

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

DELIBERA 29 maggio 2024

Parere sulla proposta di revisione del piano economico-finanziario e relativo schema di atto aggiuntivo n. 4 alla convenzione unica di concessione tra Concessioni autostradali lombarde S.p.a. e societa' Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.a. e contestuale ritiro della delibera n. 7 del 21 marzo 2024. (Delibera n. 33/2024). (24A03693)

(GU n.168 del 19-7-2024)

IL COMITATO INTERMINISTERIALE
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA
E LO SVILUPPO SOSTENIBILE
nella seduta del 29 maggio 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, nonche' 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 qualita' 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'attivita' 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 utilita'», 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 utilita', 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 utilita'»;

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 societa' 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 utilita', ferme restando le competenze delle autorita' 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, nonche' 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 attivita' e' 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, nonche' 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, nonche' 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 modalita' 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 Comunita' 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 societa' ANAS S.p.a. gia' sottoscritti dalle societa' concessionarie autostradali alla data del 31 luglio 2010»;

Visto il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, recante «Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonche'

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, sentita 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»;

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 marzo 2006, n. 77, con la quale questo Comitato ha approvato il progetto preliminare aggiornato del «Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse»;

2. la delibera CIPE 4 ottobre 2007, n. 108, con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, in merito allo schema di «convenzione unica» sottoscritto il 1° agosto 2007 tra Concessioni autostradali lombarde S.p.a., di seguito CAL, subentrata ad ANAS S.p.a. nelle funzioni di soggetto concedente ai sensi del comma 979 dell'art. 1 della legge 27 dicembre 2006, n. 296, e Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.a., di seguito APL, convenzione che è stata poi approvata con il decreto interministeriale 12 febbraio 2008, n. 1667;

3. la delibera CIPE 6 novembre 2009, n. 97, con la quale questo Comitato ha approvato il progetto definitivo dell'intervento «Collegamento autostradale tra Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse» (Pedemontana Lombarda);

4. la delibera CIPE 1° agosto 2014, n. 24, con la quale questo Comitato ha formulato parere favorevole sul II atto aggiuntivo alla convenzione unica tra CAL e APL e determinato l'importo del contributo pubblico a fondo perduto necessario per il riequilibrio del PEF in 393 milioni di euro e l'ammontare delle misure di defiscalizzazione in 800 milioni di euro in valore assoluto;

5. la delibera CIPE 17 gennaio 2019, n. 1, con la quale questo Comitato ha disposto la proroga di due anni del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità delle aree interessate dall'opera ed ancora in fase di realizzazione, apposta con la citata delibera CIPE n. 97 del 2009, già prorogata con la delibera CIPE 19 gennaio 2017, n. 1;

6. la delibera CIPE 24 luglio 2019, n. 42, con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole ai cambiamenti proposti sul

precedente parere, espresso con delibera n. 24 del 2014, in particolare, approvando la traslazione in avanti del cronoprogramma delle tratte ancora da realizzare, con previsione della sua decorrenza dalla data di effettiva efficacia dell'atto stesso e confermando l'ammontare massimo delle misure di defiscalizzazione con previsione della loro effettiva erogazione al verificarsi delle condizioni previste per legge, confermando, inoltre il parere favorevole sull'atto aggiuntivo n. 2, sottoscritto da CAL e APL in data 20 dicembre 2018, con le citate modifiche;

7. la delibera CIPESS 29 aprile 2021, n. 1, con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole in ordine alla proroga fino al 31 agosto 2021 dei termini dell'art. 3.1 dell'atto aggiuntivo n. 2 alla convenzione unica di concessione del Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo e opere connesse (Pedemontana Lombarda) relativi alla sottoscrizione del contratto di finanziamento per la realizzazione delle tratte B2 e C;

8. la delibera CIPESS 29 marzo 2023, n. 8, con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole sulla proposta di aggiornamento del piano economico-finanziario e relativo schema di atto aggiuntivo per il periodo regolatorio 2020-2024, ai sensi dell'art. 43 del decreto-legge n. 201 del 2011;

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, e' 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 modalita' di aggiornamento quinquennale dei PEF;

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

Visto il secondo atto aggiuntivo alla convenzione unica, sottoscritto in data 20 dicembre 2018, che include l'aggiornamento del PEF relativo al periodo regolatorio 2014-2018;

Visto il decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, recante «Disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonche' 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 20 marzo 2020, n. 70, con la quale l'ART ha avviato il procedimento volto a stabilire il «Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'art. 43 del decreto-legge n. 201/2011 come richiamato dall'art. 37 del medesimo decreto. Convenzione unica Concessioni autostradali lombarde S.p.a. - Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.a.» avviando, altresì, la relativa consultazione pubblica;

2. delibera 18 giugno 2020, n. 106 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 Concessioni autostradali lombarde S.p.a. e Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.a., con la quale e' previsto che la percentuale complessiva di recupero di efficienza produttiva e' pari a 2,18%, mentre l'indicatore di produttivita' da impiegarsi nella formula del price cap e' pari a 0,44%;

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, e' 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 funzionalita' del Ministero delle infrastrutture e della mobilita' 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 annualita' 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 conformita' alle delibere adottate dall'ART, di cui all'art. 13, comma 3, del decreto-legge n. 162 del 2019;

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;

Visto il terzo atto aggiuntivo alla convenzione unica, sottoscritto in data 23 giugno 2023, che include l'aggiornamento del PEF relativo al periodo regolatorio 2020-2024;

Vista la nota 7 agosto 2023, n. 824, con la quale CAL ha presentato al MIT formale istanza di revisione del PEF, individuando come elementi eccezionali e imprevedibili di alterazione dell'equilibrio economico finanziario, in linea con quanto previsto dall'art. 12.6

della convenzione unica:

1. l'incremento dei prezzi delle materie prime, conseguente alla situazione macroeconomica generale indotta anche dal conflitto Russia-Ucraina;

2. la riduzione generalizzata, riscontrata sul mercato, delle percentuali di ribasso praticate dagli affidatari di appalti ritenuta correlata all'incertezza dei mercati e al c.d. «caro materiali»;

3. l'incremento dei tassi di interesse da riconoscere agli istituti finanziatori;

Vista la nota 26 settembre 2023, n. 24373, con la quale la competente Direzione generale del MIT ha trasmesso all'ART la documentazione trasmessa da CAL in data 7 agosto 2023 per l'espressione del parere dell'Autorita', 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 12 ottobre 2023, n. 54647, con la quale l'Autorita' ha evidenziato alcune criticità procedurali oltre ad alcune valutazioni di merito concludendo che «non sussistono le condizioni per rendere il parere richiesto, si manifesta la disponibilità degli uffici dell'Autorita' per soddisfare eventuali esigenze di chiarimento»;

Vista la nota CAL 17 ottobre 2023, n. 1035, con la quale il concedente ha riscontrato le osservazioni dell'ART, ribadendo «la necessità che codesta rispettabile Autorita' emetta nel più breve tempo possibile il parere richiesto ai sensi dell'art. 43 del decreto-legge n. 201/2011»;

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 ART 16 novembre 2023, n. 66980, con la quale l'Autorita' ha trasmesso in allegato il parere ART n. 25, evidenziando alcune criticità presenti nel PEF in revisione ed ha inoltre allegato un documento contenente osservazioni sullo schema di quarto atto aggiuntivo «al fine di adeguare le previsioni degli atti convenzionali al mutato quadro normativo e regolatorio in materia di concessioni autostradali»;

Vista la nota 11 dicembre 2023, n. 46155, 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 APL;

Visto il parere ART n. 30 del 15 dicembre 2023 recante le «Valutazioni, ai sensi del punto 28 del sistema tariffario approvato con delibera n. 106 del 18 giugno 2020, sull'adeguamento tariffario per l'anno 2024 da applicare alle tratte autostradali assentite in concessione a Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.a.»;

Vista la nota 19 dicembre 2023, n. 11357, con la quale il DIPE ha richiesto al MIT un'integrazione della documentazione trasmessa ed in particolare «una relazione complessiva sull'istruttoria in esame, in cui venga dato anche conto delle valutazioni di codesta amministrazione in merito all'eventuale ricorso al residuo di contributi pubblici non utilizzati, relativi a contributi quindicinali stanziati, e degli elementi relativi al parere ART n. 30 del 15 dicembre 2023»;

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;

Vista la nota 11 gennaio 2024, n. 811, con la quale la competente direzione del MIT ha trasmesso la documentazione integrativa richiesta;

Vista la nota CAL 5 febbraio 2024, acquisita al protocollo DIPE n. 1290 del 6 febbraio 2024, con la quale CAL ha trasmesso la documentazione richiesta nella seduta istruttoria del NARS del 1° febbraio 2024;

Visto il parere 7 marzo 2024, n. 2, del NARS, con le valutazioni, prescrizioni, raccomandazioni e osservazioni sulla proposta di aggiornamento in esame;

Vista le delibera CIPESS del 21 marzo 2024, n. 7, con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole sulla proposta di revisione del piano economico-finanziario e relativo schema di atto aggiuntivo n. 4 di APL per il periodo regolatorio 2024-2028, ai sensi dell'art. 43 del decreto-legge n. 201 del 2011;

Visto il rilievo della Corte dei conti del 6 maggio 2024, acquisito al protocollo DIPE n. 4413 del 7 maggio 2024, con il quale la Corte ha richiesto chiarimenti, tra l'altro, sui punti seguenti:

1. variazione del costo complessivo dell'opera e sulle sue componenti;

2. mancata considerazione da parte del MIT dei pareri dell'ART n. 25 del 15 novembre 2023 e n. 30 del 15 dicembre 2023, atteso che l'Autorita' ha valutato l'adeguamento «non conforme» al sistema tariffario ART;

3. le valutazioni svolte da questo Comitato in relazione a quanto dedotto dal MIT rispetto alle osservazioni dell'ART circa l'utilizzo del WACC post tax (richiesto dall'ART e ritenuto dal MIT non conforme alle indicazioni di cui alla delibera CIPE n. 1 del 2013);

4. riferibilita' soggettiva del documento datato 6 dicembre 2023 recante «Relazione di ottemperanza del concedente»;

Vista la nota 7 maggio 2024, n. 4457, con la quale il DIPE ha trasmesso al MIT il rilievo formulato dalla Corte dei conti, richiedendo chiarimenti in merito;

Viste le note 17 maggio 2024, n. 14942 e 21 maggio 2024, n. 15203, con le quali il MIT ha riscontrato la citata nota DIPE fornendo una serie di chiarimenti in relazione ai rilievi formulati dalla Corte dei conti, tra i quali:

1. il costo complessivo dell'opera, risultante dalla proposta di PEF, e' pari a 4.598 milioni di euro e considera il nuovo tracciato della tratta «D» (cosiddetta «Variante D-breve») individuato a seguito di una project review; gli importi rilevati nei rilievi non si riferiscono al suddetto costo, bensì alla previsione di spesa per la realizzazione dell'opera che includeva l'originario tracciato della tratta «D», aggiornato ai prezzi correnti, e che risultava pari a 5.230 milioni di euro, come indicato nella relazione di accompagnamento al PEF, con un incremento di 1.112 milioni di euro;

2. le osservazioni di cui al parere ART n. 30 del 2023 sono riferite a valutazioni sul PEF del III atto aggiuntivo e, in particolare, alla fattispecie dell'adeguamento tariffario annuale relativo al 2024, distinta e non riferibile alla proposta di aggiornamento del PEF di cui al IV atto aggiuntivo; con riguardo alle osservazioni dell'ART di cui al parere n. 25 del 2023 relative al PEF del IV atto aggiuntivo, le medesime sono state recepite dal concedente e dal concessionario con riferimento a: applicazione del meccanismo di poste figurative di cui al punto 26 del sistema tariffario ART; incremento di produttività da efficientamento per il tramite dell'applicazione dell'obiettivo di efficientamento sui costi operativi dell'anno base (2022) per il quinquennio 2024 - 2028; tasso di inflazione programmato pari al 5,60% per l'anno 2023 e al 2,30% per gli anni successivi fino al termine della concessione; adeguamento degli indicatori di sostenibilità. Rispetto alle ulteriori osservazioni dell'ART, nella formulazione di PEF non sono state integralmente considerate le indicazioni riconducibili a valutazioni non prescrittive ovvero, per le quali il concedente ha accertato la non applicabilità in quanto non coerenti con il quadro convenzionale di riferimento, nei termini puntualmente motivati in seno alla citata nota MIT del 17 maggio 2024, n. 14942;

3. le previsioni di cui al decreto legislativo n. 36 del 2023 non risultano direttamente applicabili al collegamento autostradale in oggetto in quanto la relativa convenzione unica e' stata sottoscritta nel 2007, in vigore del precedente codice dei contratti pubblici (decreto legislativo n. 163 del 2006). La proposta di revisione del PEF risulta coerente alle previsioni del decreto legislativo n. 36 del 2023 in tema di allocazione dei rischi, tenuto conto che tale proposta non incide sull'allocazione del rischio operativo, che rimane a carico della società concessionaria;

4. la documentazione istruttoria predisposta dal concedente CAL S.p.a. risulta comprensiva di apposita «Relazione di ottemperanza del

concedente» in cui viene data puntuale evidenza delle motivazioni sottostanti ciascuna decisione in ordine alle indicazioni riportate nel parere n. 25 del 2023 dell'Autorita' di regolazione dei trasporti.

Considerato che le «Linee guida per l'applicazione delle misure previste dall'art. 18 della legge n. 183/2011», allegate alla delibera CIPE n. 1 del 2013, che regolano la fattispecie, al punto 3.5 dispongono che «la misura generata dalle imposte sui redditi e dall'IRAP non versate e' rappresentata nel Piano finanziario regolatorio defiscalizzato attraverso la riduzione del WACC durante il periodo di applicazione della misura stessa», non prevedendo la necessaria applicazione del WACC post-tax, che nel caso di specie potrebbe peraltro determinare effetti distorsivi, come osservato anche dal MIT con le suddette note;

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

sotto il profilo tecnico-procedurale:

1. l'aggiornamento della convenzione sotto il profilo economico-finanziario avviene con l'aggiornamento dei PEF e la stipula di atti aggiuntivi alla fine di ogni periodo regolatorio quinquennale, mentre la revisione del PEF richiede, ai sensi dell'art. 12.6 della convenzione unica, la sussistenza di eventi straordinari e imprevedibili tali da determinare un'alterazione dell'equilibrio economico-finanziario;

2. il NARS ha indicato (pareri NARS numero 2 del 2024 e numero 1 del 2023) che l'adeguamento della convenzione unica (sorta in vigenza del decreto legislativo n. 163 del 2006) alla normativa sopravvenuta «deve essere rimesso al Ministero proponente e per suo tramite al concedente», tenuto conto delle norme transitorie contenute nell'art. 216, comma 1 del decreto legislativo n. 50 del 2016 e, oggi, negli articoli 225-226 del decreto legislativo n. 36 del 2023, che fanno salva la disciplina previgente, «senza parimenti trascurare la necessaria adesione del concessionario a una rivisitazione sostanziale della disciplina convenzionale. Cio' ad eccezione dei profili regolatori, che restano di obbligatorio recepimento.»; il concedente deve, dunque, dar seguito agli adeguamenti del testo convenzionale richiesti dall'Autorita' di regolazione dei trasporti «ove rientranti nel perimetro del sistema tariffario di competenza dell'Autorita' stessa», dovendo essere rimessa al concedente ogni opportuna valutazione per le altre considerazioni espresse dall'Autorita' in quanto da considerarsi non vincolanti;

3. l'ART, con parere n. 25 del 15 novembre 2023, si e' espressa in merito alla proposta di aggiornamento del PEF relativo alla convenzione unica, formulando alcune osservazioni sui seguenti aspetti:

3.1. considerazioni preliminari;

3.2. valutazioni preliminari sull'istanza di revisione straordinaria;

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

3.4. osservazioni inerenti a difformita' applicative relative a:

3.4.1. applicazione del meccanismo di poste figurative di cui al punto 26 del Sistema tariffario ART;

3.4.2. obiettivo di incremento di produttivita' da efficientamento;

3.4.3. dinamica dei pedaggi nel periodo concessorio;

3.4.4. tasso di inflazione programmato adottato nella costruzione tariffaria;

3.4.5. misure di defiscalizzazione;

3.4.6. recupero degli effetti economici scaturenti dall'emergenza sanitaria dovuta al COVID-19;

3.4.7. indicatori di sostenibilita' della concessione;

4. con note in data 11 dicembre 2023, n. 32735 e n. 32766, la competente Direzione generale del MIT ha riscontrato i rilievi formulati dall'ART nel citato parere, fornendo altresì la «Relazione di ottemperanza del concedente in merito alle osservazioni ART contenute nel parere n. 25/2023 del 15 novembre 2023, trasmesso con nota del 15 novembre 2023, prot. n. 0066980/2023.»;

5. con nota 19 dicembre 2023, n. 11357, il DIPE ha richiesto

alcune integrazioni documentali necessarie all'istruttoria, con particolare riferimento a:

5.1. una relazione del MIT che tenga conto anche del parere ART n. 30 del 15 dicembre 2023;

5.2. la verifica dell'aggiornamento della documentazione trasmessa;

5.3. una valutazione complessiva dell'iter di project review della tratta D;

5.4. gli estremi di registrazione del decreto interministeriale MIT-MEF n. 253/2023;

6. con nota 11 gennaio 2024, n. 811, acquisita al prot. DIPE n. 293, il MIT ha trasmesso la seguente documentazione:

6.1. la relazione istruttoria della competente Direzione generale del MIT relativa allo «Schema di atto aggiuntivo n. 4 alla convenzione unica di concessione tra Concessioni autostradali e lombarde S.p.a. (CAL) e Societa' Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.a. (APL)», nel cui ambito, con riferimento al parere ART n. 30 del 15 dicembre 2023 viene rilevato che «lo stesso afferisce tematiche quali l'aggiornamento tariffario 2024 e l'atto aggiuntivo n. 3, [...], e pertanto non risulta riferibile alla revisione del PEF in oggetto»;

6.2. la nota CAL prot. U-2023-1250 del 19 dicembre 2023 di riscontro alla nota ART di trasmissione del parere n. 30/2023;

7. in esito all'audizione tenutasi nella riunione istruttoria del NARS del 1° febbraio 2024, CAL ha trasmesso una nota integrativa di chiarimento circa il calcolo delle poste figurative e l'accantonamento al fondo di svalutazione crediti, acquisita al prot. DIPE n. 1290 del 6 febbraio 2024;

8. il NARS, con parere del 7 marzo 2024, n. 2, ha formulato alcune osservazioni, prescrizioni e raccomandazioni concernenti lo schema di quarto atto aggiuntivo, in particolare, tra le piu' rilevanti:

8.1. in merito alla durata della concessione, il NARS ritiene necessario, al fine di rendere certa e determinata la sua durata, che venga prescritta la modifica dell'art. 4.1 della convenzione unica, come segue:

«4.1 La scadenza della concessione e' fissata al trentesimo anno successivo a quello di definitiva entrata in esercizio dell'intera Autostrada e comunque non oltre nel termine perentorio del 31 dicembre 2061». Conseguenzialmente sono eliminate le lettere b) e c) dell'art. 5 "Pattuizioni specifiche" dell'atto aggiuntivo n. 4.»

8.2. in merito ai minori ribassi praticati in fase di aggiudicazione, che il concedente ha valutato quale conseguenza di eventi di forza maggiore, tale da farne motivo alla base della procedura di riequilibrio, il NARS ritiene necessario prescrivere che nell'aggiuntivo n. 4 sia inserita, all'art. 5, una nuova lettera nei termini seguenti: «Con l'atto aggiuntivo n. 4, le parti convengono che, ai fini dell'aggiornamento del PEF 2023 ai sensi degli articoli 12.4 e 12.4-bis della convenzione unica, come modificati dall'atto aggiuntivo n. 3, verranno considerati i maggiori ribassi, rispetto ai valori assunti nel PEF 2023, conseguiti a seguito delle procedure di gara all'uopo concluse per la realizzazione delle opere non ancora aggiudicate alla data di efficacia dell'atto aggiuntivo n. 4»;

sotto l'aspetto economico-finanziario:

1. in considerazione delle molteplici versioni pervenute ed esaminate in sede NARS, il parere NARS e lo schema di delibera CIPESS, ai fini dell'analisi delle componenti economiche e finanziarie del Piano economico finanziario fanno riferimento al PEF 2023 in formato editabile («.xls») allegato alla documentazione;

2. il PEF presentato da APL si sviluppa dal 2024 al 2061 e prevede in particolare la rideterminazione del periodo regolatorio anticipato dal periodo 2025-2029 al 2024-2028, con anno base il 2022 e anno ponte il 2023;

3. la nuova scadenza della concessione e' stata prevista nella proposta di revisione al 31 dicembre 2061 in quanto, come previsto dalla convenzione unica, tale data e' fissata a trenta anni dall'apertura al traffico dell'intera tratta autostradale e con la proposta di aggiornamento in esame il cronoprogramma dei lavori prevede il termine per l'apertura al traffico della tratta D a fine dicembre 2031;

4. sono previsti nel PEF 2023 investimenti per un importo

complessivo (Lavori e somme a disposizione) pari a circa 4.598 milioni di euro, in aumento di 480 milioni di euro rispetto al PEF 2020, a cui si aggiungono altri investimenti ammessi a tariffa per circa 19,5 milioni di euro, «connessi ad oneri fidejussori e assicurativi legati alla realizzazione dell'opera»;

5. l'aumento dei costi di 480 milioni di euro deriva dall'aumento del costo dei lavori per 482,6 milioni di euro circa, e da una contestuale riduzione del costo delle altre voci considerate congiuntamente di circa 2,6 milioni di euro, comprensive anche dei costi per espropri e progetti locali e misure compensative;

6. l'aumento del costo e' reso meno gravoso dalla riduzione del costo della tratta D, con la previsione di una tratta D «breve» con un tracciato di lunghezza ridotta a 8,9 km, in sostituzione del tracciato di 15,9 km precedentemente previsto e senza tale revisione della tratta il costo sarebbe stato di 5.230 milioni di euro;

7. Le variazioni complessive di costo vengono coperte con le seguenti misure:

riduzione della lunghezza del tracciato e dunque del costo della tratta D;

utilizzo di una ulteriore quota di contributo pubblico statale gia' stanziato, pari a 103 milioni di euro;

incremento della tariffa applicata all'utenza pari al 3,52 per cento (in incremento rispetto a quanto precedentemente previsto, +1,51 per cento fino al 2025 e +2,35 per cento dal 2025 al 2060).

8. il capitale investito netto, di seguito CIN, al 31 dicembre 2023 e' distinto in «CIN beni reversibili ante», pari a circa 583 milioni di euro, e «CIN beni reversibili post», pari a circa 93 milioni di euro;

9. il tasso interno di rendimento, determinato secondo il sistema tariffario previgente e' pari al 6,27 per cento;

10. il tasso di remunerazione del capitale investito nominale (WACC) applicato ai nuovi investimenti e' pari al 6,03 per cento, come individuato dalla delibera ART, n. 154 del 2022, in luogo del valore piu' elevato del 7,69 per cento derivante dall'applicazione della delibera ART n. 139/2023;

11. il valore di subentro risulta essere nullo;

12. il fattore di efficientamento complessivo, quantificato da ART nel 2,18 per cento, viene conseguito nell'arco del periodo regolatorio attraverso l'applicazione di un tasso annuale dello 0,45 per cento;

13. il tasso di inflazione utilizzato nel PEF e' pari al 5,6 per cento per il 2023 e, successivamente, al 2,3 per cento annuo per tutta la durata della concessione;

14. l'incremento tariffario annuo e' determinato nella misura del 3,52 per cento annuo dal 2024 al 2061, tale da garantire l'azzeramento delle poste figurative nell'arco della concessione;

15. i volumi di traffico nel piano prevedono un aumento da 285.216 veicoli-km/anno nel 2023 a 1.323.500 veicoli-km/anno nel 2061 (+464 per cento) e risultano essere fortemente influenzate dall'apertura delle nuove tratte, B2 e C, previste per il 2026, e della tratta D, prevista per fine 2031;

Vista la nota del 23 maggio 2024, prot. n. 20033, con cui il Gabinetto del MIT, in ragione del rilievo formulato dalla Corte dei conti in data 6 maggio 2024 in ordine alla delibera n. 7 del 2024, nonche' alla luce delle osservazioni pervenute dalla competente Direzione generale, propone il ritiro della suddetta delibera e la contestuale adozione di una nuova delibera in occasione della prossima seduta del CIPESS;

Ritenuto necessario addivenire ad una deliberazione che tenga conto delle precisazioni fornite dal MIT con nota 14942 del 17 maggio 2024 e con nota 15203 del 21 maggio 2024 in merito alle motivazioni del parziale discostamento rispetto ai pareri formulati dall'ART, alla luce del quadro convenzionale di riferimento, ritirando contestualmente la precedente delibera n. 7, perfezionata ma non efficace, con il presente provvedimento;

Considerato che le suddette precisazioni tengono conto delle osservazioni formulate dalla Corte dei conti con il citato rilievo del 6 maggio 2024;

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 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, 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»;

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

Considerato il dibattito svolto in seduta;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Delibera:

1. Il ritiro della delibera CIPESS n. 7 del 21 marzo 2024.

Esprime parere favorevole:

1. sulla proposta di revisione del piano economico-finanziario e relativo schema di atto aggiuntivo n. 4 alla convenzione tra Concessioni autostradali lombarde S.p.a. (concedente) e la società Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.a. (concessionario), con le prescrizioni, raccomandazioni e osservazioni di cui al parere NARS n. 2 del 7 marzo 2024, che il Comitato fa proprie e che si intende integralmente richiamato e del quale si riportano le conclusioni:

1.1. in relazione alla revisione del PEF 2023 e ai suoi presupposti, in particolare rispetto ai ribassi offerti inferiori rispetto a quelli attesi e inseriti nel PEF, viene prescritto dal Comitato quanto segue:

1.1.1. qualora in sede di aggiudicazione degli appalti ancora da assegnare per la progettazione esecutiva e la realizzazione delle opere in concessione si verificassero ribassi superiori ai valori assunti nel PEF 2023, questi siano considerati - ai fini del contenimento delle tariffe - nei successivi aggiornamenti del piano economico finanziario;

1.1.2. sia quindi inserita all'art. 5 «Pattuizioni specifiche» dell'atto aggiuntivo n. 4 una nuova lettera nei termini seguenti: «Con l'atto aggiuntivo n. 4, le parti convengono che, ai fini dell'aggiornamento del PEF 2023 ai sensi degli articoli 12.4 e 12.4-bis della convenzione unica, come modificati dall'atto aggiuntivo n. 3, verranno considerati i maggiori ribassi, rispetto ai valori assunti nel PEF 2023, conseguiti a seguito delle procedure di gara all'uopo concluse per la realizzazione delle opere non ancora aggiudicate alla data di efficacia dell'atto aggiuntivo n. 4»;

1.1.3. sia conseguentemente eliminato l'art. 5.2 dell'atto aggiuntivo n. 3, all'uopo aggiungendo all'art. 5 «Pattuizioni specifiche» dell'atto aggiuntivo n. 4, una lettera del seguente tenore: «l'art. 5.2 dell'atto aggiuntivo n. 3 è stralciato»;

1.2. in relazione all'articolato dello schema di atto aggiuntivo n. 4 alla convenzione unica si prescrive:

1.2.1. di adeguare le premesse e il testo dell'atto aggiuntivo alla nuova denominazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS);

1.2.2. al fine di rendere certa e determinata la durata della concessione, l'art. 4.1 della convenzione unica sia sostituito come segue: «4.1 La scadenza della concessione è fissata al trentesimo

anno successivo a quello di definitiva entrata in esercizio dell'intera Autostrada e comunque non oltre al termine perentorio del 31 dicembre 2061». Conseguenzialmente siano eliminate le lettere b) e c) dell'art. 5 «Pattuizioni specifiche» dell'atto aggiuntivo n. 4;

1.3. in relazione agli elementi del piano economico finanziario si prescrive:

1.3.1. di verificare la sussistenza di eventuali economie di spesa per gli espropri già effettuati, al fine del loro inserimento tra le somme a disposizione nell'ambito del quadro economico di progetto;

1.3.2. con riguardo all'incremento degli oneri per la macro-categoria di opere denominata «Sedi Esercizio Manutenzioni», di verificare ammissibilità e congruità di eventuali opere aggiuntive proposte in variante rispetto al progetto definitivo approvato;

1.3.3. in relazione alla realizzazione delle opere di completamento denominate «centro direzionale» e «TRVA 13-14», le opportune verifiche sull'effettivo conseguimento di eventuali economie e sulla necessità e indifferibilità - per eventuali sopravvenute esigenze operative - della realizzazione delle stesse;

1.3.4. con riferimento alla rilevata discrasia tra l'andamento incrementale della tariffa unitaria media, netto canone, e l'adeguamento tariffario annuale, la verifica e il relativo adeguamento del PEF/PFR;

1.3.5. la rettifica del refuso inerente all'utilizzo del fondo svalutazione crediti nell'ultimo anno di concessione, l'adeguamento del PEF e la relativa verifica da parte del Ministero proponente, prima della eventuale promulgazione del decreto interministeriale di approvazione dell'atto aggiuntivo n. 4;

1.3.6. con riferimento a eventuali finanziamenti da contrarre, l'inserimento di una clausola di financial closing che rimandi la determinazione del tasso da inserire nel PEF al momento del perfezionamento dei contratti di finanziamento, con conseguente adeguamento del piano;

1.4. con riguardo allo schema di atto aggiuntivo n. 4 alla convenzione unica e al PEF/PFR, si raccomanda al Ministero istruttore e al concedente di valutare l'effettiva esigenza, nell'ambito della procedura di revisione del PEF, di procedere alla modifica del periodo regolatorio;

1.5. con riguardo all'incremento degli oneri finanziari, si raccomanda la verifica in ordine alla compensabilità dell'innalzamento dei tassi avvenuto nel periodo 2022-2023 con le intercorse dinamiche dei tassi, considerate in particolare le modalità dei finanziamenti in essere e le tempistiche del rimborso;

1.6. in relazione agli elementi del PEF, si raccomanda:

1.6.1. l'adozione per gli anni successivi al 2024 di un tasso di inflazione annuo analogo all'obiettivo della Banca centrale europea del 2 per cento, con relativo adeguamento del PEF/PFR;

1.6.2. l'adeguamento del valore degli investimenti inseriti nel PEF in base alle risultanze della progettazione esecutiva, qualora in riduzione, nell'ambito delle successive ordinarie procedure di aggiornamento del PEF;

1.6.3. la verifica della congruità della variazione in diminuzione della spesa prevista per gli espropri, in relazione al nuovo tracciato autostradale adottato per la tratta «D»;

1.6.4. la verifica della congruità degli aumenti previsionali di spesa presenti nel «Piano delle manutenzioni» in corrispondenza dell'entrata in esercizio sia delle tratte «B2» e «C», sia della tratta «D»;

1.7. si raccomanda, inoltre, che venga garantita la coerenza interna degli atti modificati nell'adottare le prescrizioni e le raccomandazioni di cui alla 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

Registrato alla Corte dei conti il 4 luglio 2024

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, n. 933