

laddove è scritto:

«“Invokana” è indicato per il trattamento di pazienti adulti con diabete mellito di tipo 2 non sufficientemente controllato in aggiunta alla dieta e all’esercizio fisico:

come monoterapia quando la metformina è considerata inappropriata a causa di intolleranza o controindicazioni

in associazione con altri medicinali per il trattamento del diabete.»

leggasi:

«“Vokanamet” è indicato di pazienti adulti con diabete mellito di tipo 2 in aggiunta alla dieta ed all’esercizio fisico per migliorare il controllo glicemico:

nei pazienti non sufficientemente controllati con la dose massima tollerata di metformina in monoterapia

in associazione con altri medicinali per il trattamento del diabete, nei pazienti non sufficientemente controllati con metformina e questi medicinali

nei pazienti già trattati in precedenza con l’associazione canagliflozin e metformina in compresse separate.»;

laddove è scritto:

«Accordo novativo della determina AIFA n. 380/2015 del 3 aprile 2015, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - Serie generale - n. 93, del 22 aprile 2015, della determina AIFA n. 1/2015 del 3 aprile 2015, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - Serie generale - n. 93, del 22 aprile 2015, della determina AIFA n. 366/2022 del 16 maggio 2022, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - Serie generale - n. 124, del 28 maggio 2022, limitatamente alle condizioni di prezzo e rimborsabilità, che, pertanto, si estinguono *in parte qua*.»

leggasi:

«Accordo novativo della determina AIFA n. 380/2015 del 3 aprile 2015, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - Serie generale - n. 93, del 22 aprile 2015, della determina AIFA n. 381/2015 del 3 aprile 2015, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - Serie generale - n. 93, del 22 aprile 2015, della determina AIFA n. 366/2022 del 16 maggio 2022, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - Serie generale - n. 124, del 28 maggio 2022, limitatamente alle condizioni di prezzo e rimborsabilità, che, pertanto, si estinguono *in parte qua*.»;

laddove è scritto:

«La presente determina ha effetto dal quindicesimo successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà notificata alla società titolare dell’autorizzazione all’immissione in commercio.»

leggasi:

«La presente determina ha effetto dal quindicesimo giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà notificata alla società titolare dell’autorizzazione all’immissione in commercio.».

Art. 2.

### *Disposizioni finali*

La presente determina sarà pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà notificata alla società titolare dell’autorizzazione all’immissione in commercio del medicinale.

Roma, 17 luglio 2025

*Il Presidente:* NISTICÒ

25A04055

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

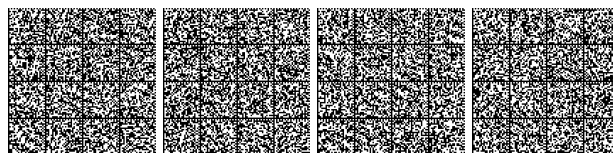
DELIBERA 27 marzo 2025.

**Parere sulla proposta di aggiornamento del Piano economico-finanziario e relativo schema di atto aggiuntivo n. 3 alla Convenzione unica di concessione della Società Autostrada Ligure Toscana S.p.a. (SALT) – tronco Ligure Toscano per il periodo regolatorio 1° gennaio 2019 – 31 luglio 2019, ai sensi dell’articolo 43, del decreto-legge n. 201 del 2011. (Delibera n. 11/2025).**

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

NELLA SEDUTA DEL 27 MARZO 2025

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’articolo 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;

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 disciplina, per le concessionarie esistenti alla data di pubblicazione della delibera stessa, criteri e modalità di aggiornamento quinquennale dei PEF;

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 luglio 2010»;

Vista la convenzione unica tra ANAS S.p.a. e la Società Autostrada Ligure Toscana, di seguito SALT, sottoscritta in data 2 settembre 2009;

Vista la delibera CIPE 13 maggio 2010, n. 16, con la quale questo comitato ha espresso il proprio parere con prescrizioni in merito alla Convenzione suddetta;

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 mo-



dificazioni 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, 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, 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 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;

Vista la delibera CIPE 3 marzo 2017, n. 15, con la quale questo comitato ha formulato parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, in ordine al 1° schema di atto aggiuntivo alla Convenzione unica sottoscritta il 23 marzo 2010 tra ANAS S.p.a. e SALT 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;

Viste le seguenti delibere ART:

1. delibera n. 16 del 18 febbraio 2019, recante «Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 43 del decreto-legge 201/2011 come richiamato dall'articolo 37 del medesimo decreto. Avvio del procedimento»;

2. delibera n. 76 del 19 giugno 2019, recante «Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019 - Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione unica ANAS S.p.a. - SALT 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, in particolare, l'art. 35 recante «Disposizioni in materia di concessioni autostradali»;

Visto il decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, recante «Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 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;

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»;

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» che ha previsto nell'ambito del Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto, la Direzione generale per le autostrade e la vigilanza sui contratti di concessione autostradale, che svolge, tra l'altro, la funzione di concedente, indirizzo e vigilanza amministrativo-contabile della rete autostradale;





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, l'art. 8, comma 9, 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 e ha previsto, inoltre, che «Nelle more degli aggiornamenti convenzionali, le tariffe autostradali relative alle concessioni di cui al primo periodo sono incrementate nella misura del 2,3 per cento, corrispondente all'indice di inflazione previsto per l'anno 2024 dalla Nota di aggiornamento del documento di economia e finanza 2023. Gli adeguamenti, in eccesso o in difetto, rispetto ai predetti incrementi tariffari sono definiti in sede di aggiornamento dei piani economico-finanziari»;

Vista la nota 8 febbraio 2024 con la quale l'ART ha comunicato l'insussistenza dei presupposti per l'espressione del parere richiesto, poiché l'intero periodo in esame non è interessato dalla regolazione di competenza dell'ART;

Vista la nota 27 giugno 2024, n. 18842, con la quale la Direzione competente del MIT ha inviato all'Ufficio di Gabinetto la documentazione relativa alla proposta in esame;

Vista la nota 13 settembre 2024, n. 34088, con la quale l'Ufficio di Gabinetto del MIT ha trasmesso per l'iscrizione all'ordine del giorno del CIPESS, tra l'altro, la documentazione relativa allo schema di atto aggiuntivo n. 3 alla Convenzione unica di concessione SALT, ai sensi dell'art. 43 del decreto-legge n. 201 del 2011;

Vista la nota 23 ottobre 2024, n. 11654, con la quale il DIPE ha ritenuto che il CIPESS non fosse competente per esprimersi su quattro degli argomenti richiesti dal MIT e ha rimesso al medesimo ministero, con la citata nota del 13 settembre 2024, la valutazione su due argomenti residui, alla luce del tempo passato dalla scadenza delle concessioni;

Vista la nota 8 gennaio 2025, n. 349, con la quale il MIT ha «confermato l'esigenza di sottoporre all'ordine del giorno del CIPESS, l'acquisizione del parere sul terzo atto aggiuntivo alla Convenzione SALT S.p.a. (tronco A12) e Autofiori S.p.a. (tronco A10)»;

Considerato che, all'esito dell'istruttoria svolta in merito alla richiesta del MIT, il comitato ha valutato di esprimersi con il parere previsto dell'art. 43 del decreto-legge n. 201 del 2011 in merito al terzo atto aggiuntivo alla Convenzione SALT e al terzo atto aggiuntivo alla Convenzione Autostrada dei fiori, relativi ai rispettivi periodi residui di concessione ai soli fini dell'accertamento dei rapporti economici derivanti dalla precedente concessione;

Vista la nota 11 febbraio 2025, n. 1712, con la quale il coordinatore del NARS ha richiesto una serie di chiarimenti e integrazioni;

Vista la nota, 12 marzo 2025, n. 7489, con la quale il MIT ha trasmesso le integrazioni e i chiarimenti richiesti;

Visto il parere 24 marzo 2025, n. 3, del NARS, con le valutazioni, prescrizioni e raccomandazioni sulla proposta di aggiornamento in esame;

Ritenuto di concordare con le valutazioni e le conseguenti prescrizioni e raccomandazioni del citato parere NARS, sottoposte al CIPESS, in considerazione della natura di organismo tecnico del nucleo, che svolge attività di consulenza e supporto al comitato ed è composto da rappresentanti delle amministrazioni presenti nel comitato stesso, condividendone nel merito il contenuto;

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

sotto il profilo tecnico-procedurale:

1. con nota 27 giugno 2024, n. 18842, la Direzione competente del MIT ha informato che in data 27 dicembre 2019 è stato pubblicato il bando di gara per l'affidamento, in forma congiunta, della gestione delle tratte autostradali A10 e A12, in considerazione del fatto che le due tratte separate avevano una estensione chilometrica inferiore al minimo suggerito dagli ambiti ottimali ART;

2. il 18 gennaio 2022, è stato sottoscritto il contratto di concessione con l'aggiudicatario che, in seguito, ha costituito la società di progetto Concessioni del Tirreno S.p.a.; la Convenzione di concessione è divenuta pienamente efficace con l'emanazione del decreto interministeriale del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, del 25 marzo 2022 n. 74, registrato dalla Corte dei conti il 1° giugno 2022;

3. nella medesima nota del 27 giugno 2024, il MIT ha informato che in data 5 giugno 2024, è avvenuto il subentro da parte del nuovo concessionario concessioni del Tirreno;

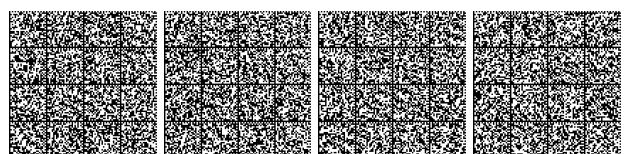
4. con nota 13 settembre 2024, n. 34088, il Gabinetto del MIT ha inviato la documentazione relativa alla riassegnazione delle Concessioni SALT e Autofiori, ed in particolare la nota 27 giugno 2024, n. 18842, con la quale si chiede al CIPESS di «esprimersi con apposita delibera mediante la quale:

a) si prende atto dell'intervenuto trasferimento delle tratte autostradali A12 (Livorno - La Spezia) e A10 (Savona - Ventimiglia) alla Società Concessioni del Tirreno S.p.a. individuata con procedura di gara;

b) si prende atto della complessiva documentazione acquisita relativa alla definizione dei rapporti delle Società SALT S.p.a. (tronco A12) e Autostrada dei fiori S.p.a. (tronco A10);

c) si approva il III atto aggiuntivo alla convenzione della Società SALT S.p.a. (tronco A12) ed il relativo PEF regolatorio con il quale è disciplinato il periodo residuo di concessione;

d) si approva il III atto aggiuntivo alla convenzione della Società Autostrada dei fiori S.p.a. (tronco A10) ed il relativo PEF regolatorio con il quale è disciplinato il periodo residuo di concessione;



e) si esprime parere favorevole in ordine alla definizione dei rapporti economici delle Società SALT S.p.a. (tronco A12) e Autostrada dei fiori S.p.a. (tronco A10) e, con essi, alla quantificazione dell'indennizzo da subentro, mediante le pattuizioni riportate nel III e IV atto aggiuntivo alle rispettive Convenzioni di concessione;

f) si stabilisce che l'efficacia del III e IV atto aggiuntivo alle convenzioni di concessione per le società in questione è subordinata all'emanazione di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, soggetto a registrazione della Corte dei conti»;

5. con nota 23 ottobre 2024, n. 11654, il DIPE ha riscontrato la richiesta del MIT del 13 settembre 2024, rappresentando che: «Con riferimento ai punti a) e b) - come, peraltro, affermato dalla Corte dei conti in sede di verifica di legittimità per analoghe fattispecie - giova sottolineare in questa sede che le deliberazioni del comitato non possono avere ad oggetto una mera presa d'atto, in assenza di specifiche disposizioni normative o regolamentari in tal senso ovvero di previsioni recate da altre deliberazioni del comitato medesimo, risultando, in ogni caso, esperibile lo strumento dell'informativa al CIPESS»;

5.1 «Con riferimento ai punti e) ed f), come già rappresentato dalla Direzione generale competente nella citata nota prot. n. 0025634 del 13 settembre 2024, il CIPESS, in precedenza, non si è espresso sulla definizione dei rapporti economici successivi alla scadenza della concessione e sulla quantificazione del valore di subentro, che, da un lato, non rientrano nel perimetro delle disposizioni normative relative agli aggiornamenti/revisioni delle concessioni in vigenza dei contratti ai sensi dell'art. 43 del decreto-legge 201/2011 e, dall'altro lato, non trovano adeguata fonte in norme di legge di rango primario ovvero regolamentari»;

5.2 per quanto riguarda i due punti restanti si è rimessa al MIT «ogni valutazione in ordine alla conferma della richiesta di iscrizione all'O.d.G. del CIPESS di cui ai punti c) e d), che andrà opportunamente motivata ai sensi dell'art. 43 d.l. n. 201/2011»;

6. con nota 8 gennaio 2025, n. 349, il MIT ha fatto presente che: «tra le cause connesse alla base dell'estensione dei tempi per l'aggiornamento dei rapporti concessori, specifica rilevanza assumono le modifiche regolatorie introdotte con decreto-legge n. 109 del 2018 (decreto Genova) e le criticità connesse all'emergenza epidemiologica da COVID 19. In aggiunta si evidenzia che il III atto aggiuntivo alla convenzione delle Società SALT S.p.a. (tronco A12) e Autofiori S.p.a. (tronco A10) si caratterizza per la presenza di interventi aggiuntivi, necessitati dal mantenimento di condizioni di sicurezza all'utenza. Suddetti atti aggiuntivi risultano altresì idonei a determinare effetti sulla finanza pubblica mediante la quantificazione del capitale investito netto regolatorio (CIN regolatorio)»; pertanto il MIT ha concluso che: «Tenuto conto che le richiamate circostanze

configurano i presupposti di cui all'art. 43 del decreto-legge 201/2011 e successive modificazioni ed integrazioni, si conferma per quanto di competenza l'esigenza di sottoporre all'ordine del giorno del CIPESS, l'acquisizione del parere sul terzo atto aggiuntivo alla Convenzione SALT S.p.a. (tronco A12) e Autofiori S.p.a. (tronco A10)»;

7. con nota 11 febbraio 2025, n. 1712, il NARS ha richiesto alcuni chiarimenti relativi alla documentazione inviata e all'applicazione del sistema tariffario ART;

8. il MIT ha fornito riscontro alle richieste suddette con nota 12 marzo 2025, n. 7489, inviando anche una integrazione istruttoria relativa al PEF datata 5 giugno 2024, rispetto alla relazione MIT datata 22 dicembre 2023, chiarendo, in particolare, che:

8.1 il PEF allegato al III atto aggiuntivo è definito alla luce della dichiarazione dell'ART di non essere competente in merito, rimanendo pertanto esclusa l'applicazione del regime tariffario definito ai sensi dell'art. 16, del decreto-legge n. 109 del 2018. Il PEF e il testo del III atto aggiuntivo alla convenzione unica sono stati sviluppati assumendo dunque a riferimento la regolazione prevista dalla delibera CIPE n. 39/2007;

8.2 il III atto aggiuntivo alla convenzione e l'allegato PEF, trasmessi con nota del 28 febbraio 2024, sono stati trasfusi nel Verbale di trasferimento dell'infrastruttura sottoscritto con il concessionario subentrante in data 5 giugno 2024;

8.3 la documentazione di cui ai punti 8.1 e 8.2 è stata inviata per l'iscrizione all'ordine del giorno del CIPESS con nota MIT-GAB n. 34088 del 13 settembre 2024 e, in particolare, le note del 27 giugno 2024, prot. n. 18842 e n. 18843, assieme ai relativi allegati, costituiscono la documentazione di riferimento per l'espressione del parere del CIPESS;

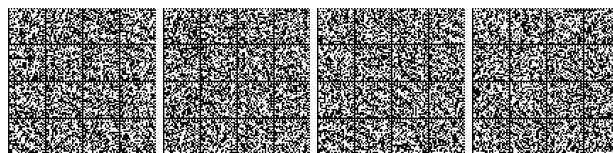
9. il NARS, con parere n. 3 del 24 marzo 2025, ha formulato le seguenti prescrizioni e raccomandazioni concernenti lo schema di terzo atto aggiuntivo ed il PEF:

con riguardo all'articolato dello schema di III atto aggiuntivo, che venga prescritta:

la sostituzione nelle premesse, all'ultimo capoverso, delle parole «con la quale è stato approvato il presente atto aggiuntivo, il piano economico finanziario e gli altri allegati dell'atto aggiuntivo» con le seguenti: «recante il parere sul presente atto aggiuntivo, sul piano economico finanziario e sugli altri allegati dell'atto aggiuntivo».

Sempre con riguardo all'articolato dello schema del III atto aggiuntivo, che venga raccomandato al concedente:

di dare atto dell'approvazione dell'aggiornamento della convenzione con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze;



Inoltre, il NARS suggerisce al CIPESS, con riguardo al piano economico finanziario, che venga prescritta al Ministero concedente:

la risoluzione della discrasia relativa all'utile indicato nelle tabelle DICOTER, in quanto al rigo 1.1 del Conto finanziario viene riportato un valore pari a 57,6 milioni di euro, mentre al rigo 2.42 del conto economico viene riportato un valore pari a 57,9 milioni di euro;

raccomandando, altresì, di verificare e garantire la coerenza interna degli atti; sotto l'aspetto economico-finanziario:

1. Il PEF e il PFR si riferiscono al periodo regolatorio dal 1° gennaio 2019 al 31 luglio 2019;

2. il PEF è basato sul sistema tariffario di cui alla delibera CIPE n. 39/2007;

3. il piano di investimenti relativi agli ultimi sette mesi di concessione è pari a 27,5 milioni di euro;

4. il costo medio ponderato del capitale (WACC) espresso in termini nominali risulta pari al 7,48% al lordo delle imposte e al 5,40% al netto delle imposte;

5. il valore delle immobilizzazioni reversibili alla scadenza della concessione è pari a circa 241,8 milioni di euro e coincide con il valore di subentro al 31 luglio 2019 indicato nel PEF;

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 del 27 marzo 2025, n. 3697, 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;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Considerato che ai sensi dell'art. 16, comma 10, della legge 27 febbraio 1967, n. 48, e successive modificazioni, questo comitato è presieduto «dal 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 il dibattito svolto in seduta;

#### ESPRIME PARERE

1. Sulla proposta di aggiornamento del Piano economico-finanziario per il periodo regolatorio 1° gennaio - 31 luglio 2019 e relativo schema di atto aggiuntivo n. 3 alla convenzione tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (concedente) e la Società Autostrada Ligure Toscana S.p.a. (concessionario), con le prescrizioni e le raccomandazioni di cui al parere NARS n. 3, del 24 marzo 2025, che il comitato fa proprio, che si intende integralmente richiamato e del quale si riportano le conclusioni.

Si prescrive:

1.1. Con riguardo all'articolato dello schema di III atto aggiuntivo, la sostituzione nelle premesse, all'ultimo capoverso, delle parole «con la quale è stato approvato il presente atto aggiuntivo, il piano economico finanziario e gli altri allegati dell'atto aggiuntivo» con le seguenti: «recante il parere sul presente atto aggiuntivo, sul piano economico finanziario e sugli altri allegati dell'atto aggiuntivo»;

1.2. Al Ministero concedente la risoluzione della discrasia relativa all'utile indicato nelle tabelle DICOTER, in quanto al rigo 1.1 del Conto finanziario viene riportato un valore pari a 57,6 milioni di euro, mentre al rigo 2.42 del Conto economico viene riportato un valore pari a 57,9 milioni di euro.

Si raccomanda:

1.3. Con riguardo all'articolato dello schema del III atto aggiuntivo, al Concedente di dare atto dell'approvazione dell'aggiornamento della convenzione con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze;

1.4. Di verificare e garantire la coerenza interna degli atti nel recepire le prescrizioni e le raccomandazioni di cui alla presente deliberazione del comitato.

2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo comitato, la conservazione dei documenti relativi alla concessione in esame.

*Il Vice Presidente:* GIORGETTI

*Il Segretario:* MORELLI

25A03974

