

## Art. 5.

*Liquidazione beni della procedura*

1. Ai fini della razionalizzazione delle fasi di liquidazione, Fintecna può promuovere l'alienazione dei beni dell'impresa in amministrazione straordinaria con forme adeguate alla natura dei beni e finalizzate al migliore realizzo, tenuto conto delle caratteristiche dei beni da alienare e dei costi per la conservazione degli stessi. In particolare, Fintecna può proporre procedure competitive di alienazione di beni o cessione di crediti rientranti nell'attivo di più imprese in amministrazione straordinaria, assicurando che i proventi della alienazione di ciascun bene e della cessione di ciascun credito siano attribuiti all'attivo della procedura della impresa che ne è titolare.

## Art. 6.

*Transazioni*

1. Al fine di razionalizzare il contenzioso derivato o potenzialmente derivante dalla procedura, e nell'ottica del miglior soddisfacimento del ceto creditorio, Fintecna conclude transazioni di valore inferiore a euro 206.582,76 euro, se del caso acquisendo un parere legale che esponga le ragioni di convenienza della transazione, anche per le possibilità di soccombenza o le prospettive di recupero, laddove non già disponibile o ritenuto necessario.

2. Ferma restando l'autorizzazione prevista dall'art. 42 del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270, al fine di razionalizzare il contenzioso derivato o potenzialmente riguardante la procedura, Fintecna, nell'ottica del miglior soddisfacimento del ceto creditorio, può promuovere le transazioni di valore indeterminato o superiore a euro 206.582,76 per le controversie relative ad opposizioni allo stato passivo iniziate da creditori e non definite da sentenze di primo grado, previa eventuale acquisizione di un parere legale, anche avente ad oggetto più controversie, se presentano elementi comuni, con facoltà di richiederlo anche a professionista diverso da quello costituito nel giudizio che esponga le ragioni di convenienza della transazione, per le possibilità di soccombenza o le prospettive di recupero delle spese. Tale parere legale può essere richiesto solo nel caso in cui l'eventuale parere già agli atti della procedura venga, motivatamente, considerato inadeguato. Della motivazione viene informato il comitato di sorveglianza chiamato ad autorizzare il nuovo incarico.

Roma, 25 maggio 2022

*Il Ministro:* GIORGETTI

*Registrato alla Corte dei conti il 24 giugno 2022*

*Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dello sviluppo economico, del Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali e del turismo, n. 800*

22A04219

## DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

### COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

DELIBERA 5 maggio 2022.

**Strada dei Parchi S.p.a.- Parere sulla proposta di aggiornamento/revisione del piano economico finanziario relativamente alla concessione per le tratte autostradali A24-A25 tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (concedente) e la società Strada dei Parchi S.p.a. (concessionaria), presentata ai sensi dell'articolo 43 del decreto-legge n. 201 del 2011 dal commissario ad acta.** (Delibera n. 21/2022).

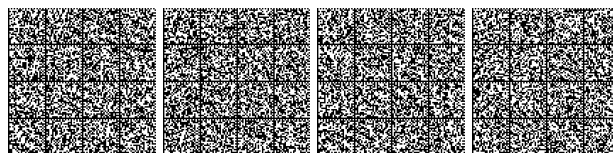
### IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

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 l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica, di seguito CIPE, nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato, e, in particolare, 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, il quale all'art. 1-bis ha previsto che dal 1° gennaio 2021, per «rafforzare il coordinamento delle politiche pubbliche in vista del perseguimento degli obiettivi in materia di sviluppo sostenibile indicati dalla risoluzione A/70/L.I adottata dall'Assemblea generale dell'Organizzazione delle nazioni unite il 25 settembre 2015», il CIPE assuma «la denominazione di Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile», di seguito CIPESS, e che «a decorrere dalla medesima data... in ogni altra disposizione vigente, qualunque richiamo al» CIPE «deve intendersi riferito al Comitato interministeriale per la programmazione e lo sviluppo economico (CIPESS)»;

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;

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

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;

Visto il bando pubblicato il 29 novembre 2000, con il quale l'ANAS nella qualità di originaria concedente nell'ambito delle concessioni autostradali, avviava una procedura di gara ad evidenza pubblica per l'affidamento in concessione del completamento, la manutenzione e l'esercizio della rete autostradale a pedaggio delle Autostrade A24 e A25, Roma - l'Aquila - Torafo del Gran Sasso - Teramo con diramazione Torano - Pescara;

Considerato che l'ATI costituita da Autostrade S.p.a. e Toto S.p.a., è risultata aggiudicataria della concessione e il 20 dicembre 2001 veniva sottoscritta la convenzione di concessione e in data 2 settembre 2002, ai sensi dell'art. 37-*quinquies* della legge 11 febbraio 1994, n. 109, nonché delle previsioni della lettera di invito come successivamente integrata, è stata costituita società di progetto Strada dei Parchi S.p.a., di seguito SdP, ai fini del proprio subentro nella titolarità del rapporto concessorio;

Vista l'ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri 20 marzo 2003, n. 3274 recante «Primi elementi in materia di criteri generali per la classificazione sismica del territorio nazionale e di normative tecniche per le costruzioni in zona sismica» come modificata e integrata dalla successiva ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri 2 ottobre 2003, n. 3316;

Visto il decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, recante «Disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria, convertito con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, e, in particolare, l'art. 2 comma 82, il quale prevede che «In occasione del primo aggiornamento del piano finanziario che costituisce parte della convenzione accessiva alle concessioni autostradali, ovvero della prima revisione della convenzione medesima, successivamente alla data di entrata in vigore del presente decreto, il Ministro delle infrastrutture, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, assicura che tutte le clausole convenzionali in vigore, nonché quelle conseguenti all'aggiornamento ovvero alla revisione, siano inserite in una convenzione unica, avente valore ricognitivo per le parti diverse da quelle derivanti dall'aggiornamento ovvero dalla revisione. La convenzione unica sostituisce ad ogni effetto la convenzione originaria, nonché tutti i relativi atti aggiuntivi»;

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;

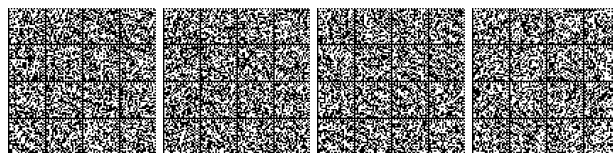
Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 novembre 2008, e successive modificazioni, che definisce i compiti e le funzioni del NARS;

Visto il decreto-legge 8 aprile 2008, n. 59, recante «Disposizioni urgenti per l'attuazione di obblighi comunitari e l'esecuzione di sentenze della Corte di giustizia delle Comunità europee», convertito, con modificazioni, dalla legge 6 giugno 2008, n. 101, il cui art. 8-*duodecies* comma 2 reca «sono approvati tutti gli schemi di convenzione con la società ANAS S.p.a. già sottoscritti dalle società concessionarie autostradali alla data del 31 dicembre 2010...»;

Considerato l'evento sismico del 6 aprile 2009, che ha interessato la maggior parte della Regione Abruzzo ed ha determinato ingentissimi danni alle infrastrutture del territorio, tra le quali anche quelle delle autostrade A24 e A25 in concessione a SdP;

Vista la convenzione unica stipulata tra ANAS S.p.a. e la società concessionaria SdP in data 18 novembre 2009;

Visto l'art. 2, comma 202 della legge 23 dicembre 2009, n. 191 recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2010)» - che ha modificato l'art. 8-*duodecies* del decreto-legge, n. 59 del 2008, e in attuazione di tale norma il concedente e il concessionario hanno adeguato lo schema di convenzione unica - per recepire le prescrizioni di cui alla delibera CIPE n. 20 del 13 maggio 2010 - con atto di recepimento sottoscritto in data 22 dicembre 2010 ai fini dell'efficacia dello schema di convenzione unica;



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, recante «Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici» convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito ART) e, in particolare, l'art. 37 comma 2, lettera g), che, con riferimento al settore autostradale, attribuisce all'Autorità, tra gli altri, i compiti di «stabilire per le nuove concessioni sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del *price cap*», nonché di «definire gli schemi di concessione da inserire nei bandi di gara relativi alla gestione o costruzione»;

Visto il decreto-legge 29 dicembre 2011, n. 216, recante «Proroga di termini previsti da disposizioni legislative» 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, di seguito MIT, è subentrato ad ANAS S.p.a. nella gestione delle autostrade in concessione;

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, recante «Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria» convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, e successive modificazioni;

Vista la legge n. 228 del 24 dicembre 2012, recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2013)» la quale, all'art. 1, comma 183, considerata la strategicità dell'infrastruttura ai fini di protezione civile e l'esigenza di procedere per le autostrade A24 e A25:

1. all'adeguamento sismico e alla messa in sicurezza dei viadotti sulla base dei contenuti delle OPCM n. 3274 del 2003, n. 3316 del 2003 e successive modificazioni;

2. all'adeguamento degli impianti di sicurezza in galleria a norma del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, e successive modificazioni;

3. all'adeguamento alla normativa in materia di impatto ambientale e per lavori di manutenzione straordinaria;

4. alla realizzazione di tutte le opere necessarie in conseguenza del sisma di l'Aquila del 2009;

prevede che «ove i maggiori oneri per gli investimenti per la realizzazione dei citati interventi siano di entità tale da non permettere il permanere e/o il raggiungimento delle condizioni di equilibrio del piano economico finanziario di concessione nel periodo di durata della concessione stessa, il Governo, fatta salva la preventiva verifica presso la Commissione europea della compatibilità comunitaria, rinegozia con la società concessionaria le condizioni della concessione anche al fine di evitare un incremento delle tariffe non sostenibile per l'utenza»;

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;

Considerato che il 31 dicembre 2013 è scaduto il primo periodo regolatorio della concessione assentita a SdP e, pertanto, è necessario procedere all'aggiornamento del 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 regola 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 decreto legislativo n. 163 del 2006, recante «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE» disposizione richiamata all'art. 203, comma 2, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante «Codice dei contratti pubblici» e successive modificazioni;

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;

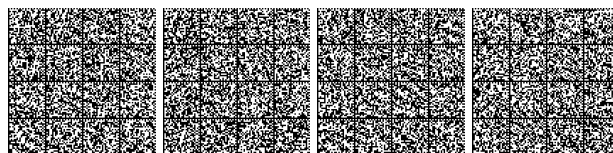
Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 febbraio 2014, n. 72, concernente il regolamento di organizzazione del MIT e visto, in particolare, l'art. 5, comma 5, che prevede che le funzioni di concedente della rete autostradale in concessione siano svolte dalla Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali;

Visto il decreto del 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, nella seduta del 13 aprile 2015, lo schema di protocollo di legalità del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, 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 citato decreto legislativo n. 50 del 2016, e, in particolare, la parte III relativa ai «Contratti di concessione»;

Visto il decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, recante «Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo», convertito, con modificazioni, nella legge 21 giugno 2017, n. 96 e, in particolare, l'art. 52-*quinquies* che prevede:





1. la sospensione dell'obbligo per la società concessionaria di pagare la rata annuale del corrispettivo della concessione per il 2015 e il 2016, per complessivi 111,72 milioni di euro, «previa presentazione di un piano di convalida per interventi urgenti», da approvare entro il 31 agosto 2017, con decreto del MIT;

2. un conseguente temporaneo risparmio di spesa, destinato «all'immediato avvio dei lavori di messa in sicurezza antisismica delle Autostrade A24 e A25», con il differimento della data di esigibilità del credito;

3. il permanere dell'obbligo della società concessionaria di versare tale importo ad ANAS S.p.a., in tre rate, ognuna dell'importo 37,24 milioni di euro, con scadenza al 31 marzo di ciascuno degli anni 2028, 2029 e 2030, con maggiorazione degli interessi maturati calcolati al tasso legale;

4. il permanere delle scadenze di tutte le restanti rate del corrispettivo, anch'esse previste come spettanti ad ANAS S.p.a.;

Vista la delibera CIPE 7 agosto 2017, n. 68, con la quale questo Comitato ha aggiornato la regolazione economica delle società concessionarie autostradali di cui alle delibere CIPE 15 giugno 2007, n. 39 e 21 marzo 2013, n. 27;

Visto il decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, recante «Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno», convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, e in particolare l'art. 16-bis che prevede: «1. Per lo sviluppo dei territori delle regioni Abruzzo e Lazio ed al fine di consentire l'immediata esecuzione degli interventi di ripristino e messa in sicurezza sulla tratta autostradale A24 e A25 che si rendono necessari in conseguenza degli eventi sismici del 2009, del 2016 e del 2017, è autorizzato un contributo di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2021 al 2025 a favore della società concessionaria Strada dei Parchi S.p.a.. 2. Agli oneri di cui al comma 1, pari a 50 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2021 al 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per lo sviluppo e la coesione - programmazione 2014-2020 di cui all'art. 1, comma 6, della legge 27 dicembre 2013, n. 147. 3. Il valore degli interventi di ripristino e messa in sicurezza autorizzati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nonché il contributo di cui al presente articolo sono riportati nell'aggiornamento del piano economico-finanziario della società concessionaria Strada dei Parchi S.p.a.»;

Visto il 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'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 e 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»;

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)»;

Considerato che il 31 dicembre 2018 è scaduto il secondo periodo regolatorio e, pertanto, è necessario procedere all'aggiornamento del PEF;

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;

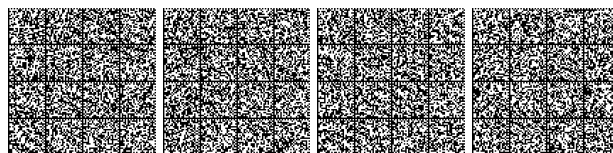
Viste le seguenti delibere dell'ART:

1. delibera 18 febbraio 2019, n. 16, con la quale l'ART ha avviato il procedimento 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» per una serie di concessioni fra cui ASPI, avviando, altresì, la relativa consultazione pubblica;

2. delibera 19 giugno 2019, n. 66 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 ANAS S.p.a. e SdP e pari al 19,61%;

Vista la sentenza della Corte costituzionale n. 181 del 2019, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* in data 24 luglio 2019, con la quale la Corte ha dichiarato non fondate le questioni di legittimità costituzionale dell'art. 52-*quiquies* del citato decreto-legge n. 50 del 2017;

Visto il decreto-legge 24 ottobre 2019, n. 123, recante «Disposizioni urgenti per l'accelerazione e il completamento delle ricostruzioni in corso nei territori colpiti da eventi sismici», convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 156, in particolare, l'art. 9-*tricies semel* recante «Sospensione dell'incremento delle tariffe di pedaggio delle Autostrade A24-A25», il quale prevede:



1. Nelle more della procedura di cui all'art. 1, comma 183, della legge 24 dicembre 2012, n. 228, dal 1° gennaio 2019 al 31 dicembre 2021 e comunque non successivamente alla conclusione della verifica della sussistenza delle condizioni per la prosecuzione dell'attuale concessione delle Autostrade A24 e A25, ove tale conclusione sia anteriore alla data del 31 dicembre 2021, è sospeso l'incremento delle tariffe di pedaggio delle Autostrade A24 e A25, anche al fine di mitigare gli effetti sugli utenti. Per la durata del periodo di sospensione, si applicano le tariffe di pedaggio vigenti alla data del 31 dicembre 2017;

2. In conseguenza di quanto previsto dal comma 1, è contestualmente sospeso l'obbligo del concessionario delle Autostrade A24 e A25 di versare le rate del corrispettivo della concessione di cui all'art. 3, comma 3.0, lettera c), della convenzione unica stipulata il 18 novembre 2009, relative agli anni 2017 e 2018, ciascuna dell'importo di euro 55.860.000, comprendente gli interessi di dilazione;

3. Il concessionario delle Autostrade A24 e A25, al termine della concessione, effettua il versamento all'ANAS S.p.a. delle rate del corrispettivo sospese ai sensi del comma 2, con maggiorazione degli interessi maturati calcolati al tasso legale. Restano ferme le scadenze di tutte le restanti rate del corrispettivo di cui all'art. 3, comma 3.0, lettera c), della convenzione unica stipulata il 18 novembre 2009, spettanti all'ANAS S.p.a.;

Visto il decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, recante «Disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica», convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, e in particolare, l'art. 35 recante «Disposizioni in materia di concessioni autostradali», il quale al comma 1, prevede che:

1. «In caso di revoca, di decadenza o di risoluzione di concessioni di strade o di autostrade, ivi incluse quelle sottoposte a pedaggio, nelle more dello svolgimento delle procedure di gara per l'affidamento a nuovo concessionario, per il tempo strettamente necessario alla sua individuazione, ANAS S.p.a., in attuazione dell'art. 36, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, può assumere la gestione delle medesime, nonché svolgere le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria e quelle di investimento finalizzate alla loro riqualificazione o adeguamento;

2. Qualora l'estinzione della concessione derivi da inadempimento del concessionario si applica l'art. 176, comma 4, lettera a) del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, anche in sostituzione delle eventuali clausole convenzionali, sostanziali e procedurali, difformi, anche se approvate per legge, da intendersi come nulle ai sensi dell'art. 1419, secondo comma, del codice civile, senza che possa operare, per effetto della presente disposizione, alcuna risoluzione di diritto. L'efficacia del provvedimento di revoca, decadenza o risoluzione della concessione non è sottoposta alla condizione del pagamento da parte dell'amministrazione concedente delle somme previste dal citato art. 176, comma 4, lettera a)»;

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, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, il quale 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, convertito con modificazioni dalla legge 5 giugno 2020, n. 40 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 del Presidente del Consiglio dei ministri 23 dicembre 2020, n. 190, recante il regolamento di organizzazione del MIT e visto, in particolare, l'art. 4, comma 3, che ha modificato la denominazione della direzione generale che esercita le funzioni di concedente della rete autostradale in concessione in «Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali», di seguito DGVCA;

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, e, 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 13 aprile 2017, n. 15294, con la quale il MIT ha richiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato dell'aggiornamento del PEF che prevede la proroga di dieci anni della durata della concessione e un incremento tariffario annuo costante del 2,5% e due scenari relativamente al valore degli investimenti:

investimenti per 2.971 milioni di euro, valore di sbentro al 2040 di 6.281 milioni di euro;

investimenti per 1.488 milioni di euro, valore di sbentro al 2040 di 2.969 milioni di euro.

Vista la nota 16 giugno 2017, n. 11159, con la quale il MIT ha dichiarato di aver rideterminato l'importo degli investimenti in 2.465 milioni di euro, escludendo gli interventi non contemplati dalla citata legge n. 228 del 2012 e di aver richiesto un parere al Consiglio superiore dei lavori pubblici avente ad oggetto «la verifica dei criteri di priorità per l'adeguamento sismico e dell'efficacia e congruità delle azioni progettuali nonché dei costi degli interventi», necessario ai fini della pronuncia dell'Unione europea sulla sostenibilità del PEF;

Vista la nota 24 ottobre 2017, n. 19176, con la quale il MIT ha trasmesso il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici reso in data 6 ottobre 2017, nel quale, «con riferimento agli specifici quesiti posti all'attenzione di questo consesso» viene stabilito che:



1. le conseguenze degli eventi sismici avvenuti nel 2009 e nel 2017, rendono necessario un intervento di mitigazione del rischio sismico delle opere d'arte esistenti lungo il tracciato delle due autostrade citate, fra cui, in particolare, i ponti;

2. Il tipo e la natura degli interventi previsti non possono che essere attuati secondo un programma improntato a gradualità;

3. fatti salvi gli aspetti connessi alle disponibilità finanziarie nel tempo, la programmazione dei lavori nel tempo deve temperare fra loro le esigenze di esercizio con quelle della sicurezza dell'infrastruttura, ivi inclusa quella della circolazione;

Vista la nota 22 novembre 2017, n. 21323, con la quale il MIT ha rappresentato la necessità di istituire un tavolo tecnico di lavoro con la partecipazione di tutte le amministrazioni competenti e la società concessionaria al fine di individuare le ipotesi sostenibili sotto il profilo tecnico economico per la predisposizione di una nuova proposta di PEF da sottoporre alle Autorità europee;

Vista la nota 13 dicembre 2017, n. 5978 con la quale il NARS ha rappresentato al MIT le criticità del PEF e ha condiviso la necessità di verificare, insieme al concessionario, le ipotesi di PEF compatibili con i profili regolatori, con le norme comunitarie e con le esigenze di finanza pubblica;

Vista l'informativa resa dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti nella seduta del 22 dicembre 2017, trasmessa con nota 19 dicembre 2017, n. 47831, con la quale il Comitato viene informato che il Ministero ritiene non percorribili le ipotesi di interruzione del rapporto concessorio o di un intervento pubblico gestito direttamente dallo Stato, e ipotizza invece il ricorso alla contribuzione pubblica per un totale di 800 milioni di euro, con rate annue di circa 66,66 milioni di euro tra il 2019 e il 2030, in aggiunta ai contributi a fondo perduto già previsti *ex lege* n. 123 del 2017 recante Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, recante «Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno». All'esito della «definitiva individuazione di tutte le ipotesi di Piano economico finanziario, ivi inclusa la quantificazione del contributo pubblico» e del «confronto con la Commissione europea per accertare la compatibilità delle soluzioni con le norme comunitarie», il MIT avrebbe predisposto l'atto aggiuntivo alla convenzione e il relativo PEF;

Vista l'informativa resa dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti nella seduta del 21 marzo 2018, trasmessa con nota 20 marzo 2018, n. 9484, con la quale il Comitato viene informato che nell'ambito del suddetto tavolo tecnico, tenuto conto che le simulazioni predisposte dal concessionario sono state considerate carenti e non adeguate, le amministrazioni presenti hanno condiviso le risultanze di ulteriori simulazioni fondate su presupposti maggiormente sostenibili e coerenti con il contesto normativo e regolatorio vigente, individuando tra i parametri ritenuti sostenibili anche i seguenti: tasso di congrua remunerazione del capitale (WACC) pari al massimo a 6,9% sulla base della regolazione del CIPE, un programma di investimenti di 3.100 milioni di euro (2.971 milioni di euro per interventi di adeguamento sismico e 169 mi-

lioni di euro per interventi di manutenzione), l'erogazione di un contributo pubblico fino a 2.000 milioni di euro, una variazione tariffaria complessiva annua pari a 3,5% e un valore di subentro ritenuto ammissibile compreso tra 1 e 5 volte l'EBITDA;

Vista la nota 13 aprile 2018, n. 6438, con la quale SdP ha inviato una nuova relazione accompagnatoria con i relativi allegati;

Vista la nota 29 ottobre 2018, n. 5460, con la quale il NARS ha inviato al MIT le risultanze dell'audizione di SdP, tenutasi in data 10 ottobre 2018, e ha invitato il MIT a «verificare, nel più breve tempo a disposizione, la possibilità di addivenire ad una soluzione concordata con la Società concessionaria e formulare, ai sensi dell'articolo 43, comma 1, del decreto-legge n. 201 del 2011, convertito, con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011 n. 214, una proposta per procedere, in linea con la normativa vigente nazionale e comunitaria, chiedendo, tra l'altro, alla concessionaria – anche tenendo conto del rilevante contributo pubblico previsto nel caso di specie – di rivedere la proposta del giugno 2018 e di riconsiderare il valore del WACC sulla base di quanto stabilito dalle deliberazioni regolatorie del CIPE, adeguando conseguentemente tutti i parametri economico-finanziari del Piano»;

Vista l'informativa del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti consegnata durante la seduta del Comitato del 20 maggio 2019, consegnata in occasione della seduta e acquisita agli atti del DIPE con n. 2819 del 21 maggio 2019, con la quale il Comitato viene informato che il MIT ha comunicato agli uffici della Commissione europea l'esito delle attività svolte dal tavolo di lavoro e, nell'attesa del riscontro da parte dei suddetti uffici, con decreto-legge n. 132 del 2019 è stata disposta l'anticipazione di contributi pubblici per la realizzazione di un programma di messa in sicurezza urgente, corrispondente all'importo di 192 milioni di euro;

Vista la nota della Commissione europea, COMP H1/MF-cda/D (2019) - 079816, 20 giugno 2019, con la quale ha invitato le Autorità italiane a valutare la possibilità di un piano di investimenti che non superi la soglia del 50% del valore della concessione, richiamando la Direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sull'aggiudicazione dei contratti di concessione. La Commissione ha segnalato infatti che «il valore dei lavori aggiuntivi previsti supera significativamente la soglia del 50% del valore della concessione»;

Vista la sentenza del Consiglio di Stato n. 5022 del 17 luglio 2019, in merito all'appello proposto dalla società SdP, con la quale è stato richiamato l'obbligo del MIT di «adottare un provvedimento espresso che compiutamente concluda il procedimento di aggiornamento revisione del PEF entro il termine del 30 ottobre 2019» e sottolineato che, ai sensi della convenzione unica del 2009, si configurano due sole ipotesi di conclusione del procedimento di aggiornamento/revisione del PEF: «il raggiungimento o il mancato raggiungimento dell'accordo», e che in tale ultimo caso si potrebbe determinare lo «scioglimento della convenzione secondo quanto previsto dall'art. 11 della medesima»;





Vista la nota SdP, n. 12241 del 19 luglio 2019, con la quale la società concessionaria ha trasmesso al MIT una proposta di 5 scenari diversi, da sottoporre ad approvazione per l'aggiornamento/revisione del PEF del periodo regolatorio scaduto e per quello in corso (2019-2023). Tenendo conto della sentenza del Consiglio di Stato che obbligava le amministrazioni a concludere il procedimento entro il 30 ottobre 2019, su richiesta del MIT, il concessionario ha spiegato che, ai fini della conclusione del procedimento, il cosiddetto «scenario 4» sarebbe stato quello preferibile. Tale scenario prevedeva 3,1 miliardi di euro di investimenti, di cui 2 miliardi di euro da realizzare tramite piani di convalida da coprirsi con contributo pubblico, e tra l'altro i seguenti elementi:

proroga di dieci anni della concessione (con scadenza posticipata al 2040);

investimenti in tariffa per circa 1,1 miliardi di euro;

aumento tariffario del 2,5% annuo per il periodo 2020-2022 e del 3,27% annuo per il periodo 2023 al 2040;

annullamento del prezzo di concessione residuo al 31 dicembre 2014;

valore di subentro pari a 965 milioni di euro nel 2040, corrispondente ad un valore attuale netto di 229 milioni di euro.

Visto il parere ART 31 luglio 2019, n. 8, con il quale l'Autorità si è espressa in merito alla proposta di aggiornamento del PEF proposto da SdP evidenziando che:

allo stato, lo schema di atto aggiuntivo alla convenzione vigente e relativi allegati, non sono stati resi disponibili, al di fuori dei PEF di recente elaborazione;

sono state riscontrate alcune difformità nell'applicazione del sistema tariffario ART, in particolare con riferimento a 1) la definizione dei costi totali riferibili all'anno base; 2) la componente tariffaria di gestione unitaria; 3) il valore di efficienza produttiva utilizzato nella formula del *price cap* e 4) la remunerazione del prezzo di concessione all'interno del capitale investito netto;

il nuovo termine della concessione, previsto per il 2040, dovrà essere sottoposto al parere preventivo delle istituzioni comunitarie;

spetta al concedente valutare la piena riconoscibilità delle poste figurative anche alla luce del fatto che nel capitale investito netto è stato ricompreso il prezzo di concessione e che lo stesso è stato remunerato con un tasso superiore a quello previsto in concessione;

Vista la nota n. 4272 del 31 luglio 2019, con la quale il DIPE ha segnalato che era necessario ricevere, la trasmissione della documentazione ancora mancante, e in particolare, dello schema di atto aggiuntivo relativo alla proposta di aggiornamento/revisione del PEF e una relazione istruttoria aggiornata alla luce del parere dell'ART;

Vista la nota NARS n. 4293 del 1° agosto 2019, relativa agli atti della seduta istruttoria, che - oltre a ribadire la richiesta di specifico avviso del MIT sulla proposta, alla luce delle osservazioni critiche della DGVCA del 22 luglio 2019, relative in particolare all'annullamento del prezzo di concessione, ai livelli tariffari *medio tempore* ritenuti non sostenibili, ai criteri di quantificazione del capitale investito netto e alle modalità di quantificazione del credito da poste figurative - ha condiviso la necessità di

una pronta trasmissione della proposta, come aggiornata secondo le indicazioni dell'ART, al preventivo esame dei competenti servizi della Commissione europea;

Vista l'informativa resa dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nella seduta del 1° agosto 2019, trasmessa con nota 31 luglio 2019, n. 31120, in merito alla proposta di PEF che prevedeva la consultazione della Commissione europea sull'ipotesi presentata in seduta e, in particolare, sulla compatibilità di un contributo pubblico, sulle proposte di annullamento del valore di concessione residuo, di aumento del valore di subentro e di proroga della concessione, formulati come segue:

investimenti pari a circa 3,1 miliardi di euro;

2 miliardi di euro da contribuzione pubblica;

circa 1,1 miliardi di euro, in autofinanziamento a carico del concessionario, con l'aggiornamento/revisione del Piano economico finanziario (PEF), secondo le nuove regole emanate dall'ART;

l'azzeramento del debito residuo verso ANAS;

la proroga della scadenza della concessione di dieci anni;

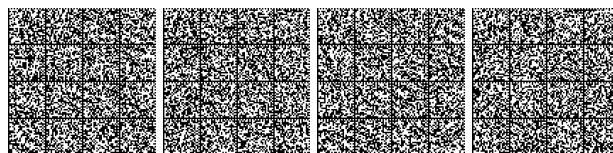
un incremento tariffario del 3,27% all'anno fino al 2040 e un valore di subentro a fine concessione di oltre 1 miliardo di euro;

Considerato che in tale sede questo Comitato ha condiviso le criticità espresse nel parere dell'ART e dato indicazioni al MIT di sottoporre alla preventiva valutazione della Commissione europea la proposta di PEF, convenendo altresì sulla necessità di predisporre, nelle more del pronunciamento della Commissione europea, un piano di convalida per i lavori urgenti di messa in sicurezza della tratta autostradale a seguito del sisma, da approvare a cura del MIT prevedendo un cronoprogramma di spesa coerente con le effettive capacità di avanzamento dei lavori del concessionario;

Vista la nota 25 settembre 2019, n. 36826, con la quale il MIT, in relazione all'aggiornamento del PEF di SdP, ha trasmesso alla Commissione europea la documentazione integrativa;

Vista la nota della Commissione europea, n. 129287 del 28 ottobre 2019 che ha segnalato la presenza di «criticità per quanto riguarda sia il diritto UE in materia di concessione, sia il diritto UE in materia di aiuti di Stato», rilevando il rischio di superamento della soglia del 50% del valore della concessione di cui all'art. 43, paragrafo 1, lettera b), della direttiva 2014/23/UE a causa del piano di investimenti pari a 3.140 milioni di euro; gli effetti negativi sulla concorrenza per l'accesso alla gestione dell'infrastruttura derivanti dalla previsione di una proroga di dieci anni della concessione, misura potenzialmente idonea a generare anche una modifica sostanziale al contratto di concessione; la possibile configurazione del contributo pubblico di 2 miliardi di euro quale aiuto di Stato, nonché - anche in tal caso - una modifica sostanziale al contratto di concessione;

Considerati i principi europei contenuti nella direttiva 2014/23/UE in merito alla tutela della concorrenza in materia di concessioni, alla durata delle stesse limitatamente a un periodo di tempo necessario al recupero degli investimenti unitamente al ritorno del capitale, principi ribaditi



con la sentenza della Corte di giustizia C-526/16 del 2019 la quale afferma che «il principio di parità di trattamento e l'obbligo di trasparenza che ne deriva ostano a che, dopo l'aggiudicazione di un contratto di concessione di lavori pubblici, l'amministrazione aggiudicatrice concedente e il concessionario apportino alle disposizioni del loro contratto modifiche tali che dette disposizioni presentino caratteristiche sostanzialmente diverse rispetto a quelle iniziali. È quanto avviene se le modifiche hanno per effetto o di estendere la concessione di lavori pubblici, in modo considerevole, a elementi non previsti, o di alterare l'equilibrio economico contrattuale in favore del concessionario»;

Vista la nota 19 febbraio 2020, n. 4976, con la quale il MIT ha rappresentato che la proposta di PEF (versione 19 luglio 2019) presentava «elementi di criticità rilevati dalle Autorità italiane ed europee, tali da precluderne la favorevole valutazione» e che, pertanto «in ottemperanza alla predetta decisione del Consiglio di Stato, la proposta di piano finanziario, risulta non accoglibile. Il rigetto della proposta di PEF determina la conclusione del relativo procedimento amministrativo»;

Visto il decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, recante «Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19» convertito, con modificazioni, dalla legge 77 del 2020, e, in particolare, l'art. 206, recante «Interventi urgenti per il ripristino, la messa in sicurezza e l'ammodernamento delle tratte autostradali A24 e A25 e della strada statale n. 4 a seguito degli eventi sismici del 2009, 2016 e 2017, nonché per la realizzazione di nuove infrastrutture autostradali», che prevede la nomina di un «apposito Commissario straordinario per l'espletamento delle attività di programmazione, progettazione, affidamento ed esecuzione dei necessari interventi, da attuare per fasi funzionali secondo livelli di priorità per la sicurezza antisismica, nel limite delle risorse che si rendono disponibili a legislazione vigente per la parte effettuata con contributo pubblico»;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 24 settembre 2020, con il quale l'ing. Maurizio Gentile è stato nominato Commissario straordinario per l'espletamento delle attività di programmazione, progettazione, affidamento ed esecuzione dei necessari interventi, da attuare per fasi funzionali secondo livelli di priorità per la sicurezza antisismica, delle Autostrade A24 e A25, nel limite delle risorse che si rendono disponibili a legislazione vigente, per la parte effettuata con contributo pubblico, ai sensi dell'art. 206 del citato decreto-legge, n. 34 del 2020;

Vista l'ordinanza del Consiglio di Stato n. 2413 del 14 aprile 2020, con la quale il giudice amministrativo ha nominato il Commissario *ad acta* per l'ottemperanza alla predetta sentenza n. 5022, identificato nella figura del Capo del Dipartimento per il coordinamento amministrativo della Presidenza del Consiglio dei ministri;

Vista l'ordinanza del Consiglio di Stato n. 5020 del 13 agosto 2020, con la quale il giudice amministrativo ha precisato che la previsione di un Commissario straordinario per le Autostrade A24 e A25 non ha fatto venir meno l'obbligo di conclusione del procedimento di ap-

provazione del PEF demandato al Commissario *ad acta*, che dovrà avvenire in un'ottica di leale collaborazione tra le amministrazioni coinvolte e la concessionaria;

Vista la nota del 5 luglio 2021, prot. DICA n. 19436, con la quale il Commissario *ad acta* ha proposto una informativa al CIPESS la quale indicava che:

il Commissario straordinario ha stimato in circa 5,1 miliardi di euro, entro la scadenza della concessione nel 2030, le risorse necessarie per la messa in sicurezza antisismica della tratta autostradale A24-A45 e complessivamente di circa 6,5 miliardi di euro anche oltre tale scadenza, a fronte dei quali sono attualmente disponibili 3 miliardi di euro di finanziamenti pubblici;

il concessionario ha proposto un PEF che prevedeva investimenti in autofinanziamento a carico del concessionario per 2,1 miliardi di euro, un valore di subentro di 4 miliardi di euro, l'accesso a misure di defiscalizzazione dal valore di circa 2,465 miliardi di euro entro il 2049, e l'azzeramento del canone ANAS per 653 milioni di euro, che avrebbe richiesto una modifica normativa;

il Commissario *ad acta* non riteneva vi fossero le condizioni per richiedere l'iscrizione all'OdG del CIPESS, poiché il PEF proposto «presuppone che si condivida l'applicabilità agli investimenti da realizzare delle disposizioni sul finanziamento di infrastrutture mediante defiscalizzazione, di cui all'art. 18 della legge 12 novembre 2011, n. 183 e, inoltre, presuppone l'entrata in vigore di una disposizione normativa, da inserire in uno dei prossimi provvedimenti legislativi di urgenza, che intervenga sull'obbligo del concessionario di versare le rate del corrispettivo della concessione».

Vista la nota DIPE del 29 luglio 2021, n. 4322, con la quale il Coordinatore del NARS ha rappresentato al Commissario *ad acta* che risultavano ancora da definire alcuni presupposti fondamentali per la predisposizione di un'ipotesi di PEF coerente con il quadro normativo di riferimento, segnalando i seguenti elementi critici: *i*) l'ammortamento degli investimenti completato nell'anno 2055 e, dunque, venticinque anni dopo la scadenza della attuale concessione; *ii*) un valore di subentro ipotizzato nel 2030, anno di scadenza della concessione, di circa 4 miliardi di euro; *iii*) l'assunzione del mancato versamento di canoni dovuti ad ANAS nel corso della concessione, sul presupposto inesistente «dell'entrata in vigore di una disposizione normativa» e, pertanto, «alla luce di quanto emerso nel corso delle audizioni e condiviso dai rappresentanti delle amministrazioni in sede di riunione del NARS istruttorio – ed in particolare la necessità di definire a cura del Commissario straordinario il programma definitivo di riqualificazione delle tratte autostradali e, in tale ambito, gli interventi ritenuti prioritari, la definizione dei rapporti e il conseguente riparto di attività tra il Commissario straordinario e il concessionario,» ha segnalato «la non percorribilità delle misure di defiscalizzazione per 215 milioni di euro fino al 2030 e di ulteriori 2,25 miliardi di euro fino al 2049, nonché la necessità di contenere il valore di subentro entro i limiti di compatibilità con la disciplina eurolunitaria di settore – si rileva che allo stato risultano ancora da definire alcuni presupposti fondamentali per la predisposizione di una proposta di PEF coerente con il quadro normativo di riferimento, sui





quali ci si rimette alle pertinenti valutazioni da parte delle Autorità competenti, comprensive delle scelte in ordine all'ammontare di investimenti da effettuare a carico del bilancio pubblico e di ogni ulteriore valutazione riguardo ai potenziali impatti di finanza pubblica»;

Vista la nota del 1° ottobre 2021, acquisita al prot. DIPE n. 2329 del 28 aprile 2022, con la quale il Commissario *ad acta* ha convocato per il 4 ottobre 2021, una riunione con i rappresentanti delle amministrazioni interessate quali il MEF (Gabinetto, Dipartimento del tesoro e RGS) e la Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali per il MIMS, con lo scopo di «acquisire una definitiva determinazione sulla allegata proposta di PEF, che il concessionario ha fatto pervenire al Commissario *ad acta* il 3 giugno 2021 al fine della successiva sottoposizione al CIPESS – nel caso di una sua condivisione - ovvero della comunicazione al concessionario delle condizioni alle quali formulare una nuova e definitiva proposta»;

Vista la nota del 13 ottobre 2021, n. 28687, con la quale il Commissario *ad acta* ha trasmesso alle amministrazioni interessate il verbale dell'incontro del 4 ottobre 2021, nell'ambito del quale il MIMS ha rappresentato che la condizione di equilibrio e sostenibilità di un PEF si regge sui seguenti pilastri: aumento delle tariffe; valore residuo della concessione (indennizzo da subentro); variazione del termine di concessione; contributi pubblici, osservando che nessuno di questi strumenti appare, allo stato, effettivamente utilizzabile e che il Concessionario, dall'anno 2000, non ha mai conseguito utili e/o distribuito dividendi, e ritenendo conclusivamente che «i dati di bilancio del concessionario inducono, pertanto, a ritenere che la proposta di PEF idonea a garantire la situazione di equilibrio e, per tale via, la sostenibilità, debba limitarsi a fare fronte alla gestione operativa e al pagamento del canone di concessione, escludendo eventuali ulteriori oneri legati ad investimenti», e il MEF, nel prendere atto di quanto esposto dal MIMS, ha ritenuto di «condividere l'orientamento di proporre di riformulare il PEF, escludendo dallo stesso i piani di investimenti», conducendo il Commissario *ad acta* a concludere che «tanto gli uffici del MEF quanto gli Uffici tecnici del MIMS hanno espresso la necessità di richiedere al Concessionario una revisione della proposta di PEF, che non includa alcun piano di investimenti»;

Vista la nota del 25 ottobre 2021, acquisita al prot. DIPE n. 2329 del 28 aprile 2022 con la quale il Commissario *ad acta* ha convocato una riunione con SdP per il 29 ottobre 2021 per «esplorare la possibilità di addivenire a una proposta di PEF che non prevedesse alcun piano di nuovi investimenti»;

Visto il verbale della riunione tenutasi il 29 ottobre, acquisito al prot. DIPE n. 2329 del 28 aprile 2022, fra il Commissario *ad acta*, il Commissario Straordinario e i rappresentanti di SdP, dal quale emerge che il Commissario *ad acta*, alla luce della non percorribilità della precedente proposta, ha invitato «il Concessionario a voler considerare ipotesi alternative di PEF, idonee a garantire la situazione di equilibrio e, per tale via, la sostenibilità, ivi inclusa la possibilità che questo si limiti a regolare la gestione operativa e il pagamento del canone di conces-

sione, escludendo eventuali oneri legati ad investimenti» e dal quale emerge, altresì, che il concessionario nel rappresentare «la assoluta convinzione circa la illegittimità della richiesta» ha dichiarato la propria disponibilità a predisporre un progetto di PEF conforme alle richieste del Commissario *ad acta*, segnalando, infine, che «una ipotesi di PEF a investimento zero postulava la conoscenza di una serie di parametri che spettava alla parte pubblica definire»;

Vista la nota 11 novembre 2021, n. 22147, con la quale la società concessionaria SdP, in riscontro a quanto emerso nel corso della riunione effettuata il giorno 29 ottobre 2021 e alle richieste di chiarimento specificate nel verbale della riunione stessa, ha richiesto al Commissario *ad acta* di fornire le informazioni necessarie ai fini della predisposizione del PEF;

Vista la nota prot. n. 43990 del 30 novembre 2021, con la quale il Capo di Gabinetto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ha trasmesso al Commissario *ad acta* la nota prot. n. 31460 del 29 novembre 2021 con la quale la competente direzione generale – oltre a richiamare la riunione del 4 ottobre 2021 nella quale MIMS, MEF e Commissario *ad acta* hanno unanimemente condiviso gli elementi di criticità che rendevano non accoglibile la proposta di PEF di Strada dei Parchi e ad evidenziare come, antecedentemente alla nomina del Commissario *ad acta*, la Direzione generale e le amministrazioni concertanti hanno «ripetutamente rappresentato alla società Strada dei Parchi S.p.A., i termini entro cui sviluppare la proposta di Piano economico finanziario», segnalando che le ipotesi economiche, finanziarie, tecniche e giuridiche dovessero risultare coerenti con il complesso dei vincoli risultante dal quadro normativo e regolatorio vigente – ha riscontrato le richieste di assunzioni formulate dal Concessionario, in particolare, in termini di: regime tariffario, termine della concessione, indennizzo da subentro, previsioni di traffico, effetto straordinario derivante da COVID-19, annullamento di debiti verso terzi e piano di manutenzione»;

Vista la nota 18 novembre 2021, n. 31946, con la quale il Commissario *ad acta* ha richiesto una determinazione da parte degli organi di vertice di MEF e MIMS in ordine a:

«formalizzare espressamente al Concessionario la richiesta di comunicare una proposta di PEF che non includa alcun piano di investimenti, quale condizione infettibile di accoglimento della medesima», tenuto conto «della rilevantissima esposizione cui un eventuale diniego del Concessionario esporrebbe la finanza pubblica, a titolo di indennizzo da corrispondere al Concessionario medesimo per la risoluzione anticipata del rapporto (e ciò indipendentemente dalle divergenze esistenti tra le parti circa la determinazione di tale indennizzo)»;

«quale sia il contenuto da dare alle assunzioni richieste dal Concessionario, non competendo allo scrivente organo definire la dinamica di incremento delle tariffe negli anni da venire (se, cioè, questa debba correlarsi ai costi di gestione dell'autostrade ovvero debba essere, e in quale misura, «calmierata»), né essendo lo scrivente Commissario *ad acta* abilitato a identificare e a mobilitare le eventuali risorse pubbliche occorrenti per conse-



guire – ove lo si desideri – l’obiettivo del contenimento dell’aumento delle tariffe, tenuto anche conto del valore di subentro che si ritenga ammissibile approvare».

Vista la nota 10 dicembre 2021, n. 34297, con la quale il Commissario *ad acta*, in riscontro alla nota 11 novembre 2021, n. 22147, ha trasmesso alla società concessionaria SdP la nota 30 novembre 2021, n. 43990, dell’Ufficio di Gabinetto del MIMS, nonché l’annessa nota 29 novembre 2021, prot. 31460, della DGVCA del MIMS, e ha indicato «le caratteristiche che un PEF a zero investimenti deve, necessariamente, avere ed i valori limite che i vari parametri di equilibrio del PEF richiesto debbono assumere»;

Vista la nota 16 dicembre 2021, n. 25234, con la quale SdP ha trasmesso al Commissario *ad acta* la nuova proposta di PEF (versione 16 dicembre 2021) che non prevede investimenti a carico della società medesima, «senza che ciò costituisca acquiescenza» rispetto alle richieste formulate e «ferme le riserve già espresse»;

Vista la nota 22 dicembre 2021, n. 35540, con la quale il Commissario *ad acta* ha chiesto al MIMS e al MEF «1) una verifica preliminare, da parte degli Uffici tecnici di Codeste Amministrazioni, circa l’effettiva rispondenza del predisposto documento ai parametri del PEF e circa la sostenibilità economico finanziaria del Piano; 2) una valutazione – la quale, evidentemente, non può competere allo scrivente Commissario *ad acta* – circa la sostenibilità per l’utenza dei proposti aumenti tariffari, con eventuale indicazione delle misure alternative idonee ad ottenere, ove ritenuto desiderabile, l’obiettivo del calmieramento delle tariffe. Ciò, in considerazione del fatto che il Concessionario si è dichiarato disponibile a sviluppare, in tempi brevi, una proposta di PEF che preveda incrementi tariffari ridotti (nell’ordine del 2% annuo), purché equilibrati da opportune misure compensative»;

Vista la nota 28 dicembre 2021, n. 33797, con la quale il MIMS ha formalizzato alla società concessionaria SdP una contestazione di grave inadempimento agli obblighi concessori, procedura ad oggi ancora in corso, in base agli esiti di una Commissione di verifica tecnico-giuridica, istituita su segnalazione collaborativa del Procuratore della Repubblica di L’Aquila;

Vista la nota del 29 dicembre 2021, n. 33873, con la quale il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili evidenzia che «sulla base delle suindicate ipotesi l’equilibrio del Piano economico finanziario è assicurato esclusivamente attraverso il riconoscimento di un significativo incremento tariffario quantificato in +15,81% annuo dal 2022 al 2030» e che «tale variazione tariffaria denota chiari limiti di sostenibilità, anche in ragione del livello tariffario attualmente applicato, nonché delle istanze manifestate dai rappresentanti degli enti territoriali»;

Vista la legge 30 dicembre 2021, n. 234, recante «Bilancio di previsione dello stato per l’anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024», che introduce un finanziamento pubblico aggiuntivo per investimenti su SdP A24/A25 di 1 miliardo di euro, che ha portato lo stanziamento complessivo di fondi pubblici per la ristrutturazione della tratta autostradale a 4 miliardi di euro.

Vista la nota 18 gennaio 2022, prot. n. 9000, con la quale il Ministero dell’economia e delle finanze – Ragioneria generale dello Stato, ha preso atto che il MIMS ritiene che la proposta comporta «criticità legate alla limitata capacità di autofinanziamento del concessionario, connessa alla ridotta domanda di traffico e al livello tariffario difficilmente sostenibile», ponendo altresì l’attenzione sulla necessità di un’attenta valutazione in merito ai criteri di calcolo del credito da poste figurative adottati dal concessionario, e ha rinviato «alle opportune valutazioni in tema di politiche tariffarie» quanto richiesto dal Commissario *ad acta* circa «la eventuale disponibilità al finanziamento di misure di sostegno volte a compensare in tutto o in parte il mancato incremento tariffario»;

Visto il decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4 recante «Misure urgenti in materia di sostegno alle imprese e agli operatori economici, di lavoro, salute e servizi territoriali, connesse all’emergenza da COVID-19, nonché per il contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico» convertito con modificazioni, dalla legge 28 marzo 2022, n. 25 e, in particolare, l’art. 24 che ha prorogato al 31 ottobre 2022 i termini per la definizione del procedimento di aggiornamento dei PEF dei concessionari autostradali, predisposti in conformità alle delibere adottate dall’ART;

Vista la nota del 31 gennaio 2022, prot. DICA n. 2597 (acquisita agli atti del DIPE in pari data con prot. n. 410), con la quale il Commissario *ad acta* ha chiesto l’iscrizione all’ordine del giorno di questo Comitato della proposta di PEF comunicata dal concessionario SdP, il quale segnala di non condividerla, ai sensi dell’art. 43, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, recante «Disposizioni urgenti per la crescita, l’equità e il consolidamento dei conti pubblici» convertito, con modificazioni, dalla legge del 22 dicembre 2011, n. 214, proposta che non prevede investimenti aggiuntivi a carico del concessionario, che prevede aumenti tariffari del 15,81% all’anno fino al 2030 e un valore di subentro di 565 milioni di euro. Il concessionario, in alternativa all’incremento tariffario, ha formulato l’ipotesi di misure compensative a carico dell’erario pubblico e ha confermato di non ritenere legittima l’ipotesi a zero investimenti richiesta;

Vista la nota 18 febbraio 2022, n. 879, con la quale il DIPE, rilevando l’assenza dello schema di atto aggiuntivo e rimettendo al Commissario *ad acta* le valutazioni in merito, ha richiesto al Commissario stesso ulteriore documentazione istruttoria relativa al parere dell’ART, da rendersi ai sensi del citato art. 43 del decreto-legge n. 201 del 2011, e ai PEF in formato elettronico;

Vista la nota del 28 febbraio 2022, n. 5867, con la quale il Commissario *ad acta* ha trasmesso il PEF all’ART, rappresentando che fosse opinione dello stesso Commissario *ad acta* che lo schema dell’atto aggiuntivo avrebbe potuto utilmente essere predisposto «a valle» dell’eventuale valutazione positiva del PEF da parte di questo Comitato, essendo peraltro dubbio che la predisposizione dell’atto aggiuntivo rientri tra le competenze del Commissario *ad acta*, quali definite dalla decisione del Consiglio di Stato che lo ha istituito;



Vista la nota dell'8 marzo 2022, n. 4586, con la quale l'ART ha formulato una serie di richieste istruttorie e documentali propedeutiche all'emissione del richiesto parere, segnalando tra l'altro che la documentazione inviata dal Commissario non è esaustiva e non consente il corretto svolgimento dell'istruttoria e in particolare di verificare l'effettivo inserimento delle disposizioni relative al nuovo sistema tariffario e che il notevole incremento tariffario contemplato nel PEF (crescita annuale del 15,81% a partire dal 2022 per arrivare nel 2030 ad un pedaggio medio che ammonterebbe al 375% di quello oggi vigente) pone seri problemi di sostenibilità per l'utenza;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 23 marzo 2022 con il quale l'Avvocato dello Stato Marco Corsini è stato nominato Commissario straordinario per l'espletamento delle attività di programmazione, progettazione, affidamento ed esecuzione dei necessari interventi, da attuare per fasi funzionali secondo livelli di priorità per la sicurezza antisismica, delle Autostrade A24 e A25, nel limite delle risorse che si rendono disponibili a legislazione vigente, per la parte effettuata con contributo pubblico, ai sensi dell'art. 206 del citato decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34;

Vista la nota del 6 aprile 2022, n. 9288, con la quale il MIMS-DGVCA ha rappresentato all'ART – tenuto conto che il mandato conferito al Commissario *ad acta* si sostanzia nell'accertamento dei presupposti per «addivenire alla conclusione del procedimento» di «aggiornamento / revisione del Piano economico finanziario» – di ritenere preminente, in tale fase e nel rispetto delle rispettive prerogative, una verifica sulla sostenibilità delle condizioni economico - finanziarie indicate da SdP;

Vista la nota del 13 aprile 2022, n. 9996, con la quale il MIMS-DGVCA ha rappresentato al Commissario *ad acta* di aver riportato all'ART elementi informativi aggiuntivi sulle fasi salienti intervenute e sui parametri caratterizzanti la proposta di PEF ed è stata segnalata l'esigenza, tenuto anche conto del mandato conferito al Commissario *ad acta*, di procedere alla valutazione della proposta di PEF in tempi ristretti, sulla base degli elementi attualmente disponibili, consentendo in tal modo all'amministrazione l'adozione di ogni provvedimento conseguente;

Vista la nota del 21 aprile 2022, n. 10854, con la quale l'ART ha rappresentato di essere ancora in attesa degli elementi necessari per procedere al rilascio del parere di competenza, rilevando altresì la mancanza di ogni riferimento utile in merito agli esiti delle attività di verifica sulla sostenibilità delle condizioni economico-finanziarie indicate da SdP nell'ultima proposta di PEF formulata; verifica che, in quanto attinente in *primis* al rapporto tra concedente e concessionario, non spetta direttamente all'ART svolgere;

Vista la nota del 27 aprile 2022, n. 11955 (acquisita agli atti del DIPE il 28 aprile 2022 con prot. n. 2329), con la quale il Commissario *ad acta* ha chiesto nuovamente l'iscrizione all'ordine del giorno di questo Comitato, la valutazione del PEF ai sensi dell'art. 43, comma 1, del decreto-legge del 6 dicembre 2011, n. 201, convertito dalla legge del 22 dicembre 2011, n. 214;

Vista la nota del 3 maggio 2022, n. 2423, con la quale SdP ha trasmesso al Commissario *ad acta* una serie di elementi concludendo che «ove anche questo PEF dovesse presentare una qualunque criticità [...] la stessa sarebbe dovuta esclusivamente a fatto riconducibile e imputabile al concedente (e a codesto Commissario), avendo esso stesso determinato e dettato i principi e tutti i criteri applicativi del PEF a zero investimenti» e che pertanto «la scrivente non avallerebbe mai la tesi che sia impossibile individuare un nuovo PEF idoneo per la concessione in oggetto» o che si possa «comprovare al Consiglio di Stato che il compito da questo affidato al Commissario *ad acta* sia impossibile da raggiungere»;

Vista la nota del 3 maggio 2022, prot. DICA n. 12455, con la quale il Commissario *ad acta* ha replicato alla nota di SdP assicurando che «le circostanze nelle quali è maturata [...] l'ipotesi di PEF predisposta dalla Vs Spett.le Società [...] sono state esaustivamente rappresentate a tutti i soggetti» coinvolti nel procedimento;

Visto il parere NARS n. 1 del 4 maggio 2022, che ha evidenziato che il PEF iscritto all'ordine del giorno del Comitato non risulti idoneo a costituire allegato alla convenzione unica della concessione di cui trattasi e segnala l'impossibilità di procedere con l'aggiornamento/revisione del PEF, per le evidenti criticità. Analogamente ha rappresentato l'inammissibilità sia delle proposte pervenute dal 2014 al 2020, che della proposta ricevuta dal Commissario *ad acta* e trasmessa al CIPESS il 5 luglio 2021, e che il tentativo operato nel continuativo sforzo di rinegoziazione da parte del Commissario *ad acta*, coadiuvato da MIMS e MEF, di richiedere al concessionario un PEF senza investimenti comporta, tra l'altro, un insostenibile aumento tariffario del 15,81% all'anno, «nonché la formazione di un non trascurabile valore di subentro al termine della concessione, sulla base di assunzioni ed elaborazioni (peraltro) non verificate dall'ART e che non trovano il pieno riconoscimento, nei dati ivi rappresentati, da parte dei soggetti pubblici competenti»;

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

*sotto il profilo tecnico-procedurale:*

1. a seguito del complesso e lungo *iter* istruttorio richiamato in premessa e riassunto nelle informative inoltrate a questo Comitato negli anni dal 2017 al 2019, il concessionario ha trasmesso al MIT, il 19 luglio 2019, una proposta contenente cinque scenari diversi per l'aggiornamento/revisione del PEF del periodo regolatorio scaduto e di quello in corso (2019-2023), spiegando che, ai fini della conclusione del procedimento, il cosiddetto «scenario 4» sarebbe stato quello preferibile;

2. l'ART con il suddetto parere n. 8 del 31 luglio 2019, nel rilevare preliminarmente la mancanza dell'atto aggiuntivo, ha rappresentato alcune criticità nell'applicazione del Sistema tariffario ART, in particolare con riferimento alla definizione dei costi totali riferibili all'anno base, alla componente tariffaria di gestione unitaria, al valore di efficienza produttiva utilizzato nella formula del *price cap* e alla remunerazione del prezzo di concessione all'interno del Capitale investito netto, e ha invitato il concedente a valutare gli aspetti relativi alle poste





figurative valorizzate nel PEF, evidenziando inoltre che il nuovo termine della concessione, previsto per il 2040, dovrà essere sottoposto al parere preventivo delle istituzioni comunitarie;

3. questo Comitato è stato informato, in occasione della seduta del 1° agosto 2019 in merito alla proposta di PEF trasmessa dal concessionario il 31 luglio 2019 che prevede: investimenti pari a circa 3,1 miliardi di euro, di cui 2 miliardi di euro da contribuzione pubblica e circa 1,1 miliardi di euro in autofinanziamento a carico del concessionario; l'azzeramento del debito residuo verso ANAS; la proroga della scadenza della concessione di dieci anni; un incremento tariffario del 2,5% annuo per il periodo 2020-2022 e del 3,27% annuo per il periodo 2023-2040 e un valore di subentro a fine concessione di oltre 1 miliardo di euro;

4. a seguito della suddetta ordinanza del Consiglio di Stato n. 2413 del 2020, è stato nominato un Commissario *ad acta* per la definizione del procedimento di aggiornamento del PEF. Il Commissario *ad acta* con nota 5 luglio 2021, prot. DICA n. 19436, ha proposto una informativa a questo Comitato;

5. con la nota n. 4322 del 29 luglio 2021, il Capo del DIPE, in qualità di coordinatore del NARS, ha riscontrato la richiesta di informativa, prendendo atto di quanto nella stessa evidenziato e rappresentando la necessità che alcuni aspetti del PEF venissero valutati dai soggetti coinvolti nel procedimento, nel perseguimento dell'interesse pubblico. Infatti, il PEF allegato alla richiesta di tale informativa presentava un piano di investimenti a carico del concessionario dell'ordine di 2,1 miliardi di euro, basato su uno scenario di interventi complessivi dal costo di circa 6,5 miliardi di euro stimato dal Commissario straordinario, in significativo aumento rispetto a precedenti ipotesi considerate in passato dalle amministrazioni e dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Inoltre tra gli ulteriori elementi del PEF, vi era un valore di subentro ipotizzato nel 2030, anno di scadenza della concessione, di circa 4 miliardi di euro; l'utilizzo delle misure agevolative fiscali, per il tramite dello strumento della defiscalizzazione (previsto dall'art. 18 della citata legge n. 201 del 2011 e regolato dalla delibera CIPE n. 1 del 2013, la quale tuttavia esclude l'utilizzo delle misure di defiscalizzazione per le opere già entrate in esercizio) per 215 milioni di euro fino al 2030 e di ulteriori 2,25 miliardi di euro fino al 2049, nonché l'assunzione del mancato versamento di canoni dovuti ad ANAS nel corso della concessione, sul presupposto inesistente «dell'entrata in vigore di una disposizione normativa»;

6. successivamente in data 29 ottobre 2021, a seguito di interlocuzioni avvenute tra il Commissario *ad acta*, il MIMS, è stato richiesto a SdP «di voler considerare ipotesi alternative di PEF, idonee a garantire la situazione di equilibrio, ivi inclusa la possibilità che questo si limiti a regolare la gestione operativa e il pagamento del canone di concessione, escludendo eventuali oneri legati ad investimenti»;

7. SdP in data 16 dicembre 2021 ha, pertanto, trasmesso un PEF senza investimenti a carico della società medesima;

8. successivamente, con la nota 22 dicembre 2021, n. 35540, il Commissario *ad acta* ha chiesto ai Ministeri competenti una verifica preliminare circa l'effettiva rispondenza del predisposto documento ai parametri del PEF e circa la sostenibilità economico finanziaria del Piano, nonché una valutazione in merito alla sostenibilità per l'utenza dei proposti aumenti tariffari;

9. con nota 29 dicembre 2021, n. 33873, il MIMS ha rappresentato che «l'equilibrio del Piano economico finanziario è assicurato esclusivamente attraverso il riconoscimento di un significativo incremento tariffario quantificato in +15,81% annuo dal 2022 al 2030.» Inoltre «Tale variazione tariffaria denota chiari limiti di sostenibilità anche in ragione del livello tariffario attualmente applicato nonché delle istanze manifestate dai rappresentanti degli Enti territoriali» e ha indicato che «il raggiungimento delle condizioni di equilibrio economico attraverso un livello tariffario difficilmente sostenibile anche in considerazione delle limitate percorrenze alternative e delle potenziali riduzione di ricavi che conseguirebbero ad un ulteriore incremento di tariffa (effetto noto come: curva di abbandono)»;

10. con nota 18 gennaio 2022, n. 9000, il MEF ha riscontrato la richiesta del Commissario *ad acta*, evidenziando la necessità delle verifiche tecniche del Ministero concedente «in relazione alla valutazione della coerenza dei parametri di *input* assunti dalla Società ai fini dell'elaborazione del PEF con il quadro normativo e regolamentare di riferimento» e, in particolare, «in merito ai criteri di calcolo del credito da poste figurative adottati dal concessionario, anche alla luce dello studio condotto al riguardo dal Politecnico di Milano nel febbraio 2020 su richiesta del medesimo Ministero, nonché alla corrispondente quantificazione dei valori di *output* – e specificatamente del livello tariffario di equilibrio – in grado di restituire una condizione di equilibrio economico-finanziario del PEF». Tale verifica si rende necessaria in quanto «a fronte del valore delle poste figurative stimato dal Politecnico di Milano, al 31 dicembre 2019, in una forchetta compresa tra 236,7 e 381,6 milioni di euro, la Società quantifica (al 31 dicembre 2020) detto credito di poste figurative in 734,5 milioni di euro, riportando che tale valore è asseverato da primaria società di revisione indipendente. La quantificazione di un minor valore delle poste figurative determinerebbe un adeguamento annuale più contenuto della componente tariffaria di costruzione». Il MEF rappresenta inoltre «la necessità di concludere il procedimento di aggiornamento del PEF, ritenendo pertanto condivisibile l'orientamento espresso dal Commissario *ad acta* di volere procedere nell'iter di approvazione del Piano economico-finanziario, sottoponendo alle valutazioni del CIPESS», anche in considerazione che «eventuali interventi di sterilizzazione, in tutto o in parte, del livello tariffario applicato all'utenza potranno comunque essere valutati sul piano politico anche successivamente al perfezionamento dell'iter di approvazione del PEF»;

11. con nota 31 gennaio 2022, n. 2597, il Commissario *ad acta* ha richiesto l'iscrizione all'ordine del giorno di questo Comitato della proposta di PEF senza investimenti a carico del concessionario che prevede au-



menti tariffari del 15,81% all'anno fino al 2030 e un valore di subentro di 565 milioni di euro. Il concessionario, in alternativa all'incremento tariffario, ha formulato l'ipotesi di misure compensative a carico dell'erario pubblico e ha confermato di non ritenere legittima l'ipotesi a zero investimenti richiesta;

12. con nota 18 febbraio 2022, n. 879, il DIPE ha richiesto documentazione integrativa, tra cui il parere dell'ART;

13. la conseguente proposta del concessionario è stata trasmessa dal Commissario *ad acta* all'ART al fine dell'espressione del parere di competenza;

14. con nota 8 marzo 2022, n. 4586, l'ART ha formulato una serie di richieste istruttorie e documentali propedeutiche all'emissione del parere, segnalando, tra l'altro, l'incompletezza della documentazione inviata dal Commissario e di verificare l'effettivo inserimento delle disposizioni relative al nuovo sistema tariffario e che il notevole incremento tariffario contemplato nel PEF pone seri problemi di sostenibilità per l'utenza;

15. con successive note del 6 aprile 2022, n. 4586, e 13 aprile 2022, n. 9996, il MIMS ha, rispettivamente, rappresentato all'ART di ritenere preminente in tale fase e, nel rispetto delle rispettive prerogative, una verifica sulla sostenibilità delle condizioni economico - finanziarie indicate da SdP, e ha riportato all'ART ulteriori elementi informativi;

16. con nota del 21 aprile 2022, n. 10854, l'ART ha rappresentato di essere ancora in attesa degli elementi necessari per procedere al rilascio del parere di competenza, rilevando inoltre la mancanza di ogni riferimento utile in merito agli esiti delle attività di verifica sulla sostenibilità delle condizioni economico-finanziarie indicate da SdP nell'ultima proposta di PEF formulata;

17. con nota 27 aprile 2022, n. 11955, il Commissario *ad acta*, in assenza del suddetto parere ART, ha reiterato la richiesta di iscrizione all'OdG del CIPESS, inviando la propria relazione istruttoria aggiornata, corredata dei relativi allegati;

18. il parere NARS n. 1 del 4 maggio 2022 ha evidenziato che il PEF iscritto all'OdG del Comitato non risulti, allo stato, idoneo a costituire allegato alla convenzione unica della concessione di cui trattasi e segnala inoltre l'impossibilità - allo stato degli atti - di procedere con l'aggiornamento/revisione del PEF, per le evidenti criticità ivi descritte, e che, tenuto conto della ricostruzione della vicenda dall'anno 2014 ad oggi, le proposte di aggiornamento/revisione del PEF, elaborate a cura del concessionario nel corso del tempo, si sono costantemente caratterizzate per una valutazione di loro non ammissibilità espressa da parte delle amministrazioni interessate nelle diverse sedi e nei diversi periodi, per le seguenti principali motivazioni spesso anche cumulativamente aggregate:

di incompatibilità con il quadro regolatorio applicabile;

di non conformità con la legislazione vigente;

di insostenibilità per la finanza pubblica;

di non sostenibilità tariffaria;

oltre a segnalare le carenze documentali e procedurali descritte nel parere, tra le quali l'assenza agli atti dello schema di atto aggiuntivo e dei relativi allegati, ad esclusione dei PFF/PFR, e del parere della competente ART;

*sotto l'aspetto economico-finanziario:*

1. il PEF (datato 16 dicembre 2021) si sviluppa su un orizzonte temporale di dieci anni (dal 2021 al 2030, con 2019 anno base e 2020 anno ponte);

2. il Capitale investito netto (CIN) iniziale al 31 dicembre 2013 è stato calcolato dalla società in 1.000,2 milioni di euro, al lordo del prezzo di concessione non ammortizzato. Il CIN al netto del prezzo di concessione considerato nel PFR all'anno ponte 2020 è di 571 milioni di euro, ma la modalità di calcolo presenta delle criticità segnalate dai Ministeri competenti, dall'ART e dal NARS;

3. il saldo delle poste figurative per il periodo 2014-2020 è stato calcolato dalla società concessionaria fino al 31 dicembre 2020, in un valore pari a 734,5 milioni di euro, benché il *report* specialistico del Politecnico di Milano lo aveva stimato, al 31 dicembre 2019, in una forchetta compressa tra 236,7 e 381,6 milioni di euro;

4. non sono previsti investimenti a carico del concessionario, essendo il PEF basato sull'ipotesi che gli investimenti per la riqualificazione dell'intero corridoio autostradale dovrebbero essere realizzati da parte del commissario straordinario, interamente con fondi pubblici;

5. il tasso di remunerazione di capitale investito nominale, di seguito WACC, è pari al 7,09%, come individuato dalla delibera ART n. 66 del 2019;

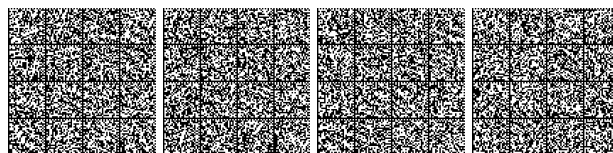
6. nel PEF il TIR nominale da sistema tariffario previgente è individuato pari al 8,28%, sulla base di ipotesi che presentano profili di criticità segnalate nel corso del tempo dalle amministrazioni competenti e dal NARS;

7. il fattore di efficientamento pari al 19,61%, definito dall'ART, viene raggiunto nell'arco di due periodi regolatori (2021-2030), prevedendo un efficientamento annuale pari al 2,16%, poiché il concessionario ha ritenuto che «non è raggiungibile nell'arco di un solo quinquennio considerando le limitazioni normative e regolamentari che la Società deve rispettare»;

8. il tasso di inflazione considerato nel PEF è pari all'1,50% per il 2021-2030;

9. le tariffe per veicoli leggeri classe A crescono da 7,99 centesimi di euro/Km nel 2021 a 29,935 centesimi di euro/Km nel 2030 e, per veicoli pesanti da 18,820 centesimi di euro/Km nel 2021 a 70,509 centesimi di euro/Km nel 2030, con un incremento tariffario linearizzato annuo del 15,81%;

10. le stime di traffico, che prevedono un incremento del traffico stimato da 1.705,180 milioni di veicoli per chilometro nel 2021 a 2.102,970 milioni di veicoli nel 2030, ad un livello significativamente superiore al livello pre-COVID (1.927,783 nel 2019), e forniscono i dati a consuntivo sul 2020, anno nel quale si sono realizzati i maggiori impatti di riduzione del traffico autostradale dovuti alla pandemia da COVID-19. Il tasso di crescita annuale composto (CAGR) del traffico del periodo 2019 (Anno Base) - 2030 (fine concessione di SdP) è 0,25%; non è rilevabile se le previsioni di traffico, sviluppate dalla società STEER e datate marzo 2021, tengano con-



to della riduzione della domanda di transito che verrebbe causata dall'aumento previsto delle tariffe tra il 2021 e il 2030 (+275% per i veicoli leggeri), cosiddetta curva di abbandono, oltre che del calo in corso della popolazione di Lazio e Abruzzo (complessivamente circa -100.000 persone tra il 2017 e il 2022, secondo i dati Istat);

11. aumento dei ricavi da pedaggio da 147,933 milioni di euro nel 2021 a 683,524 milioni di euro nel 2030, pari a +362% (il livello pre-COVID del 2019 era di 162,592 milioni di euro);

12. valore di subentro al 2030 di 565 milioni di euro;

13. quantificazione effetto COVID dal concessionario in 43,374 milioni di euro, relativamente ai soli mesi marzo-giugno del 2020, cui si aggiungono 16,228 milioni nel 2021 («ricavi COVID 2021»), che il concessionario propone di coprire includendoli tra i costi imputati nella componente della tariffa oneri integrativi;

14. costi di manutenzione ordinaria di 28,185 milioni di euro all'anno dal 2022 al 2030, che secondo il concessionario non tengono conto di maggiori oneri manutentivi derivanti dai ritardi nella realizzazione di investimenti, e interventi di natura straordinaria che andrebbero finanziati separatamente e in aggiunta e per i quali sollecita contributi pubblici o compensazione con altri oneri a carico del concessionario;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi dell'art. 3 del vigente regolamento di questo Comitato, di cui alla delibera CIPE 20 dicembre 2019, n. 82, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE)», così come modificata dalla delibera di questo stesso Comitato 15 dicembre 2020, n. 79, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS)»;

Considerato che dal 2014 ad oggi, a fronte di elevati costi per la messa in sicurezza antisismica dell'infrastruttura e del limitato traffico autostradale, il concessionario ha formulato molteplici proposte di aggiornamento/revisione del PEF, costantemente ritenute non ammissibili dalle varie amministrazioni competenti nelle varie sedi per una combinazione variabile di ragioni, perché o non conformi alla normativa nazionale e comunitaria di riferimento o al quadro regolatorio, o per la non sostenibilità per la finanza pubblica, direttamente o indirettamente, e/o per la non sostenibilità tariffaria, e/o perché includevano proposte di azzeramento dei debiti nei confronti di ANAS o richieste di contributi pubblici diretti o di elevati valori di subentro a fine concessione e che l'ART e la Commissione europea, quando si sono espresse sulle diverse proposte, hanno rappresentato criticità in merito e che le precedenti informative rese a questo Comitato hanno reso conto delle numerose proposte discusse in contraddittorio tra concessionario e concedente;

Vista la nota del 5 maggio 2022, n. 2484, 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;

su proposta del Commissario *ad acta*;

Considerato che ai sensi dell'art. 16, comma 10, della legge 27 febbraio 1967, n. 48, e successive modificazioni e integrazioni, il Comitato è presieduto dal Presidente del Consiglio dei ministri. In caso di assenza o impedimento temporaneo del Presidente del Consiglio dei ministri, il Comitato è presieduto dal Ministro dell'economia e delle finanze in qualità di Vice Presidente del Comitato stesso. In caso di assenza o di impedimento temporaneo anche di quest'ultimo, le relative funzioni sono svolte dal Ministro presente più anziano per età;

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, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55;

Considerato il dibattito svoltosi in seduta, con la valutazione negativa rispetto alla proposta di Piano economico finanziario manifestata dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile e dal rappresentante del Ministro dell'economia e delle finanze e la segnalazione da parte del Presidente della Regione Abruzzo sull'insostenibilità per la popolazione dell'aumento tariffario ipotizzato nella proposta di PEF in questione;

Delibera:

1. Ai sensi dell'art. 43, comma 1 del decreto-legge n. 201 del 2011, e facendo proprie le considerazioni e le conclusioni del parere NARS n. 1 del 2022, è formulato parere sfavorevole in ordine alla proposta in oggetto di aggiornamento/revisione del Piano economico finanziario alla luce di quanto sopra, ciò in linea con l'inammissibilità delle proposte di aggiornamento/revisione del Piano economico finanziario presentate dal concessionario dal 2014 ad oggi, tutte caratterizzate da diverse combinazioni di rilevanti criticità in ordine alla sostenibilità degli impatti diretti o indiretti sulla finanza pubblica e dei profili tariffari, nonché in ordine alle condizioni di compatibilità rispetto alla normativa nazionale e comunitaria e al quadro regolatorio di riferimento.

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

Roma, 5 maggio 2022

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

*Il Segretario*  
TABACCI

Registrato alla Corte dei conti l'11 luglio 2022

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, n. 1153

22A04237

