

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

DELIBERA 2 agosto 2022.

Tangenziale di Napoli S.p.a. - Autostrada A56 - Parere sulla proposta di aggiornamento del piano economico-finanziario e relativo schema di atto aggiuntivo per il periodo regolatorio 2019-2023, ai sensi dell'articolo 43 del decreto-legge n. 201 del 2011. (Delibera n. 27/2022).

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» 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 economica e lo sviluppo sostenibile (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, 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 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 dispone che «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»;

Vista la convenzione unica sottoscritta in data 28 luglio 2009 tra ANAS S.p.a., di seguito ANAS, e Tangenziale di Napoli S.p.a., di seguito Tangenziale di Napoli, approvata il 1° gennaio 2010 ai sensi dell'art. 2, comma 202, della legge 23 dicembre 2009, n. 191 (Legge finanziaria 2010), divenuta efficace dal 24 novembre 2010;

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, 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, sen-

tita 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, 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, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, e successive modificazioni;

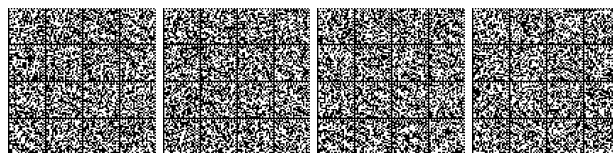
Vista la delibera CIPE 21 marzo 2013, n. 27, con la quale questo Comitato ha integrato la delibera CIPE n. 39 del 2007, dettando, per le concessionarie esistenti alla data di pubblicazione della delibera stessa, criteri e modalità di aggiornamento quinquennale dei PEF;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 febbraio 2014, n. 72, concernente il regolamento di organizzazione del MIT, come modificato dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 23 dicembre 2020, n. 190, 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 del MIT 9 giugno 2015, n. 194, e successive modificazioni, con il quale è stata soppressa la Struttura tecnica di missione, istituita con decreto dello stesso Ministro 10 febbraio 2003, n. 356, e successive modificazioni, e 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;

Visto il citato decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e, in particolare, la Parte III relativa ai «Contratti di concessione»;

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 primo atto aggiuntivo alla convenzione unica, sottoscritto in data 22 febbraio 2018, approvato con decreto interministeriale n. 131 del 16 marzo 2018, che include l'aggiornamento del Piano economico finanziario, di seguito PEF, relativo al periodo regolatorio 2014-2018;

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 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, in particolare, l'art. 35 recante «Disposizioni in materia di concessioni autostradali»;

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 Tangenziale di Napoli, avviando, altresì, la relativa consultazione pubblica;

2. delibera 19 giugno 2019, n. 79 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 Tangenziale di Napoli, con la quale è previsto un aumento di produttività del 27,63%;

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, 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, 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 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 del 26 marzo 2021, n. 618, con la quale la società ha fornito al MIMS un riscontro ai rilievi ART, contestualmente presentando una proposta di PEF aggiornato relativamente alla determinazione del capitale investito netto, di seguito CIN, eliminando dal computo il capitale circolante netto al 31 dicembre 2019, e del TIR pari a 7,96%;

Vista la nota del 18 giugno 2021, n. 1211, con la quale Tangenziale di Napoli ha trasmesso al MIMS e ad ART una rielaborazione della proposta del PEF per recepire ulteriori considerazioni dell'Autorità;

Vista la nota del 1° luglio 2021, n. 18284, con la quale la competente Direzione generale del MIMS ha segnalato a Tangenziale di Napoli alcune incongruenze relative alla determinazione del CIN utilizzato ai fini dello sviluppo del PEF e ha richiesto di integrare la documentazione trasmessa;

Vista la nota del 13 luglio 2021, n. 1394, con la quale Tangenziale di Napoli ha riscontrato le richieste del MIMS trasmettendo lo schema di riconciliazione del CIN al 31 dicembre 2018 in formato excel;

Vista la nota del 12 gennaio 2022, n. 37, con la quale Tangenziale di Napoli ha trasmesso al MIMS una nuova elaborazione di PEF;

Vista la nota del 17 gennaio 2022, n. 899, con la quale la competente Direzione generale del MIMS ha trasmesso all'ART, per l'espressione del parere di competenza, la nuova versione della proposta di aggiornamento del PEF;

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;

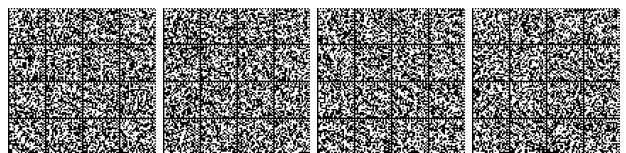
Visto il parere 9 febbraio 2022, n. 1, con il quale l'ART si è espressa in merito alla proposta di aggiornamento costituita dallo schema di secondo atto aggiuntivo alla convenzione unica del 2009, dagli Allegati da «A» a «P», tra i quali sono ricompresi il Piano economico finanziario ed il Piano finanziario regolatorio con le rispettive relazioni accompagnatorie, oltre allo Studio di traffico (Allegato H);

Vista la nota 9 febbraio 2022, n. 2673, con la quale l'ART ha trasmesso al MIMS un documento contenente una serie di osservazioni sullo schema di secondo atto aggiuntivo alla convenzione unica, nonché «alcune indicazioni riguardanti le modifiche che si ritiene opportuno effettuare al testo della medesima convenzione»;

Vista la nota 15 febbraio 2022, n. 3847, con la quale il MIMS ha trasmesso a Tangenziale di Napoli il parere ART n. 1 del 2022 e la citata nota ART n. 2673 contenente osservazioni sullo schema di atto aggiuntivo;

Vista la nota del 5 aprile 2022, n. 617, con la quale Tangenziale di Napoli ha riscontrato le osservazioni formulate dall'ART relativamente al PEF e allo schema di atto aggiuntivo, trasmettendo una nuova versione di PEF, l'allegato E e l'atto aggiuntivo aggiornati;

Viste le note del 9 e 11 maggio 2022, n. 11905, 11909 e 12200 con le quali la competente Direzione generale del MIMS ha trasmesso la documentazione relativa all'aggiornamento del PEF di Tangenziale di Napoli all'Ufficio



di Gabinetto del medesimo MIMS ai fini dell'iscrizione all'ordine del giorno del CIPESS;

Vista la nota del 18 maggio 2022, n. 17287, 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 del MIMS n. 16434 del 27 giugno 2022, con la quale la Direzione generale competente ha richiesto alla società concessionaria di riformulare la proposta di PEF conformandosi alla disciplina dell'ART, prevedendo la predisposizione di uno schema di PEF con parametri relativi alla determinazione del tasso di remunerazione per gli investimenti pregressi aggiornati alla data di scadenza del periodo regolatorio e producendo il prospetto di calcolo del TIR su investimenti prevalenti;

Vista la nota del 7 luglio 2022, n. 17499, con la quale il MIMS ha trasmesso la nuova documentazione istruttoria redatta da Tangenziale di Napoli, in conformità alle osservazioni emerse nel corso dell'istruttoria;

Vista la nota 14 luglio 2022, n. 18425, con la quale il MIMS ha inviato la nota 13 luglio 2022, n. 1277, con la quale Tangenziale di Napoli ha trasmesso il nuovo schema di secondo atto aggiuntivo, che sostituisce quello precedentemente trasmesso e che, pertanto, costituisce l'oggetto del presente parere;

Visto il parere 26 luglio 2022, n. 2, del NARS sullo schema di secondo atto aggiuntivo alla convenzione unica, il relativo PEF e il Piano finanziario regolatorio, di seguito PFR, con indicazioni, osservazioni e commenti;

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

sotto il profilo tecnico-procedurale:

1. l'ART, con parere n. 1 del 2022, si è espressa in merito alla proposta di aggiornamento del PEF inviata da Tangenziale di Napoli con nota n. 37 del 12 gennaio 2022, con le seguenti prescrizioni:

1.1 in ordine alla determinazione della tariffa unitaria media di riferimento, Tangenziale di Napoli ne ha calcolato il valore tenendo conto di una formula basata sul pedaggio lordo del canone di concessione anziché netto;

1.2 in ordine al tasso interno di rendimento relativo al sistema tariffario prevalente, di seguito TIR, Tangenziale di Napoli nel PEF non configurava una corretta applicazione della disciplina tariffaria introdotta dalla propria delibera n. 79 del 2019, relativamente al grado di effettiva realizzazione degli investimenti e della loro eventuale riprogrammazione e delle poste figurative eventualmente maturate;

2. Tangenziale di Napoli, con la suddetta nota 5 aprile 2022, n. 617, ha riscontrato i rilievi formulati dall'ART nel citato parere e nella nota dell'Autorità 9 febbraio 2022, n. 2673, facendo presente, in particolare:

2.1 la correttezza del metodo di calcolo applicato in quanto, secondo Tangenziale di Napoli, i ricavi da pedaggio considerati per la determinazione della tariffa media relativa al 2019, devono intendersi come «al lordo» della componente/quota relativa al canone di concessione del 2,4%;

2.2 di aver seguito le indicazioni della misura 17.3 del sistema tariffario ART di cui alla delibera n. 79 del 2019, in merito alla determinazione del TIR, in particolare, la remunerazione degli investimenti è stata calcolata utilizzando il WACC del PEF 2014-2018, pari al 7,93% nominale *pre-tax*;

2.3 di aver recepito la maggior parte delle osservazioni formulate dall'ART nella predetta nota n. 2673 in merito al contenuto dello schema di secondo atto aggiuntivo;

3. con particolare riferimento al rilievo dell'ART relativo all'ipotesi di mancato accordo sul riequilibrio del PEF, di cui al punto 8 della nota dell'Autorità, Tangenziale di Napoli ha così riformulato il comma 17 dell'art. 12 dell'atto aggiuntivo: «In caso di mancato accordo sul riequilibrio del piano economico finanziario, le parti possono recedere dal contratto. Al concessionario sono rimborsati (i) gli importi di cui all'art. 176, comma 4, lettere a) e b) oltre (ii) al valore delle poste figurative maturate alla data del recesso, escludendo gli oneri derivanti dallo scioglimento anticipato dei contratti di copertura del rischio di fluttuazione del tasso di interesse»;

4. non risulterebbe recepita l'osservazione dell'ART relativa alla previsione nell'art. 29, comma 1, lettera d), che «gli affidamenti dei servizi di distribuzione carbolubrificanti, delle attività commerciali e di ricarica elettrica debbano avvenire nel rispetto dei provvedimenti adottati da ART ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera g), del decreto-legge n. 201/2011»;

5. nel corso dell'esame della documentazione, Tangenziale di Napoli si è allineata alle osservazioni, formulate «nell'ambito dell'attività istruttoria in sede NARS», afferenti al tasso di remunerazione per gli investimenti pregressi, in particolare:

5.1 il TIR prevalente, precedentemente calcolato pari al 7,96%, è stato rideterminato in 6,83%. La variazione di tale parametro ha determinato, fra l'altro, la riduzione dell'aumento tariffario annuo dallo 0,95% allo 0,39%;

5.2 in relazione alle poste figurative riportate nel PEF, Tangenziale di Napoli ha provveduto ad aggiornarne il saldo al 31 dicembre 2019 (59,3 milioni di euro) sulla base degli investimenti effettivamente realizzati e delle tariffe consuntivate;

6. Tangenziale di Napoli ha evidenziato che nella versione definitiva dell'atto aggiuntivo dovrà essere considerata tra i costi operativi la remunerazione dei tributi COSAP/TOSAP/CUP, quali oneri richiesti dagli enti locali;

7. Il NARS, con parere 26 luglio 2022, n. 2, ha formulato alcune prescrizioni e raccomandazioni concernenti lo schema di secondo atto aggiuntivo e il PEF, in particolare:

7.1 obbligo di esternalizzazione, come di recente ha evidenziato anche la giurisprudenza amministrativa successiva alla sentenza della Corte costituzionale n. 218 del 2021;



7.2 modifica della formulazione dell'art. 11 del secondo atto aggiuntivo che emenda l'art. 9-*bis* della convenzione unica, in contrasto con la norma di cui all'art. 35 del decreto-legge n. 162 del 2019;

7.3 modifica della formulazione dell'art. 12 del secondo atto aggiuntivo che emenda l'art. 11 della convenzione unica, poiché introduce anche il valore delle poste figurative maturate alla data del recesso, oltre agli importi di cui all'art. 176, comma 4, lettere *a*) e *b*) del decreto legislativo n. 50 del 2016, in contrasto con la disciplina prevista dall'art. 165, comma 6, del medesimo decreto legislativo;

7.4 riformulazione dell'art. 19, recante «Meccanismi di premialità/penalità con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi» dello schema di atto aggiuntivo, che sostituisce l'art. 19 della convenzione unica, al fine di individuare nei dodici mesi, dalla data di efficacia del secondo atto aggiuntivo, la tempistica di adozione del terzo atto aggiuntivo volto al recepimento degli indicatori della qualità. In caso di esplicitazione del termine di adozione del terzo atto aggiuntivo, andrà di conseguenza adeguato anche il testo dell'Allegato C alla convenzione unica, come sostituito dal secondo atto aggiuntivo;

sotto l'aspetto economico-finanziario:

1. il PEF/PFR si sviluppa su un orizzonte temporale di diciannove anni (dal 2019 al 2037, anno di scadenza della concessione);

2. sono previsti investimenti per un importo complessivo di 77,6 milioni di euro dal 2019 al 2037, oltre a 7,2 milioni di euro di manutenzioni straordinarie;

3. per il periodo 2019-2037, è previsto un onere complessivo di manutenzioni ordinarie pari a circa 125,7 milioni di euro, di cui 21,8 milioni di euro realizzate con risorse interne;

4. il capitale investito netto, di seguito CIN, è determinato al 31 dicembre 2019 pari a circa 196,02 milioni di euro;

5. il TIR da sistema tariffario previgente è pari al 6,83% per le opere realizzate o in corso di realizzazione;

6. il tasso di remunerazione di capitale investito nominale (WACC) per i nuovi investimenti è pari a 7,09%, come individuato dalla delibera ART 19 giugno 2019, n. 79;

7. il valore di subentro risulta pari a zero;

8. il fattore di efficientamento complessivo, quantificato da ART nel 27,63% viene realizzato in diciotto anni anziché in cinque anni, ed è pari all'1,78% annuo, corrispondente al recupero di efficienza produttiva complessiva determinata dall'ART;

9. il tasso di inflazione considerato nel PEF è pari allo 0,80% annuo per tutta la durata della concessione;

10. è previsto un incremento tariffario annuo linearizzato medio dello 0,39% a partire dal 2021 fino alla fine della concessione;

11. le stime di traffico prevedono un aumento medio del traffico stimato dello 0,4% nel 2020-2025, traffico che successivamente si mantiene costante nel periodo 2025-2037;

12. in linea con la nota n. 26230 del 21 ottobre 2020 del MIMS, di concerto con il MEF, con la quale sono stati indicati i criteri per la quantificazione degli effetti straordinari connessi all'emergenza sanitaria, Tangenziale di Napoli, ai fini della determinazione della tariffa, ha quantificato perdite pari a 9,5 milioni di euro relative al periodo marzo-giugno 2020;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolta ai sensi della 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)»;

Vista la nota del 2 agosto 2022, n. 4317, 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 Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

Considerato il dibattito svolto in seduta;

Delibera:

1. Ai sensi della normativa richiamata in premessa, è formulato parere favorevole in ordine allo schema di secondo atto aggiuntivo alla convenzione tra il Ministero delle infrastrutture e mobilità sostenibili (concedente) e Tangenziale di Napoli 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. 2 del 26 luglio 2022, che il Comitato fa proprie e che di seguito si riportano:

1.1. in merito all'art. 5 «Obblighi del concessionario», si rimette al Ministero concedente di valutare l'inserimento di un ulteriore obbligo riguardante la previsione di presentare all'esame del concedente entro il mese di novembre di ciascun anno l'elenco dei lavori di ordinaria manutenzione, la cui classificazione è riportata nell'allegato F;

1.2. si suggerisce di rendere congruenti le previsioni convenzionali contenute nell'art. 6 (che modifica l'art. 4.3 della convenzione unica) e nell'art. 7 (che modifica l'art. 5.3 della convenzione unica);

1.3. si raccomanda di sostituire il richiamo al «presente atto aggiuntivo» con quello al «secondo atto aggiuntivo» nei casi in cui il secondo atto aggiuntivo riscrive parti del testo della convenzione unica (es.: articoli 7, 8, 9, 10, 18 e 19);



1.4. si raccomanda di anticipare l'art. 10-*bis* rispetto all'art. 11;

1.5. con riguardo all'art. 11, che introduce modifiche ai commi 1, 2 e 4 dell'art. 9-*bis* della convenzione unica:

1.5.1. con riferimento ai primi due commi dell'art. 9-*bis* della convenzione unica, come riscritti dall'art. 11 del secondo atto aggiuntivo, per ineludibili ragioni di certezza del diritto, le previsioni convenzionali di cui all'art. 9-*bis* devono essere allineate alle disposizioni contenute nella norma imperativa di cui all'art. 35 del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, con riferimento ai casi di risoluzione per inadempimento del concessionario;

1.5.2. all'art. 9-*bis* della convenzione unica, come modificato dall'art. 11, occorre chiarire il testo del comma 1 distinguendo tra revoca e risoluzione per inadempimento del concedente;

1.5.3. laddove le modifiche introdotte all'art. 9-*bis* mirino a recepire nella convenzione unica la disciplina di «Cessazione, revoca d'ufficio, risoluzione per inadempimento e subentro» di cui all'art. 176 del decreto legislativo n. 50 del 2016, si raccomanda l'adeguamento del testo in coerenza con le previsioni codicistiche (salva in ogni caso l'applicazione dell'art. 35 del decreto-legge n. 162 del 2019);

1.5.4. in ogni caso, si raccomanda — indipendentemente dal completo recepimento della disciplina dell'art. 176 del decreto legislativo n. 50 del 2016 — che le ipotesi di riconoscimento dell'indennizzo calcolato secondo i criteri di cui all'art. 9-*bis*, comma 2 — oggi riferite a tutte le fattispecie di cui al comma 1 — vengano limitate ai casi contemplati nell'art. 176, comma 4, del codice dei contratti pubblici (risoluzione per inadempimento della amministrazione aggiudicatrice ovvero revoca della concessione per motivi di pubblico interesse);

1.5.5. con riferimento all'art. 9-*bis*.2, come riscritto dall'art. 11 dell'atto aggiuntivo in esame, si raccomanda l'adozione di una formulazione della lettera c) più aderente a quanto previsto all'art. 176, comma 4, del decreto legislativo n. 50 del 2016;

1.5.6. in considerazione del perimetro applicativo dell'art. 9-*bis* della convenzione unica — che riguarda tutti i casi di estinzione anticipata del rapporto concessorio —, la riformulazione del comma 4 dell'art. 9-*bis*, secondo cui «L'indennizzo di cui al comma 2 è corrisposto dal concessionario subentrante alla data della consegna dell'infrastruttura», determina incertezza per il concessionario uscente in ordine al conseguimento del risultato anche nelle ipotesi in cui questi subisca incolpevolmente l'estinzione del rapporto e pone l'indennizzo a carico del concessionario subentrante in ogni ipotesi di estinzione del rapporto concessorio, potendo comportare, da un lato, una potenziale barriera all'ingresso, limitativa della concorrenza, e, dall'altro lato, la neutralizzazione delle conseguenze della responsabilità del concedente anche nei casi in cui la convenzione sia risolta a causa del suo inadempimento; si suggerisce pertanto al Ministero con-

cedente di valutare una riformulazione della norma per il caso di risoluzione per inadempimento del concedente;

1.6. con riferimento all'art. 12, che riscrive l'art. 11 della convenzione unica dedicato al Piano economico-finanziario e al Piano finanziario-regolatorio:

1.6.1. deve essere espunto il riferimento al valore delle poste figurative tra le voci da riconoscere al concessionario in caso di recesso per mancato accordo sul riequilibrio del piano economico finanziario (art. 11, comma 17 della convenzione unica, come modificato dallo schema di secondo atto aggiuntivo);

1.6.2. nella parte che riscrive il comma 18 dell'art. 11 della convenzione unica, in cui viene richiamato il procedimento di aggiornamento quinquennale del PEF ai sensi dell'art. 43 del decreto-legge n. 201 del 2011, occorre inserire dopo «CIPESS che» le parole «sentito il NARS»;

1.7. all'art. 13 — e, in generale, laddove ricorre — deve essere sostituita la parola «CIPE» con «CIPESS»;

1.8. al fine di evitare possibili dilazioni temporali nell'attuazione della regolazione della qualità, si suggerisce una riformulazione dell'art. 19 «Meccanismi di premialità/penalità con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi» dello schema di atto aggiuntivo, che sostituisce l'art. 19 della convenzione unica, al fine di individuare nei dodici mesi, dalla data di efficacia del secondo atto aggiuntivo, la tempistica di adozione del terzo atto aggiuntivo volto al recepimento degli indicatori della qualità. In caso di esplicitazione del termine di adozione del terzo atto aggiuntivo, andrà di conseguenza adeguato anche il testo dell'Allegato C alla convenzione unica, come sostituito dal secondo atto aggiuntivo.

2. Il concessionario, in relazione alla sentenza della Corte costituzionale n. 218 del 2021, che ha dichiarato l'incostituzionalità dell'intero comma 1 dell'art. 177 del codice dei contratti pubblici, è tenuto all'osservanza delle disposizioni normative di futura emanazione.

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

4. 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.

Roma, 2 agosto 2022

Il Presidente: DRAGHI

Il Segretario: TABACCI

Registrato alla Corte dei conti il 2 dicembre 2022

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, reg. n. 1735

22A07078

