

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

DELIBERA 3 novembre 2021.

Autostrada A58 - Tangenziale Est esterna di Milano (TEEM) - Aggiornamento periodico del Piano economico-finanziario e relativo schema di Atto aggiuntivo - Parere ai sensi dell'articolo 43 del decreto-legge n. 201 del 2011 - CUP I21B05000290007. (Delibera n. 55/2021).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

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, in particolare, l'art. 16, concernente la costituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica, di seguito CIPE o Comitato, nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato;

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

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 delle convenzioni e degli Atti Aggiuntivi che disciplinano le concessioni autostradali;

Viste le delibere CIPE 24 aprile 1996, n. 65, recante «Linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità», che, tra l'altro, 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, di seguito NARS, e 8 maggio 1996, n. 81, recante «Istituzione del nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità»;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 novembre 2008, e successive modificazioni, che definisce i compiti e le funzioni del NARS;

Vista la delibera CIPE 20 dicembre 1996, n. 319, con la quale questo Comitato ha definito lo schema regolatorio complessivo del settore autostradale e, in particolare, ha indicato la metodologia del *price-cap* quale sistema di determinazione delle tariffe e stabilito 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, di seguito 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 17 maggio 1999, n. 144, recante «Misure in materia di investimenti, delega al Governo per il riordino degli incentivi all'occupazione e della normativa che disciplina l'INAIL, nonché disposizioni per il riordino degli enti previdenziali» che all'art. 1, comma 5, ha istituito presso il CIPE il «Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici», di seguito MIP, con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo e la cui attività è funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

Vista la delibera CIPE 21 dicembre 2001, n. 121, con la quale questo Comitato, ai sensi della legge 21 dicembre 2001, n. 443, recante «Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive», ha approvato il primo Programma delle infrastrutture strategiche, di seguito PIS, che include, nell'ambito del «Sistema Pedemontano e opere complementari», la realizzazione della Tangenziale est esterna di Milano, di seguito TEEM;

Vista la normativa vigente in materia di Codice unico di progetto, di seguito CUP, e in particolare:

1. la delibera CIPE 27 dicembre 2002, n. 143, come successivamente integrata e modificata dalla delibera CIPE 29 settembre 2004, n. 24, con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e ha stabilito che il CUP stesso deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

2. la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», come modificata dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, il quale, all'art. 11, dispone che ogni progetto d'investimento pubblico deve essere dotato di un CUP e, in particolare, prevede, tra l'altro, l'istituto della nullità degli «atti amministrativi adottati da parte delle amministrazioni di cui all'art. 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzano l'esecuzione di progetti di investimento pubblico» in assenza dei corrispondenti codici, che costituiscono elemento essenziale dell'atto stesso;

3. la legge 13 agosto 2010, n. 136, e successive modificazioni, che all'art. 6 definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

4. il decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione», convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, in particolare, l'art. 41, comma 1;



5. la delibera CIPE 26 novembre 2020, n. 63, con la quale sono state approvate le linee guida per l'attuazione dell'art. 11, commi 2-bis, 2-ter, 2-quater e 2-quinquies, della citata legge 16 gennaio 2003, n. 3, come modificato dall'art. 41, comma 1, del citato decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76;

Vista la delibera CIPE 25 luglio 2003, n. 63, con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di seguito MIT, è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel PIS;

Vista la legge 27 dicembre 2006, n. 296, recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2007)», che all'art. 1, comma 979, prevede, tra l'altro, che per la realizzazione delle tangenziali esterne di Milano, siano trasferite da Anas S.p.a. ad un soggetto di diritto pubblico, che viene appositamente costituito in forma societaria e partecipato dalla stessa Anas S.p.a. e dalla Regione Lombardia o da soggetto da essa interamente partecipato, che subentra in tutti i diritti attivi e passivi inerenti la realizzazione delle infrastrutture autostradali;

Visto che in data 19 febbraio 2007, ai sensi di quanto disposto dal citato art. 1, comma 979, della legge n. 296 del 2006, è stata costituita, tra Anas S.p.a. e Infrastrutture Lombarde S.p.a., la società Concessioni Autostrade Lombarde S.p.a., di seguito CAL, che subentra in tutte le situazioni giuridiche attive e passive relative al collegamento autostradale in argomento;

Vista la delibera CIPE 15 giugno 2007, n. 39, che detta criteri in materia di regolazione economica del settore autostradale, successivamente integrata con delibera CIPE 21 marzo 2013, n. 27, che ha dettato per le concessionarie esistenti alla data di pubblicazione della delibera stessa, criteri e modalità di aggiornamento quinquennale dei PEF;

Visto il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, recante «Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 13 agosto 2010, n. 136», e successive modificazioni;

Visto il decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, recante «Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici», come modificato dall'art. 16 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, recante «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, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, che ha ulteriormente ampliato le competenze dell'Autorità di regolazione dei trasporti, di seguito ART, e introdotto disposizioni in materia di tariffe e di sicurezza autostradale e, in particolare:

1. l'art. 37 che, nell'istituire l'ART con specifiche competenze in materia di concessioni autostradali ed in merito all'individuazione dei sistemi tariffari, prevede al comma 6-ter che «Restano ferme le competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero

dell'economia e delle finanze nonché del CIPE in materia di approvazione di contratti di programma nonché di atti convenzionali, con particolare riferimento ai profili di finanza pubblica»;

2. l'art. 43, comma 1, il quale prevede che «Gli aggiornamenti o le revisioni delle convenzioni autostradali vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto, laddove comportino variazioni o modificazioni al piano degli investimenti ovvero ad aspetti di carattere regolatorio a tutela della finanza pubblica, sono trasmessi, sentita l'Autorità di regolazione dei trasporti per i profili di competenza di cui all'art. 37, comma 2, lettera g), in merito all'individuazione dei sistemi tariffari, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al CIPE che, sentito il NARS, si pronuncia entro trenta giorni e, successivamente, approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dalla avvenuta trasmissione dell'atto convenzionale ad opera dell'amministrazione concedente»;

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 MIT è subentrato ad Anas S.p.a. nella gestione delle autostrade in concessione, fatte salve le concessioni regionali per le quali sono state costituite apposite società a cui è stata attribuita la funzione di concedente, tra le quali rientra anche la società CAL;

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, recante «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, recante «Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività», convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27;

Visto il decreto 1° ottobre 2012, n. 341, con il quale il 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 all'art. 36, comma 2, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, e successive modificazioni;

Vista la delibera CIPE 21 marzo 2013, n. 27, con la quale questo Comitato ha integrato la delibera CIPE n. 39 del 2007, dettando, per le concessionarie esistenti alla data di pubblicazione della delibera stessa, criteri e modalità di aggiornamento quinquennale dei PEF;

Viste le disposizioni in tema di controllo dei flussi finanziari e, in particolare:

1. l'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, recante «Misure urgenti per la semplificazione e la trasparenza amministrativa e per l'efficienza degli uffici



giudiziari», convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, che regolamenta il monitoraggio finanziario dei lavori relativi alle infrastrutture strategiche e agli insediamenti produttivi di cui agli articoli 161, comma 6-bis, e 176, comma 3, lettera *e*), del citato decreto legislativo n. 163 del 2006, disposizione richiamata all'art. 203, comma 2, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e successive modificazioni, recante «Codice dei contratti pubblici»;

2. la delibera di questo Comitato 28 gennaio 2015, n. 15, che aggiorna - ai sensi del comma 3 del menzionato art. 36 del decreto-legge n. 90 del 2014 - le modalità di esercizio del sistema di monitoraggio finanziario di cui alla delibera di questo Comitato 5 maggio 2011, n. 45;

Vista la delibera CIPE 1° agosto 2014, n. 26, con la quale questo Comitato ha espresso parere sull'11° «Allegato infrastrutture alla nota di aggiornamento del documento di economia e finanza 2013», che include l'intervento in esame;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 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 sono stati trasferiti i compiti di cui agli articoli 3 e 4 del medesimo decreto 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 CIPE 6 agosto 2015, n. 62, 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, di seguito CCASGO, istituito 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, in particolare, la Parte III relativa ai «Contratti di concessione»;

Viste le delibere CIPE con le quali questo Comitato ha adottato provvedimenti in merito all'argomento in esame e, in particolare:

1. la delibera CIPE 29 luglio 2005, n. 95, con la quale questo Comitato ha approvato il progetto preliminare della TEEM;

2. la delibera CIPE 6 novembre 2009, n. 109, con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, in merito allo schema di Convenzione unica tra CAL e Tangenziale esterna S.p.a.;

3. la delibera CIPE 3 agosto 2011, n. 51, con la quale questo Comitato ha approvato il progetto definitivo con le varianti proposte, la reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio e la valutazione positiva dello schema del 1° Atto aggiuntivo alla citata Convenzione unica;

Vista la delibera CIPE 28 novembre 2018, n. 82, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica», così come modificata dalla delibera CIPE 15 dicembre 2020, n. 79, recante

«Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS)»;

Viste le norme riguardanti le misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e, in particolare:

1. il decreto-legge del 17 marzo 2020, n. 18, che ha previsto che «Ai fini del computo dei termini ordinatori o perentori, propedeutici, endoprocedimentali, finali ed esecutivi, relativi allo svolgimento di procedimenti amministrativi su istanza di parte o d'ufficio, pendenti alla data del 23 febbraio 2020 o iniziati successivamente a tale data, non si tiene conto del periodo compreso tra la medesima data e quella del 15 aprile 2020»;

2. il decreto-legge 8 aprile 2020, n. 23, e, in particolare, l'art. 37, il quale ha stabilito che «Il termine del 15 aprile 2020 previsto dai commi 1 e 5 dell'art. 103 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, è prorogato al 15 maggio 2020»;

Visto il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante «Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali», il quale all'art. 2, comma 1, prevede che le parole «non oltre il 31 luglio 2021» dell'art. 13, comma 3, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, siano sostituite dalle parole «non oltre il 31 dicembre 2021»;

Vista la Convenzione unica tra CAL e Tangenziale esterna S.p.a., che disciplina la concessione di costruzione e gestione della TEEM, sottoscritta il 29 luglio 2010, l'Atto aggiuntivo n. 1 sottoscritto l'8 marzo 2012 e l'Atto aggiuntivo n. 2 sottoscritto l'11 novembre 2013;

Considerato che il 31 dicembre 2018 è scaduto il periodo regolatorio e, pertanto, è necessario procedere all'aggiornamento del PEF per gli anni 2019-2023;

Visto il decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, recante «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» convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55;

Viste le seguenti delibere dell'ART:

1. delibera 19 dicembre 2019, n. 176, con la quale l'ART ha avviato il procedimento relativo alla citata Convenzione unica tra CAL e Tangenziale esterna S.p.a. volto a stabilire il sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del *price cap* e con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale;

2. delibera 12 febbraio 2020, n. 29 con la quale l'ART ha approvato il sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del *price cap* con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale relativo alla Convenzione unica tra CAL e Tangenziale esterna S.p.a.;

Visto il decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111, recante «Misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria e proroga



del termine di cui all'art. 48, commi 11 e 13, del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229», convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 141, in particolare, l'art. 1-bis, che, al fine di rafforzare il coordinamento delle politiche pubbliche in materia di sviluppo sostenibile di cui alla risoluzione A/70/L.1 adottata dall'Assemblea generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite il 25 settembre 2015, stabilisce che a decorrere dal 1° gennaio 2021 il Comitato interministeriale per la programmazione economica assuma la denominazione di Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile, di seguito CIPESS;

Vista la nota 6 luglio 2020, con la quale CAL ha trasmesso al MIT la proposta di aggiornamento del PEF comprensiva della relativa documentazione;

Vista la nota 22 luglio 2020, n. 18713 con la quale la competente Direzione generale del MIT ha inoltrato all'ART la documentazione acquisita da CAL, al fine di accertare la conformità alla delibera ART n. 29 del 2020;

Visto il parere 28 settembre 2020, n. 7, con il quale l'ART ha espresso il proprio avviso in merito alla proposta di aggiornamento del PEF, che ha evidenziato, tra l'altro, le seguenti osservazioni:

1. l'allegato A alla citata delibera ART n. 29 del 2020, al punto 32, prevede l'applicazione del sistema tariffario ART con decorrenza dal 1° gennaio 2021, pertanto, lo sviluppo del PEF, per il periodo intercorrente fra il 1° gennaio 2019 e il 31 dicembre 2020, deve conformarsi all'applicazione del sistema tariffario previgente e, conseguentemente, riflettersi nella determinazione del tasso di remunerazione, di seguito TIR, mentre dalla relazione di accompagnamento al PEF, il calcolo di detto TIR appare assumere, quale base di calcolo, i valori di saldo relativi all'anno 2018 e la costruzione tariffaria, effettuata con l'utilizzo del modello ART, si estende retroattivamente alle annualità 2019 e 2020;

2. l'evoluzione della componente tariffaria di gestione tiene conto di un tasso di efficientamento annuo pari a 3,11%, applicato dal 2020 al 2023 (ossia per 4 anni), al fine di assicurare entro il termine del primo periodo regolatorio il recupero di efficienza produttiva X^* previsto nella citata delibera ART n. 29 del 2020, pari a 11,88%; tuttavia, detta applicazione appare difforme rispetto alle prescrizioni di cui al punto 20 del sistema tariffario approvato con la medesima delibera ART n. 29 del 2020, che prevede invece l'applicazione, solo a partire dal 2021, di un tasso di efficientamento annuo pari al 2,50%, tale da permettere il recupero di efficienza produttiva X^* in un periodo di 5 anni (2021-2025), fatte salve le specifiche deroghe previste al punto 20.4, di cui tuttavia, nel caso di specie, non paiono ricorrere i presupposti»;

Vista la nota 1° ottobre 2020, integrativa del parere 28 settembre 2020, n. 7, con la quale ART ha espresso alcune osservazioni sul III Atto aggiuntivo alla Convenzione unica ed in particolare ha evidenziato le modifiche da apportare alla medesima Convenzione unica, «al fine di assicurare il necessario raccordo di tali atti con il nuovo sistema tariffario, definito - per la concessione in esame

- con la delibera ART n. 29/2020, adottata in attuazione delle previsioni contenute nell'art. 16, comma 1, del decreto-legge n. 109 del 2018»;

Vista la nota 6 novembre 2020, n. CAL-061120-00001, con la quale CAL ha espresso al MIT le proprie considerazioni in merito alle osservazioni di ART sull'Atto aggiuntivo alla Convenzione unica, rappresentando che il loro recepimento «comporterebbe necessariamente l'introduzione di modifiche sostanziali alla Convenzione unica di concessione, non ammissibili dalla normativa di riferimento, trattandosi di una concessione affidata con procedura ad evidenza pubblica ex art. 155 del decreto legislativo n. 163/2006; infatti, se tali modifiche sostanziali fossero state conosciute prima ed incluse negli atti di gara, avrebbero potuto comportare un esito diverso della procedura di aggiudicazione»;

Vista la nota 13 febbraio 2021, n. 3785, con la quale il MIT ha, tra l'altro, trasmesso la relazione di ottemperanza di CAL dalla quale si evince che il concedente ha fatto presente di aver ottemperato alle osservazioni dell'ART, ad eccezione di quelle richiamate nel visto precedente, evidenziando che, in relazione:

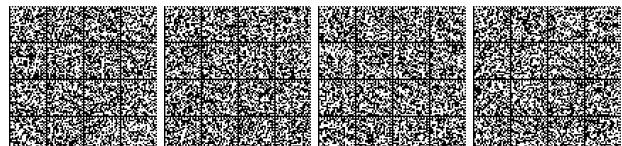
1. alla prima osservazione di ART, l'applicazione del nuovo sistema regolatorio, già a partire dal 1° gennaio 2019, risulta maggiormente conveniente per l'utenza autostradale e, pertanto, si è ritenuto di mantenere nel PEF 2020 l'attuale previsione di recepimento del nuovo sistema tariffario già a partire dal 1° gennaio 2019;

2. alla seconda osservazione di ART, fermo restando il recupero di efficienza produttiva complessivo X^* previsto nella delibera ART n. 29 del 2020 e pari a 11,88%, l'impostazione prevista nel PEF 2020 consente, rispetto all'ipotesi suggerita dall'ART, una riduzione dei costi operativi con conseguente riduzione della relativa componente tariffaria a vantaggio dell'utenza autostradale;

Vista la nota 18 febbraio 2021, n. CAL-180221-00002, con la quale CAL nel ribadire le perplessità in merito alle osservazioni formulate da ART sullo schema di Atto aggiuntivo alla Convenzione unica, ha fatto presente che CAL medesima «non potrebbe autonomamente apportare modifiche alla convenzione di concessione vigente, esito di una procedura ad evidenza pubblica, approvata con decreto Interministeriale MIT-MEF a seguito del pronunciamento favorevole del CIPE, fatta salva una formale determinazione dello stesso Comitato, quale autorità competente a prescrivere modifiche alle convenzioni di concessione»;

Visto il decreto-legge 1° marzo 2021, n. 22, recante «Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri» convertito, con modificazioni, dalla legge 22 aprile 2021, n. 55, ed in particolare l'art. 5 che prevede che il «Ministero delle infrastrutture e dei trasporti» è ridenominato «Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili» di seguito MIMS»;

Vista la nota 19 luglio 2021, n. 20223, con la quale la competente Direzione generale del MIMS ha trasmesso la documentazione relativa all'aggiornamento del PEF di Tangenziale esterna S.p.a. all'Ufficio di Gabinetto del medesimo MIMS ai fini dell'iscrizione all'ordine del giorno del CIPESS;



Vista la nota 20 luglio 2021, n. 20380, con la quale la Direzione competente del MIMS ha richiamato gli esiti dell'incontro del 5 febbraio 2020, tra ART e CAL, ai fini dell'anticipata applicazione della disciplina ART, ove più favorevole all'utenza e contestualmente rappresentato che «la quantificazione degli effetti Covid-19 dovrà essere effettuata sulla base di valori consuntivi e potrà essere recepita mediante la rideterminazione delle poste figurative in occasione di un successivo aggiornamento del PEF»;

Vista la nota 8 settembre 2021, n. 23943, con la quale la medesima Direzione generale del MIMS ha fornito ulteriori elementi in merito alla procedura di aggiornamento del PEF in esame, inoltrando la relativa documentazione;

Vista la nota 16 settembre 2021, n. 33703, con la quale il MIMS ha richiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato dell'argomento di cui trattasi;

Vista la nota 29 settembre 2021, n. 5208, con la quale il NARS ha richiesto al MIMS di integrare la documentazione istruttoria;

Vista la nota 1° ottobre 2021, n. 26093, con la quale il MIMS ha riscontrato la citata nota del NARS, inviando gli allegati richiesti;

Visto il parere 25 ottobre 2021, n. 1, con il quale il NARS ha espresso parere favorevole sullo schema di Atto aggiuntivo alla Convenzione unica e relativo PEF, piano finanziario regolatorio, di seguito PFR, a condizione che si tenga conto delle prescrizioni e delle osservazioni ivi formulate, in particolare, con riferimento allo schema di Atto aggiuntivo alla Convenzione unica, al regime tariffario, al rischio traffico ed al trattamento degli effetti derivanti dall'emergenza Covid-19;

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

sotto il profilo tecnico-procedurale:

1. l'ART, con parere 28 settembre 2020, n. 7, ha espresso il proprio avviso con prescrizioni in merito alla proposta di aggiornamento del PEF inviata dal MIMS, con nota 22 luglio 2020, n. 18713;

2. l'ART, con nota 1° ottobre 2020, integrativa del parere 28 settembre 2020, n. 7, ha formulato alcune osservazioni sul III Atto aggiuntivo alla Convenzione, evidenziando le modifiche da apportare alla Convenzione unica, al fine di assicurare il necessario raccordo di tali Atti con il nuovo sistema tariffario, definito con la delibera ART n. 29 del 2020, adottata in attuazione delle previsioni contenute nell'art. 16, comma 1, del citato decreto-legge n. 109 del 2018;

3. in particolare, nella suddetta nota 1° ottobre 2020, ART suggerisce di «espungere dai testi convenzionali tutti i riferimenti alla regolazione economica previgente, costituita dalla delibera CIPE n. 39/2007 e successive integrazioni, che viene sostituita dalla disciplina regolatoria definita da ART con la citata delibera n. 29/2020.» Inoltre, segnala «la necessità che le disposizioni dell'Atto aggiuntivo n. 3 e della Convenzione unica siano aggiornate anche alla luce della normativa sopravvenuta; a tale riguardo si richiamano, in particolare, le disposizioni del decreto legislativo 50/2016 (Codice dei

contratti pubblici) in materia di allocazione dei rischi tra concedente e concessionario e di trasferimento del rischio operativo al concessionario»;

4. CAL, con nota 6 novembre 2020, n. CAL-061120-00001, ha inoltrato la relazione di ottemperanza al suddetto parere n. 7, dichiarando di aver ottemperato alle osservazioni dell'ART, ad eccezione di n. 2 osservazioni, evidenziando che, in merito:

4.1 alla prima osservazione di ART, l'applicazione del nuovo sistema regolatorio già a partire dal 1° gennaio 2019 risulta maggiormente conveniente per l'utenza autostradale e pertanto, è stato mantenuto nel PEF 2020 la previsione di recepimento del nuovo sistema tariffario già a partire dal 1° gennaio 2019;

4.2 alla seconda osservazione di ART, fermo restando il recupero di efficienza produttiva complessivo X* previsto nella delibera ART n. 29 del 2020 e pari a 11,88%, l'impostazione prevista nel PEF 2020 consente, rispetto all'ipotesi suggerita da ART, una riduzione dei costi operativi con conseguente riduzione della relativa componente tariffaria a vantaggio dell'utenza autostradale;

5. l'ART con la medesima nota ha fatto, altresì, presente che il recepimento delle proprie indicazioni in merito allo schema di Atto aggiuntivo «comporterebbe necessariamente l'introduzione di modifiche sostanziali alla Convenzione unica di concessione, non ammissibili dalla normativa di riferimento, trattandosi di una concessione affidata con procedura ad evidenza pubblica ex art. 155 del decreto legislativo 163/2006; infatti, se tali modifiche sostanziali fossero state conosciute prima ed incluse negli atti di gara, avrebbero potuto comportare un esito diverso della procedura di aggiudicazione»;

6. CAL ha ribadito, con nota 18 febbraio 2021, n. CAL-180221-00002, che il concedente «non potrebbe autonomamente apportare modifiche alla convenzione di concessione vigente, esito di una procedura ad evidenza pubblica, approvata con decreto Interministeriale MIT-MEF a seguito del pronunciamento favorevole del CIPE, fatta salva una formale determinazione dello stesso Comitato, quale autorità competente a prescrivere modifiche alle convenzioni di concessione» e inoltre che non apparrebbe «irrilevante la circostanza che una modifica alla Convenzione Unica possa integrare i presupposti di revisione del PEF da parte del Concessionario ai sensi dell'art. 11.5 della medesima convenzione e, nella denegata ipotesi di disaccordo circa i presupposti e le modifiche da apportare al PEF, l'esercizio della facoltà di recesso di cui all'art. 11.7 della convenzione e della normativa applicabile. In tal caso il Concessionario avrebbe diritto a un rimborso da determinarsi ai sensi dell'art. 38 della Convenzione Unica, il quale prevede un riconoscimento al Concessionario di elevata entità, dato il valore degli investimenti non ancora ammortizzati che allo stato è pari a circa 1.200 milioni di euro»;

7. CAL ha trasmesso, con nota del 6 luglio 2021, n. CAL-060721-00001, una disamina delle ulteriori osservazioni, inoltrate dall'ART in data 1° ottobre 2020, confermando la precedente corrispondenza e identificando quali prescrizioni «le osservazioni ART che attengono strettamente all'introduzione del nuovo sistema tariffario



ART nel rapporto convenzionale della concessione in oggetto» e quali raccomandazioni «le osservazioni ART che attengono ad ulteriori modifiche alla convenzione originaria»;

8. la competente Direzione del MIMS, con nota 20 luglio 2021, n. 20380, ha rappresentato che «la quantificazione degli effetti da Covid-19 dovrà essere effettuata sulla base di valori consuntivi e potrà essere recepita mediante la rideterminazione delle poste figurative in occasione di un successivo aggiornamento del PEF»;

9. la competente Direzione generale del MIMS, con nota 8 settembre 2021, n. 23943, sulla base degli approfondimenti sulla disciplina applicabile alla società Tangenziale esterna S.p.a., ha sottolineato l'esigenza che, in fase di valutazione della proposta di PEF adeguata da Tangenziale esterna S.p.a. al suddetto parere ART n. 7 del 2020, siano accolte le seguenti condizioni:

9.1 recepimento del sistema sanzionatorio in caso di ritardo dell'esecuzione degli investimenti previsto dal punto 25 della delibera ART n. 176 del 2019;

9.2 recepimento del sistema di allocazione del rischio traffico contemplato dall'art. 178, comma 8, del citato decreto legislativo n. 50 del 2016 e successive modificazioni, limitato al periodo regolatorio quinquennale, in coerenza con l'indicazione della delibera ART n. 29 del 2020 di aggiornare le stime previsionali di traffico alla scadenza di ogni periodo regolatorio e contestuale applicazione del sistema di *revenue-sharing* previsto dal punto 27 della delibera ART 29 del 2020;

10. il NARS, con parere 25 ottobre 2021, n. 1, ha espresso le valutazioni di competenza sull'aggiornamento del PEF, nonché sullo schema di Atto aggiuntivo alla Convenzione. In particolare, in merito all'applicazione del sistema regolatorio dell'ART, il NARS ha richiamato il principio dell'eterointegrazione dell'atto contrattuale, a sua volta fondato sui parametri di legalità e di prevedibilità del sistema regolatorio e, in base a tali principi, ha ritenuto condivisibili le osservazioni dell'ART sullo schema di Atto aggiuntivo n. 3 alla Convenzione unica laddove richiede di espungere i riferimenti testuali alla disciplina CIPE, sostituendola con la nuova regolazione di cui alla delibera ART n. 29 del 2020;

11. il NARS ha, pertanto, ritenuto che abbiano efficacia cogente le osservazioni con cui l'ART rinvia alla propria delibera n. 29 del 2020 e alle successive, eventuali, modificazioni, anche per effetto del contenzioso o pretende l'applicazione dei principi, della metodologia, dei criteri contenuti nella medesima delibera n. 29 del 2020. In altri termini si tratta «di prescrizioni vincolanti, ad ottemperanza obbligata per i destinatari, nella misura in cui ART, con la nota del 1° ottobre 2020, pretende, in forza della modifica normativa del 2018, che il nuovo sistema tariffario entri a regime»;

12. il NARS nel medesimo parere ha formulato alcune prescrizioni e raccomandazioni sull'articolato dell'Atto aggiuntivo alla Convenzione unica rilevando, in particolare, che:

12.1 con riferimento all'art. 11 della Convenzione unica tra CAL e Tangenziale esterna S.p.a. «Piano economico finanziario e piano finanziario regolatorio», gli

attuali commi 1, 2 e 3 vanno sostituiti con i dieci commi di cui al medesimo art. 11, come riformulato dalla lettera a) della nota ART 1° ottobre 2020, con l'avvertenza che il primo periodo regolatorio indicato dall'ART nel quinquennio 2020-2024 (comma 3 dell'art. 11 riformulato) può essere individuato nel quinquennio 2019-2023.

12.2 con riferimento ad ulteriori disposizioni riguardanti investimenti e regime tariffario:

12.2.1 fatti salvi i meccanismi di penalità sugli investimenti già previsti nella Convenzione unica all'art. 36, la medesima deve essere integrata con quanto previsto al paragrafo 25 dell'Allegato A alla delibera ART n. 29 del 2020, tenuto conto di quanto indicato al comma 1 dell'articolo di cui alla lettera b) della nota ART del 1° ottobre 2020;

12.2.2 la Convenzione unica deve essere inoltre integrata secondo quanto indicato nel comma 2 dell'articolo di cui alla lettera b) della nota ART del 1° ottobre 2020, inserendo la possibilità di prevedere nel PFR, in sede di aggiornamento annuale e/o revisione, l'inclusione o la deduzione di poste figurative nei costi ammessi. Sarà altresì necessario conformarsi: a) al generale principio di neutralità economico-finanziaria, in termini di congruità delle poste figurative e di azzeramento del corrispondente valore complessivo (punto 4.2. lettera c); b) alle puntuale disposizioni del punto 26 dell'Allegato A della delibera ART n. 29 del 2020;

12.3 con riferimento al rischio traffico, occorre inserire in convenzione una clausola che espliciti l'allocazione del rischio traffico in capo al Concessionario, ai sensi di quanto disposto dalla delibera ART n. 29 del 2020, e devono inoltre recepire le previsioni di cui ai commi 2 e 3 dell'articolo intitolato «Rischio traffico» di cui alla lettera c) della nota ART 1° ottobre 2020;

sotto l'aspetto economico-finanziario:

1. il PEF/PFR è sviluppato su una durata residua della concessione individuata in circa 47 anni (2019-2065);

2. il capitale investito netto, di seguito CIN, è determinato esclusivamente dal CIN beni reversibili «ante» ed è pari nel periodo regolatorio a circa 1.562 milioni di euro;

3. il PEF/PFR dell'ART presenta investimenti contrattualmente affidati o in corso di realizzazione, da effettuare per circa 44 milioni di euro tra il 2019 e il 2022, e un capitale investito netto relativo alle opere già eseguite e non ammortizzate che, unitamente al saldo di poste figurative, ammonta a oltre 1,5 miliardi di euro.

4. il TIR da sistema tariffario previgente è pari all'8,33% per le opere realizzate o in corso di realizzazione alla data di pubblicazione della delibera ART n. 29 del 2020;

5. il tasso di remunerazione di capitale investito nominale, di seguito WACC, è pari a 6,28%, per le opere da realizzare, a partire dalla data di pubblicazione della delibera ART n. 29 del 2020;

6. il valore di subentro nullo;

7. il fattore di efficientamento realizzato in 4 anni, anziché in 5 anni, è pari all'11,88%, corrispondente a un coefficiente di efficientamento annuale X del 3,11% a fronte di un valore previsto da ART pari a 2,50%;



8. il tasso di inflazione per il 2019 è pari all'1,20% e dall'anno 2020 per tutta la durata della concessione è pari allo 0,80%;

9. le tariffe sono, per veicoli leggeri, 0,157215 euro/Km e, per veicoli pesanti, 0,271199 euro/Km per l'anno base 2018, con un incremento tariffario del 2,2% nel 2019, una variazione nulla nel 2020 e un incremento della tariffa media linearizzata pari al 4,11% medio annuo dal 2021 fino al termine del periodo regolatorio e indicativamente per le annualità successive fino al termine della concessione;

10. relativamente alle stime di traffico, a seguito della scadenza del periodo regolatorio intervenuta il 31 dicembre 2018, queste non tengono conto degli effetti verificatisi nel 2020 in conseguenza dell'epidemia da Covid-19 e delle misure assunte dal legislatore e dalle Autorità di Governo nazionali e regionali per contrastare la diffusione di tale epidemia;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento, di cui alla delibera di questo Comitato del 28 novembre 2018, n. 82 e successive modificazioni;

Vista la nota 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, di seguito MEF, posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Considerata l'urgenza di accelerare l'*iter* di perfezionamento della delibera, e considerato che il testo della stessa è stato condiviso con il MEF, e che le verifiche di finanza pubblica, di cui all'art. 5, comma 7, del regolamento del CIPESS, sono espresse positivamente nella citata nota congiunta;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

Considerato che, all'apertura dell'odierna seduta, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, risulta essere, tra i presenti, il Ministro componente più anziano e che, dunque, svolge le funzioni di Presidente del Comitato, ai sensi dell'art. 4, comma 12-*quater* del citato decreto-legge n. 32 del 2019;

Considerato che il Ministero dell'economia e delle finanze ha rilasciato nel corso della seduta odierna di questo Comitato il nulla osta all'ulteriore corso della presente delibera e che, pertanto, la stessa viene sottoposta direttamente in seduta alla firma del Segretario e del Presidente per il successivo e tempestivo inoltro alla Corte dei conti per il prescritto controllo preventivo di legittimità;

Considerato il dibattito svolto in seduta;

Delibera:

1. Ai sensi della normativa richiamata in premessa, è formulato parere favorevole in ordine allo schema di III Atto aggiuntivo alla Convenzione tra Concessioni Auto-

strade Lombarde S.p.a. (concedente) e Tangenziale esterna S.p.a. (concessionario) e al relativo Piano Economico Finanziario per il periodo regolatorio 2019-2023, con le prescrizioni e le raccomandazioni di cui al parere NARS n. 1 del 2021, che il Comitato fa proprie e che si riportano nell'Allegato che forma parte integrante della presente delibera.

2. Il MIMS provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti relativi al progetto in esame.

3. Il suddetto Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera di questo Comitato n. 63 del 2003 richiamata in premessa.

4. Ai sensi della delibera di questo Comitato n. 24 del 2004, richiamata in premessa, i CUP assegnati all'intervento in esame dovranno essere evidenziati in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'intervento stesso.

Roma, 3 novembre 2021

*Il Ministro delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili
con funzioni di presidente*
GIOVANNINI

*Il segretario
TABACCI*

*Registrato alla Corte dei conti il 9 dicembre 2021
Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle
finanze, reg. n. 1642*

ALLEGATO

PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI

Autostrada A58 - Tangenziale Est Esterna di Milano (TEEM) - Aggiornamento periodico del piano economico-finanziario e relativo schema di atto aggiuntivo - Parere ai sensi dell'articolo 43 del decreto-legge n. 201 del 2011.

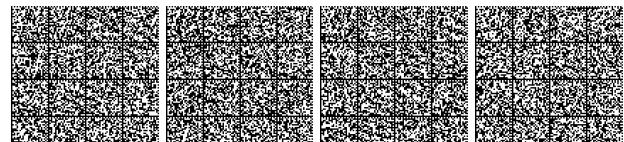
INDICE

Prescrizioni
Raccomandazioni

Prescrizioni

1. Con riferimento all'art. 11 della Convenzione unica tra CAL e Tangenziale esterna S.p.a., da intitolare «Piano economico finanziario e piano finanziario regolatorio»;

i commi 1, 2 e 3 vanno sostituiti con i dieci commi di cui al medesimo art. 11 come riformulato dalla lettera *a*) della nota dell'Autorità di regolazione dei trasporti, di seguito ART, 1° ottobre 2020, con l'avvertenza che il primo periodo regolatorio indicato dall'ART nel quinquennio 2020-2024 (comma 3 dell'art. 11 riformulato) può essere individuato nel quinquennio 2019-2023;



in caso di mantenimento degli attuali commi 11.4, 11.5, 11.6, 11.7, 11.8, è in ogni caso necessario il rispetto delle previsioni di cui alla delibera ART 12 febbraio 2020, n. 29 2020 nell'ambito della procedura di revisione del PEF, integrando, quindi, l'art. 11.6, fine del primo periodo, dopo «rivedendo il Piano economico finanziario» con le parole «, da effettuare nel rispetto della delibera ART n. 29 del 2020, nonché della procedura prevista dall'art. 43 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201»;

allo scopo di raccordare la Convenzione unica con i vigenti procedimenti di approvazione degli aggiornamenti o delle revisioni delle convenzioni autostradali, occorre fare esplicito riferimento nell'articolo a quanto previsto dall'art. 43, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, recante «Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici» come modificato dall'art. 16, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, recante «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», secondo quanto indicato dal comma 9 dell'articolo «Ulteriori disposizioni riguardanti gli investimenti e la revisione del PEF/PFR» di cui alla lettera *b*) della nota ART del 1° ottobre 2020;

2. con riferimento ad ulteriori disposizioni riguardanti investimenti e regime tariffario:

fatti salvi i meccanismi di penalità sugli investimenti già previsti nella Convenzione unica all'art. 36, la medesima deve essere integrata come previsto al par. 25 dell'Allegato A alla delibera ART n. 29 del 2020, tenuto conto di quanto indicato al comma 1 dell'articolo di cui alla lettera *b*) della nota ART del 1° ottobre 2020;

la Convenzione unica deve essere inoltre integrata, secondo quanto indicato nel comma 2 dell'articolo di cui alla lettera *b*) della nota ART del 1° ottobre 2020, inserendo la possibilità di prevedere nel piano finanziario regolatorio, di seguito PFR, in sede di aggiornamento annuale e/o revisione, l'inclusione o la deduzione di poste figurative nei costi ammessi. Sarà, altresì, necessario conformarsi: *a*) al generale principio di neutralità economico-finanziaria, in termini di congruità delle poste figurative e di azzeramento del corrispondente valore complessivo (punto 4.2. lettera *c*); *b*) alle puntuale disposizioni del punto 26 dell'Allegato A della delibera ART n. 29 del 2020;

3. con riferimento al rischio traffico:

occorre inserire in convenzione una clausola che espliciti l'allocatione del rischio traffico in capo al Concessionario, ai sensi di quanto disposto dalla delibera ART n. 29 del 2020;

devono inoltre essere recepite le previsioni di cui ai commi 2 e 3 dell'articolo intitolato «Rischio traffico» di cui alla lettera *c*) della nota ART 1° ottobre 2020.

4. Inoltre:

l'art. 15 della Convenzione unica, contenente la formula revisionale della tariffa, deve essere riformulato tenuto conto di quanto indicato alla lettera *d*) della nota ART del 1° ottobre 2020, espungendo ogni riferimento alle delibere tariffarie del CIPE;

con riferimento all'art. 16 della Convenzione unica, è necessario sostituire l'intero articolo ai fini del recepimento della regolazione tariffaria ART contenuta al punto 18 dell'Allegato A alla delibera n. 29 del 2020 ART;

occorre eliminare l'art. 17 della Convenzione unica sul recupero degli importi relativi ad investimenti non realizzati, in quanto integralmente intessuto di richiami alla ormai superata disciplina tariffaria CIPE;

l'art. 18 della Convenzione unica deve essere modificato nei termini di cui alla lettera *f*) della nota ART del 1° ottobre 2020, ferma restando la necessità di mantenere il secondo periodo dell'attuale art. 18.1 della Convenzione unica, riformulato per tenere conto anche delle nuove competenze dell'Autorità di regolazione dei trasporti;

l'art. 19 della Convenzione unica va sostituito considerando quanto indicato alla lettera *g*) della nota ART 1° ottobre 2020, in modo tale da adeguare la formula di aggiornamento tariffario con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi, come previsto al punto 24 dell'Allegato A della delibera n. 29 del 2020;

l'articolo 36, punto 11, della Convenzione unica deve essere soppresso, laddove prevede un calcolo delle penali sulla base della disciplina CIPE, tenuto conto della lettera *h*) della nota ART del 1° ottobre 2020.

Raccomandazioni

Ferme le suddette prescrizioni, sempre con riferimento allo schema di Atto aggiuntivo n. 3 e relativi allegati:

1. con riguardo ai commi da 4 a 8 del vigente art. 11 della Convenzione unica, si raccomanda al Concedente, e al Ministero proponente, di valutare l'aggiornamento di tali previsioni a quanto previsto in materia dal successivo decreto legislativo 18 aprile 2016 n. 50, recante «Codice dei Contratti pubblici» e/o a quanto suggerito da ART nella lettera *b*) della nota 1° ottobre 2020 [cfr. i commi da 3 a 8 dell'articolo «Ulteriori disposizioni riguardanti gli investimenti e la revisione del PEF/PFR» di cui alla lettera *b*) della nota ART del 1° ottobre 2020];

prevedendo, comunque, nel medesimo art. 11 che:

la revisione del PEF debba consentire la permanenza dei rischi trasferiti in capo al Concessionario;

non si dà luogo alla revisione del PEF quando i nuovi o maggiori costi derivanti dalla necessità di rielaborare i livelli progettuali sono dipendenti da fatti imputabili al Concessionario in coerenza con l'allocazione dei rischi progettuali.

2. Con riferimento alle stime di traffico e al livello tariffario si raccomanda, al Ministero proponente e al concedente CAL, in occasione del prossimo aggiornamento tariffario, la verifica delle stime di traffico alla conclusione dell'emergenza pandemica, anche ai fini di una adeguata valutazione in merito alla sostenibilità per gli utenti del profilo tariffario dell'infrastruttura in oggetto.

3. Per quanto attiene alla specifica disciplina del trattamento degli effetti derivanti dall'emergenza Covid-19, considerando anche il necessario trattamento omogeneo della fattispecie nell'intero settore e tenuto conto delle espressioni in materia del Ministero competente e dell'ART:

si raccomanda al Ministero di settore di adottare un proprio provvedimento conclusivo, sulla base dei principi e delle indicazioni dell'ART, al fine di individuare un trattamento omogeneo della fattispecie effetti Covid-19 per l'intero settore da applicarsi dal successivo periodo regolatorio o, in alternativa, formulare una propria proposta in merito, da sottoporre all'esame del CIPESS per una deliberazione di carattere generale;

si rimette all'Amministrazione concedente, e al Ministero proponente, in occasione del prossimo aggiornamento del PEF, la necessaria verifica a consuntivo della quantificazione degli eventuali effetti economico finanziari derivanti dalla pandemia da Covid-19 sulla concessione e della relativa imputabilità, anche tenuto conto di eventuali forme di supporto pubblico eventualmente intercorse *medio tempore*;

tenuto conto di quanto sopra, si suggerisce di integrare l'art. 4.1, lettera *c*) dell'Atto aggiuntivo n. 3, con una disposizione atta a garantire il rispetto delle indicazioni fornite dalle competenti Autorità di Governo e di regolazione.

Nell'adottare le prescrizioni e le raccomandazioni di cui alla presente delibera, si raccomanda di garantire la coerenza generale degli atti convenzionali modificati.

21A07351

