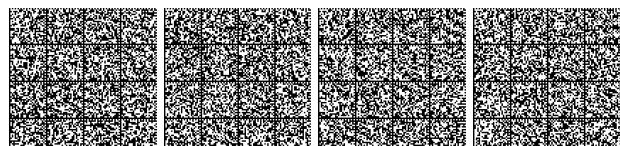
2. specificare che l'applicazione della delibera in oggetto sia finalizzata «ai soli fini della quantificazione degli eventuali benefici netti registrati nel periodo compreso tra la data di scadenza della concessione e la data di effettivo subentro»;

3. nell'ottica di semplificare e garantire la massima celerità 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 della seduta del 24 luglio 2019 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;

Vista la delibera 24 luglio 2019, n. 38, in corso di esame da parte della Corte dei conti, con la quale è stato 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)»;

Vista la proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - DGVCA 31 luglio 2019, n. 19482, condivisa e trasmessa con la nota MIT-GAB del 31 luglio 2019, n. 31117, con la quale è stata rappresentata l'esigenza di procedere al ritiro della bozza di delibera CIPE n. 3 del 2019 per i successivi approfondimenti istruttori;



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 dibatto svolto in seno al Comitato, da cui è emerso in particolare che:

1. per la Regione Trentino Alto-Adige la previsione di un versamento all'entrata del bilancio dello Stato del valore di subentro, ove a debito, impone un onere economico alla società Autostrade del Brennero S.p.a. e toglie risorse al territorio per il finanziamento di nuovi interventi anche di messa in sicurezza dell'A22 o di miglioramento della viabilità stradale di adduzione alla medesima tratta autostradale;

2. il Comitato ritenuta legittima la richiesta e convenuto che il valore di subentro al netto degli eventuali benefici del periodo dopo la fine della Concessione, ove a debito, dovrà essere destinato a favore della medesima tratta autostradale A22 Brennero-Modena e del territorio che attraversa, auspica non emergano in seguito ulteriori problemi ed ostacoli alla formalizzazione fra le parti di quanto deciso in seduta;

#### Delibera:

1. Approvazione per l'Autostrada A22 Brennero-Modena dei criteri per la modalità di calcolo degli eventuali benefici netti esistenti tra la scadenza della concessione e l'effettivo subentro di un nuovo concessionario.

2. 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, di cui al punto 4 della delibera n. 68 del 2018, si applicano le regole di cui ai seguenti punti:

2.1. 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.

2.2. 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.

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

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

2.5. La remunerazione del 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%.

2.6. 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%.

2.7. 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.

3. Il punto 4 della delibera CIPE n. 68 del 2018 è sostituito dal seguente:

«4. Qualora alla data di effettivo subentro del nuovo concessionario, la somma algebrica del capitale investito regolatorio non ammortizzato e del saldo di poste figurative risultasse a debito del concessionario uscente il medesimo importo dovrà essere versato all'entrata del bilancio dello Stato che dovrà destinarlo al finanziamento di nuovi interventi di messa in sicurezza dell'infrastruttura o di miglioramento della viabilità stradale di adduzione alla medesima tratta autostradale.»

4. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad aggiornare conseguentemente l'Accordo di cooperazione approvato con delibera n. 24 del 2019, in particolare nel punto in cui è citata la delibera CIPE n. 3 del 2019.

5. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti.

Roma, 1° agosto 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. 1-1319*

19A06731

