

# DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

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

DELIBERA 7 novembre 2024.

**Parere sulla proposta di aggiornamento del piano economico finanziario, per la Tangenziale Est esterna di Milano (TEEM), e relativo schema di atto aggiuntivo n. 4 alla convenzione unica di concessione tra Concessioni autostradali lombarde (CAL) S.p.a. e Tangenziale esterna S.p.a. (TE) per il periodo regolatorio 2024-2028, ai sensi dell'articolo 43 del decreto-legge n. 201 del 2011. (Delibera n. 63/2024).**

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

NELLA SEDUTA DEL 7 NOVEMBRE 2024

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, nella legge 27 febbraio 1967, n. 48, e 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 e, in particolare, l'art. 5, comma 2;

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, recante «Interventi urgenti in materia di finanza pubblica», 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, recante «Interventi correttivi di finanza pubblica» 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, e conseguentemente anche relativo al piano finanziario regolatorio, di seguito PFR, da adottare da parte delle società concessionarie autostradali;

Visto il decreto legislativo 5 dicembre 1997, n. 430, recante «Unificazione dei Ministeri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica e riordino delle competenze del CIPE, a norma dell'art. 7 della legge 3 aprile 1997, n. 94» che, all'art. 1, comma 1, lettera e), demanda a questo Comitato la definizione delle linee guida e dei principi comuni per le amministrazioni che esercitano funzioni in materia di regolazione dei servizi di pubblica utilità, ferme restando le competenze delle autorità di settore;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, recante «Misure in materia di investimenti, delega al Governo per il riordino degli incentivi all'occupazione e della normativa che disciplina l'INAIL, nonché disposizioni per il riordino degli enti previdenziali» che all'art. 1, comma 5, ha istituito presso il CIPE il «Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici», di seguito MIP, con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo e la cui attività è funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

Vista la delibera CIPE 21 dicembre 2001, n. 121, con la quale questo Comitato, ai sensi della legge 21 dicembre 2001, n. 443, recante «Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri



interventi per il rilancio delle attività produttive», ha approvato il primo Programma delle infrastrutture strategiche, di seguito PIS, che include, nell'ambito del «Sistema Pedemontano e opere complementari», la realizzazione della Tangenziale est esterna di Milano, di seguito TEEM;

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

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

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

Vista la convenzione unica tra Concessioni autostradali lombarde S.p.a. e Tangenziale esterna S.p.a., di seguito anche TE, sottoscritta il 29 luglio 2010 che disciplina la progettazione definitiva ed esecutiva, la costruzione e l'esercizio della Tangenziale est esterna di Milano;

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

Visto il decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, recante «Disposizioni urgenti per la crescita,

l'equità e il consolidamento dei conti pubblici», come modificato dall'art. 16 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, recante «Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze», convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, che ha ulteriormente ampliato le competenze dell'Autorità di regolazione dei trasporti, di seguito ART, e introdotto disposizioni in materia di tariffe e di sicurezza autostradale e, in particolare:

1. l'art. 37 che, nell'istituire l'ART con specifiche competenze in materia di concessioni autostradali ed in merito all'individuazione dei sistemi tariffari, prevede al comma 6-ter che «Restano ferme le competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dell'economia e delle finanze nonché del CIPE in materia di approvazione di contratti di programma nonché di atti convenzionali, con particolare riferimento ai profili di finanza pubblica»;

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

Visto il decreto-legge 29 dicembre 2011, n. 216, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 febbraio 2012, n. 14, e successive modificazioni e, in particolare, l'art. 11, ai sensi del quale il MIT è subentrato ad ANAS S.p.a. nella gestione delle autostrade in concessione, fatte salve le concessioni regionali per le quali sono state costituite apposite società a cui è stata attribuita la funzione di concedente, tra le quali rientra anche la società CAL;

Viste le delibere con le quali questo Comitato ha adottato provvedimenti in merito alla concessione autostradale in esame ed in particolare:

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

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

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



4. la delibera CIPE 3 novembre 2021, n. 55, con la quale questo Comitato ha dato parere favorevole all'aggiornamento periodico del piano economico-finanziario e relativo schema di terzo atto aggiuntivo;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 1° ottobre 2012, e successive modificazioni, recante «Ordinamento delle strutture generali della Presidenza del Consiglio dei ministri», e, in particolare, l'art. 20, relativo all'organizzazione e ai compiti del Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, di seguito DIPE;

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

Visto il decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, art. 18, comma 2 ed in particolare la previsione che per la TEEM «l'atto aggiuntivo di aggiornamento della convenzione conseguente all'assegnazione del finanziamento è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze»;

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

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 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»;

Visto il terzo atto aggiuntivo alla Convenzione unica, sottoscritto in data 22 dicembre 2021, che include l'aggiornamento del PEF relativo al periodo regolatorio 2019-2023;

Viste le seguenti delibere dell'ART:

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

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

3. delibera 14 settembre 2023, n. 139, con la quale l'ART ha determinato il «tasso di remunerazione del capitale investito da utilizzare nell'ambito delle procedure di aggiornamento o revisione delle concessioni autostradali vigenti, ai sensi dell'art. 43 del decreto-legge n. 201/2011, nonché per le nuove concessioni»;

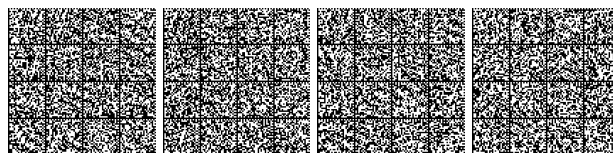
4. delibera 23 settembre 2023, n. 164, con la quale l'ART ha determinato «l'obiettivo di incremento di produttività da efficientamento da utilizzare nell'ambito della procedura di aggiornamento o revisione della convenzione unica Concessioni autostradali lombarde S.p.a. – Tangenziale esterna S.p.a., ai sensi dell'art. 43 del decreto-legge n. 201/2011»;

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, recante «Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19», convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, e, in particolare l'art. 103, comma 1, il quale ha disposto, tra l'altro, 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, recante «Misure urgenti in materia di accesso al credito e di adempimenti fiscali per le imprese, di poteri speciali nei settori strategici, nonché interventi in materia di salute e lavoro, di proroga di termini amministrativi e processuali», 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»;

3. il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante «Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali», convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, e, in particolare, l'art. 2, comma 1, il quale ha stabilito che «In considerazione dei provvedimenti di regolazione e limitazione della circolazione stradale adottati nel periodo emergenziale da COVID-19 e della conseguente incidenza di detti provvedimenti sulla dinamica dei transiti sulla rete autostradale all'art. 13, comma 3, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito,





con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, le parole: “relative all’anno 2020 e all’anno 2021” sono sostituite dalle seguenti: “relative agli anni 2020 e 2021 e di quelle relative a tutte le annualità comprese nel nuovo periodo regolatorio” e le parole: “non oltre il 31 luglio 2021” sono sostituite dalle seguenti: “non oltre il 31 dicembre 2021”»;

4. 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, di cui all’art. 13, comma 3, del decreto-legge n. 162 del 2019;

Viste le note ART n. 7405 del 4 maggio 2021 e n. 11119 del 15 luglio 2021 recanti la metodologia proposta dall’ART per la quantificazione degli effetti economici sul settore autostradale derivanti dalla emergenza COVID-19;

Visto il decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, recante «Codice dei contratti pubblici in attuazione dell’art. 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici», e, in particolare il Libro IV, relativo al partenariato pubblico-privato e alle concessioni;

Vista la nota 27 luglio 2023, n. 766, con la quale CAL ha presentato al MIT formale istanza di avvio della procedura approvativa di cui all’art. 43 del decreto-legge n. 201 del 2011;

Vista la nota 22 settembre 2023, n. 24049, con la quale la competente Direzione generale del MIT ha trasmesso all’ART la documentazione trasmessa da CAL per l’espressione del parere dell’Autorità, previsto ai sensi dell’art. 43, comma 1, del decreto-legge n. 201 del 2011;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 26 settembre 2023, recante «Regolamento interno del nucleo di consulenza per l’attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità e disposizioni concernenti la struttura tecnica di esperti a supporto del NARS e del DIPE»;

Vista la nota ART 23 ottobre 2023, prot. n. 58081, con la quale l’Autorità ha evidenziato alcune criticità procedurali oltre ad alcune valutazioni di merito concludendo che «al fine di poter completare l’istruttoria per il rilascio del parere di competenza, appare necessario che codesta Direzione generale provveda alla trasmissione a questi Uffici della documentazione integrativa e degli ulteriori elementi istruttori in merito a quanto sopra evidenziato»;

Vista la nota ART 27 ottobre 2023, prot. n. 60115, con la quale è stata comunicata l’emanazione della delibera ART n. 164 del 26 ottobre 2023 e del relativo Allegato A recante la determinazione della nuova percentuale complessiva di recupero di efficienza produttiva;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 ottobre 2023, n. 186, recante «Regolamento recante la riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti»;

Vista la nota CAL 5 dicembre 2023, n. 1208, con la quale il concedente ha trasmesso il PEF aggiornato riscontrando le osservazioni ART con una specifica relazione di ottemperanza;

Vista l’ulteriore proroga di cui al decreto-legge 30 dicembre 2023, n. 215, recante «Disposizioni urgenti in materia di termini normativi», convertito, con modificazioni, dalla legge 23 febbraio 2024, n. 18, e, in particolare, il comma 9 dell’art. 8 che ha prorogato al 31 dicembre 2024 i termini per la definizione del procedimento di aggiornamento dei PEF dei concessionari autostradali, predisposti in conformità alle delibere adottate dall’ART;

Considerato che il 31 dicembre 2023 è scaduto il periodo regolatorio e, pertanto, è necessario procedere all’aggiornamento del PEF per gli anni 2024-2028;

Vista la nota MIT 25 gennaio 2024 con la quale il MIT ha richiesto all’Autorità l’espressione del parere di competenza sulla proposta di aggiornamento del PEF/PFR relativo al periodo regolatorio 2024 – 2028, confermando al riguardo l’attualità della documentazione già trasmessa da CAL con la citata nota del 5 dicembre 2023;

Vista la nota ART 22 febbraio 2024, prot. n. 20265, con la quale l’ART ha richiesto ulteriore documentazione integrativa ed elementi istruttori al fine di poter completare l’iter per il rilascio del parere di competenza;

Vista la nota CAL 19 aprile 2024, n. 287, con la quale il concedente ha trasmesso il PEF aggiornato oltre ad una specifica relazione di ottemperanza alla nota ART del 22 febbraio 2024;

Visto il parere ART n. 32 del 30 maggio 2024, recante il «Parere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti reso dall’Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell’art. 43 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, avente ad oggetto l’aggiornamento del piano economico finanziario relativo alla convenzione unica tra Concessioni autostradali lombarde S.p.a. e Tangenziale esterna S.p.a. - Tronco A58»;

Vista la nota CAL 4 luglio 2024, n. 518, con la quale il concedente ha trasmesso al MIT la documentazione di ottemperanza al parere dell’ART n. 32 del 2024 in vista della trasmissione della stessa al CIPESS;

Vista la nota 18 luglio 2024, n. 21444, con la quale la competente Direzione generale del MIT ha trasmesso al Gabinetto del MIT, e per conoscenza all’ART, la documentazione relativa alla proposta per la richiesta di iscrizione all’ordine del giorno del CIPESS;

Vista la nota 22 luglio 2024, n. 28031, con la quale l’Ufficio di Gabinetto del MIT ha trasmesso per l’iscrizione all’ordine del giorno del CIPESS la documentazione relativa allo schema di atto aggiuntivo n. 4 alla convenzione unica di concessione tra CAL e TEEM;

Vista la nota 13 agosto 2024, n. 8660, con la quale il DIPE ha richiesto al MIT un’integrazione della documentazione trasmessa ed in particolare «una relazione che dia conto dell’istruttoria» oltre ad alcuni chiarimenti;



Vista la nota 3 settembre 2024, n. 24802, con la quale la competente direzione del MIT ha trasmesso la nota CAL n. 685 del 30 agosto che fornisce riscontro ai chiarimenti richiesti;

Vista la nota ART 13 settembre 2024, prot. n. 85688, acquisita al protocollo DIPE n. 9566 del 16 settembre 2024, con la quale l'ART ha riscontrato la nota MIT del 19 luglio 2024 evidenziando che, alcune criticità già rilevate nell'ambito del parere ART n. 32 del 2024, risultano ancora presenti nella documentazione trasmessa per l'espressione del CIPESS;

Vista la nota CAL 17 settembre 2024, n. 716, con la quale il concedente ha riscontrato le osservazioni dell'ART confermando la correttezza della documentazione trasmessa e rimettendosi alle valutazioni del CIPESS;

Vista la nota MIT 22 settembre 2024, n. 26552, con la quale viene confermata la richiesta di sottoposizione al CIPESS dell'attuale versione di proposta di PEF;

Visto il parere NARS n. 9 del 28 ottobre 2024, con le valutazioni, prescrizioni, raccomandazioni e osservazioni sulla proposta di aggiornamento in esame;

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

*sotto il profilo tecnico-procedurale:*

1. l'ART, con parere n. 32 del 30 maggio 2024, si è espressa in merito alla proposta di aggiornamento del PEF relativo alla «Convenzione unica tra Concessioni autostradali lombarde S.p.a. e Tangenziale esterna S.p.a. – Tronco A58», formulando alcune osservazioni sui seguenti aspetti:

1.1. considerazioni preliminari sulla concessione e sulla proposta di aggiornamento del PEF;

1.2. valutazioni preliminari sull'equilibrio economico della concessione e la sostenibilità delle tariffe per gli utenti;

1.3. osservazioni inerenti a difformità applicative relative a:

1.3.1. componente tariffaria di gestione;

1.3.2. prima applicazione dei meccanismi di penalità/premi con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi;

1.3.3. dinamica tariffaria e applicazione del meccanismo di poste figurative;

1.3.4. effetti economici derivanti dalla pandemia da COVID-19;

2. con nota 4 luglio 2024, n. 518, CAL ha riscontrato i rilievi formulati dall'ART nel citato parere, fornendo apposita «Relazione di ottemperanza del concedente in merito alle osservazioni ART contenute nel parere n. 32/2024 del 30 maggio 2024, trasmesso con nota prot. n. 0054070/2024», in cui è rappresentato che:

2.1. con riferimento all'osservazione ART sulla componente tariffaria di gestione CAL ha dichiarato che è stata ottemperata, confermando, in particolare, che non è stato applicato un doppio conteggio dell'inflazione nella determinazione del caro materiali applicato alle manutenzioni ordinarie;

2.2. con riferimento all'osservazione ART sui meccanismi di penalità componente tariffaria di gestione CAL ha dichiarato che è stata ottemperata ed in particolare che è stato individuato un indicatore per ciascuna delle quattro aree tematiche indicate da ART;

2.3. con riferimento all'osservazione ART sulla dinamica tariffaria e sull'applicazione del meccanismo di poste figurative CAL ha provveduto come richiesto da ART ad implementare uno scenario alternativo caratterizzato da una dinamica tariffaria più favorevole all'utenza a partire dal 2034;

2.4. con riferimento agli effetti da COVID-19, CAL ha dichiarato che l'osservazione di ART è sostanzialmente ottemperata, rimanendo, come stabilito nella medesima osservazione, nella esclusiva responsabilità del concedente l'inclusione in tariffa di eventuali ristori relativi agli effetti economici direttamente correlabili all'emergenza sanitaria da COVID-19; ciò è avvenuto mediante il riconoscimento di una corretta quantificazione economica nel PFR degli effetti dovuti alla pandemia, coerente con le previsioni dell'atto aggiuntivo n. 3 alla convenzione unica e gli indirizzi generali assunti dall'Autorità e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

3. con nota 13 agosto 2024, n. 8660, il DIPE ha richiesto alcune integrazioni documentali necessarie all'istruttoria, con particolare riferimento a:

3.1. gli esiti delle eventuali verifiche svolte dall'ART sull'osservanza della documentazione da ultimo trasmessa rispetto ai contenuti del proprio parere, propedeutiche all'espressione del Comitato, nonché al rilascio del previsto parere del NARS;

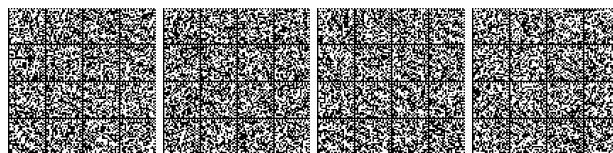
3.2. una relazione della competente Direzione generale del MIT contenente le valutazioni di competenza del MIT in ordine alle osservazioni e criticità di cui al parere ART n. 32/2024, anche alla luce delle recenti osservazioni della Corte dei conti in casi analoghi;

3.3. chiarimenti su un'apparente discrasia nell'ambito delle valutazioni del concedente in merito all'asserita impossibilità di espressione sull'ammissibilità, nonché sulla relativa quantificazione economica, dei singoli nuovi investimenti proposti dal concessionario nel periodo 2024-2028, a fronte della contestuale condivisione della proposta di investimenti e della relativa spesa complessiva;

3.4. le motivazioni di due diversi aumenti tariffari previsti nel corso dello stesso anno 2024;

4. con nota 3 settembre 2024, n. 24802, acquisita al prot. DIPE n. 9138, il MIT ha trasmesso la nota CAL n. 685 del 30 agosto 2024, che riscontra le richieste del DIPE, evidenziando fra l'altro come secondo CAL non sia necessario che ART si esprima nuovamente sulla documentazione aggiornata a seguito del parere ART, nonché le osservazioni ART, riportando le considerazioni già effettuate in precedenza e contestualmente fornisce chiarimenti alle richieste del DIPE;

5. con nota 13 settembre 2024, n. 85688, acquisita al protocollo DIPE n. 9566 del 16 settembre 2024, l'ART ha riscontrato la riformulazione del PEF/PFR aggiornata



rispetto al parere ART n. 32 del 2024 e trasmessa dal MIT in data 19 luglio 2024. L'ART ha evidenziato il permanere di alcune criticità rispetto:

5.1. alla determinazione della componente tariffaria di gestione ed in particolare la voce «caro materiale su manutenzioni ordinarie ricorrenti» quantificata dal concessionario non si configura come un costo riconoscibile dal sistema ART e pertanto l'Autorità chiede l'esclusione di tale posta dal PEF;

5.2. alla dinamica tariffaria e all'applicazione del meccanismo di poste figurative: tale criticità è stata ritenuta parzialmente superata, tenuto conto dello scenario alternativo predisposto dal concessionario a seguito del rilascio del parere n. 32/2024. Detto scenario è caratterizzato da una diversa dinamica tariffaria a partire dall'annualità 2034, comportando un contenimento delle poste figurative, sull'intero orizzonte concessorio 2024 - 2065. L'Autorità si è comunque riservata di verificare, in sede di monitoraggio, che gli effetti derivanti dalla dinamica tariffaria adottata non riducano il rischio traffico, che deve permanere in capo al concessionario;

5.3. alla quantificazione degli effetti economici derivanti dalla pandemia da COVID-19 che secondo l'ART sono stati quantificati non tenendo conto della metodologia individuata dalla stessa Autorità e recepita dal MIT;

6. con nota 17 settembre 2024, n. 716, acquisita al protocollo DIPE n. 9728, CAL ha riscontrato la nota ART, evidenziando «perplexità in relazione alle modalità e alle tempistiche con le quali la spettabile Autorità di regolazione dei trasporti ha espresso le proprie considerazioni» e formulando alcune considerazioni in relazione ai profili indicati da ART:

6.1. con riferimento alle considerazioni sulla dinamica tariffaria il punto «è stato ritenuto dalla stessa Autorità superato»;

6.2. con riferimento al punto «componente tariffaria di gestione» CAL «evidenzia che, al fine di evitare un doppio conteggio dell'inflazione (a cui sembra alludere l'ART nella nota del 13 settembre), i costi connessi al caro materiale sono calcolati a valuta costante e sono decrescenti negli anni e, inoltre, la componente tariffaria di gestione relativa al caro materiale non viene inflazionata. In ogni caso, sul punto ci rimettiamo alle competenti valutazioni che il CIPESS dovesse adottare in sede di delibera, nell'ipotesi in cui quest'ultima amministrazione ritenga che il tasso di inflazione – indicato nel sistema tariffario ART – includa, e per intero, la quota incremento dei prezzi riconosciuta per legge»;

6.3. con riferimento agli effetti economici derivanti dalla pandemia da COVID-19 CAL dichiara che «si rappresenta che, come riconosciuto anche dall'ART, rimane nella esclusiva responsabilità del concedente l'inclusione in tariffa di eventuali ristori relativi agli effetti economici direttamente correlabili all'emergenza sanitaria da COVID-19. In particolare, nell'esercizio della predetta competenza, la scrivente società ha già ampiamente motivato in relazione al riconoscimento di una corretta quantificazione economica nel PFR degli effetti dovuti alla pandemia, coerente con le previsioni dell'atto aggiuntivo n. 3 alla convenzione unica e gli indirizzi generali assunti dall'Autorità e del Ministero dei trasporti. In particolare,

e rinviando a quanto già evidenziato in ordine alla correttezza del calcolo e all'approccio comunque estremamente prudente della concedente, si rappresenta anche che: i) sono stati detratti dall'importo riconosciuto al concessionario per il recupero degli effetti indotti dalla pandemia da COVID-19 i rimborsi fiscali ricevuti riferiti all'IRAP, di cui ha beneficiato il concessionario durante detto periodo; ii) gli effetti economici dovuti alla pandemia da COVID-19 sono limitati unicamente alle annualità 2020 e 2021, non prevedendo quindi alcuna compensazione per gli ultimi due anni del periodo regolatorio (2022-2023), nonostante il livello dei volumi di traffico (e dei ricavi) sia stato inevitabilmente inferiore anche per queste ultime annualità, rispetto alle stime di traffico riportate nell'atto aggiuntivo n. 3»;

7. con nota 22 settembre 2024, n. 26552, acquisita al protocollo DIPE n. 9987, il MIT ha fornito in aggiunta ai chiarimenti forniti da CAL le seguenti osservazioni:

7.1. «si segnala l'esigenza che il piano economico finanziario riporti la previsione delle spese di manutenzione ordinaria ritenuta idonea a garantire i più adeguati standard di sicurezza e qualità del servizio. Qualora la previsione di spesa per manutenzioni ordinarie risulti superiore ai coefficienti di produttività stabiliti nella delibera regolatoria, la stessa disciplina dell'Autorità di regolazione dei trasporti prevede la possibilità che il concedente autorizzi la spesa aggiuntiva»;

7.2. «l'osservazione formulata dall'Autorità di regolazione dei trasporti inerente all'applicazione del meccanismo di poste figurative non sembra rivestire tenore vincolante atteso che viene chiesto al concedente di «valutare» delle soluzioni alternative. Si evidenzia, in ogni caso, il carattere previsionale della voce «credito da poste figurative» la cui effettiva dinamica nel lungo termine è soggetta a progressivi aggiustamenti e modifiche in funzione dell'evoluzione della gestione autostradale. Le verifiche «in sede di monitoraggio» anticipate dall'Autorità di regolazione dei trasporti coinvolgono la fase successiva al perfezionamento della procedura di aggiornamento convenzionale»;

7.3. «per la definizione dell'effetto economico straordinario derivante dall'emergenza sanitaria da COVID-19 si evidenzia l'esigenza di adottare criteri di quantificazione uniformi per il complesso delle società appartenenti al settore»;

7.4. «si ritiene opportuno da ultimo segnalare che un'adeguata valutazione sull'adeguatezza della proposta di aggiornamento convenzionale impone di distinguere la differente valenza degli atti emanati dall'Autorità di regolazione dei trasporti a seconda che siano emanazione del parere ex art. 43 del decreto-legge n. 201 del 2011 ovvero risultino dalla corrispondenza interlocutoria. Tra le indicazioni riportate nel parere occorrerebbe ulteriormente differenziare le indicazioni prescrittive e dalle raccomandazioni che non assumono carattere vincolante»;

8. il NARS, con parere n. 9 del 28 ottobre 2024, ha sottoposto al CIPESS le seguenti prescrizioni e raccomandazioni concernenti lo schema di quarto atto aggiuntivo e il relativo PEF:

8.1. con riguardo all'articolato dello schema del IV Atto aggiuntivo, che venga prescritto al concedente





di sostituire all'art. 1, lettera c), e nell'art. 4 il richiamo alla «delibera dell'ART n. 70 del 2016 adottata dall'Autorità in data 23 giugno 2016» con quello alla «delibera dell'ART n. 29 del 12 febbraio 2020»;

8.2. sempre con riguardo allo schema del IV Atto aggiuntivo, che venga raccomandato al concedente l'inserimento, dopo la lettera q delle premesse, di una lettera che dia conto della sottoscrizione dell'atto aggiuntivo n. 3 tra concedente e concessionario (analogamente alle precedenti lettere c e d per gli atti aggiuntivi n. 1 e n. 2);

8.3. con riguardo al piano economico finanziario, che venga prescritto al concedente l'adeguamento alla osservazione ART relativa alla componente tariffaria di gestione;

8.4. sempre con riguardo al piano economico finanziario, che venga raccomandato al concedente di tenere in opportuna considerazione, insieme al Ministero proponente, le indicazioni fornite dall'ART in merito al «Recupero degli effetti economici scaturenti dall'emergenza sanitaria dovuta al COVID-19»;

*sotto l'aspetto economico-finanziario:*

1. il PEF presentato da TE si sviluppa dal 2024 al 2065;
2. l'importo degli investimenti già realizzati per la costruzione dell'autostrada ammonta a 1.659.901.085 euro, che costituisce il costo complessivo sul quale è intervenuto il collaudo tecnico;
3. sono previsti nel PEF investimenti per un importo totale di circa 17,7 milioni di euro di cui 14,6 milioni di euro nel periodo regolatorio 2024-2028;
4. è previsto l'azzeramento delle poste figurative al termine del periodo concessorio fissato al 16 maggio 2065;
5. il valore di subentro risulta essere nullo;
6. un incremento tariffario medio del 5,61% annuo per il periodo regolatorio 2024-2028, 4,81% per il periodo 2029-2033, 9,5% per l'anno 2034, 8,5% per l'anno 2035, 7,50% per l'anno 2036, 6,50% per l'anno 2037, 5,50% per l'anno 2038, 3,49% dal 2039 fino al termine della concessione; (tali aumenti portano la tariffa a km da 0,2212 euro nel 2024 a 0,2803 euro nel 2028 e a 1,2861 euro nel 2065);
7. l'applicazione del tasso di efficientamento annuo dello 0,58% per il periodo regolatorio 2024-2028;
8. il tasso di inflazione utilizzato nel PEF è pari al 5,6 per cento per il 2023 e, successivamente, al 2,3 per cento annuo dal 2024 al termine della concessione;
9. il recupero degli effetti economici derivanti dalla pandemia da COVID-19;
10. i volumi di traffico nel piano prevedono un aumento da 356,52 milioni di veicoli-km/anno nel 2024 a 410,47 milioni nel 2028 a 623,92 milioni nel 2065 (+75 per cento) con un tasso composto di crescita annuale (CAGR) dell'1,41 per cento;
11. il tasso interno di rendimento per investimenti pregressi, determinato secondo il sistema tariffario prevalente (TIR prevalente) è pari all'8,33 per cento;

12. il tasso di remunerazione del capitale investito nominale (WACC) applicato ai nuovi investimenti è pari al 7,69 per cento, come individuato dalla delibera ART n. 139 del 2023;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto 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 prot. n. 12202 del 7 novembre 2024 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 osservazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

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

Visto il decreto del Presidente della Repubblica del 31 ottobre 2022, con il quale il senatore Alessandro Morelli è stato nominato Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 novembre 2022, con il quale il senatore Alessandro Morelli è stato nominato Segretario del CIPESS, e gli è stata assegnata, tra le altre, la delega ad esercitare le funzioni spettanti al Presidente del Consiglio dei ministri in materia di coordinamento della politica economica e di programmazione e monitoraggio degli investimenti pubblici, compresi quelli orientati al perseguimento dello sviluppo sostenibile, nonché quelli in regime di partenariato pubblico-privato;

Considerato che il testo della delibera approvata nella presente seduta, ai sensi dell'art. 5, comma 7, del regolamento interno del CIPESS, sarà trasmesso al Ministero dell'economia e delle finanze per le verifiche di finanza pubblica e successivamente sottoposto alla sottoscrizione del Segretario e del Presidente del Comitato;

Considerato il dibattito svolto durante l'odierna seduta di questo Comitato;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Esprime parere favorevole

1. sulla proposta di aggiornamento del piano economico-finanziario per il periodo regolatorio 2024-2028 e relativo schema di atto aggiuntivo n. 4 alla convenzione tra Concessioni autostradali lombarde S.p.a. (concedente) e la società Tangenziale esterna S.p.a. (concessionario),



con le prescrizioni, raccomandazioni e osservazioni di cui al parere NARS n. 9 del 28 ottobre 2024, che il Comitato fa proprio, e che si intende integralmente richiamato e del quale si riportano le conclusioni:

1.1 con riguardo all'articolato dello schema del IV atto aggiuntivo, si prescrive al concedente di sostituire all'art. 1, lettera c), e nell'art. 4 il richiamo alla «delibera dell'ART n. 70 del 2016 adottata dall'Autorità in data 23 giugno 2016» con quello alla «delibera dell'ART n. 29 del 2020 del 12 febbraio 2020»;

1.2 sempre con riguardo allo schema del IV atto aggiuntivo, si raccomanda al concedente l'inserimento, dopo la lettera q delle premesse, di una lettera che dia conto della sottoscrizione dell'atto aggiuntivo n. 3 tra concedente e concessionario (analogamente alle precedenti lettere c e d per gli atti aggiuntivi n. 1 e n. 2);

1.3 con riguardo al piano economico finanziario, si prescrive al concedente l'adeguamento alla osservazione ART relativa alla componente tariffaria di gestione;

1.4 sempre con riguardo al piano economico finanziario, si raccomanda al concedente di tenere in opportuna considerazione, insieme al Ministero proponente, le indicazioni fornite dall'ART in merito al «Recupero degli effetti economici scaturenti dall'emergenza sanitaria dovuta al COVID-19».

2. Si raccomanda al concedente che venga garantita la coerenza interna degli atti modificati nell'adottare le prescrizioni e le raccomandazioni di cui alla presente deliberazione del Comitato.

3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti relativi alla concessione in esame.

*Il vice Presidente:* GIORGETTI

*Il Segretario:* MORELLI

Registrato alla Corte dei conti il 27 marzo 2025

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, reg. n. 444

25A02065

## ISTITUTO PER LA VIGILANZA SULLE ASSICURAZIONI

REGOLAMENTO 25 marzo 2025.

**Regolamento concernente la disciplina del certificato di assicurazione e del modulo di denuncia di sinistro di cui al Titolo X (Assicurazione obbligatoria per i veicoli a motore e i natanti) Capo I (Obbligo di assicurazione) e Capo IV (Procedure liquidative) del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 - codice delle assicurazioni private.** (Regolamento n. 56/2025).

### L'ISTITUTO PER LA VIGILANZA SULLE ASSICURAZIONI

Vista la legge 12 agosto 1982, n. 576, e successive modificazioni ed integrazioni, concernente la riforma della vigilanza sulle assicurazioni;

Visto l'art. 13 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con legge 7 agosto 2012, n. 135, concernente

disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini e recante l'istituzione dell'IVASS nonché la necessità di assicurare la piena integrazione dell'attività di vigilanza nel settore assicurativo, anche attraverso un più stretto collegamento con la vigilanza bancaria;

Visto il decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 e successive modificazioni ed integrazioni, recante il codice delle assicurazioni private;

Visto il decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, recante all'art. 31 disposizioni per il contrasto della contraffazione dei contrassegni relativi ai contratti di assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi per i danni derivanti dalla circolazione dei veicoli a motore su strada;

Visto il decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, 9 agosto 2013, n. 110, recante norme per la progressiva dematerializzazione dei contrassegni di assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi per danni derivanti dalla circolazione dei veicoli a motore su strada, attraverso la sostituzione degli stessi con sistemi elettronici o telematici, di cui all'art. 31 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27;

Visto il regolamento IVASS n. 40 del 2 agosto 2018 e successive modificazioni e integrazioni recante disposizioni in materia di distribuzione assicurativa e riassicurativa di cui al Titolo IX del codice delle assicurazioni private;

Visto il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, recante all'art. 1, comma 3, la disciplina della autorizzazione alla circolazione di prova di cui all'art. 1 del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474;

Visto il regolamento (UE) n. 910/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 2014 in materia di identificazione elettronica e servizi fiduciari per le transazioni elettroniche nel mercato interno e che abroga la direttiva 199/93/CE, come modificato dal regolamento (UE) n. 1183/2024 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 aprile 2024;

Visto il decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 e successive modificazioni ed integrazioni, Codice dell'amministrazione digitale;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 22 febbraio 2013, recante le regole tecniche in materia di generazione, apposizione e verifica delle firme elettroniche avanzate, qualificate e digitali;

Considerata l'opportunità di determinare il contenuto del modulo di denuncia di sinistro in conformità con i corrispondenti documenti adottati in altri Paesi dell'Unione europea, per agevolare la circolazione internazionale dei veicoli a motore consentendo, in determinati casi, l'utilizzo di tali documenti ai fini dell'adempimento dell'obbligo di cui all'art. 143 del codice delle assicurazioni private;

Considerata l'opportunità di consentire agli assicurati un adempimento semplificato e celere dell'obbligo di cui all'art. 143 del codice delle assicurazioni private;

Tenuto conto del parere dell'Agenzia per l'Italia digitale prot. n. 152981 del 19 giugno 2024;

