

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

DELIBERA 29 maggio 2024

Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.a. - Parere sulla proposta di aggiornamento del piano economico finanziario e relativo schema di atto aggiuntivo n. 2 per il periodo regolatorio 2020-2024, ai sensi dell'articolo 43 del decreto-legge n. 201 del 2011. (Delibera n. 32/2024). (24A04782)

(GU n.219 del 18-9-2024)

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, 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 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»;

Vista la convenzione unica tra ANAS S.p.a. e Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.a., sottoscritta il 7 novembre 2007, convenzione che disciplina il rapporto di concessione per la costruzione e la gestione delle tratte autostradali A7, da Milano a Serravalle Scrivia, A50 Tangenziale ovest di Milano, A51 Tangenziale est di Milano, A52 Tangenziale nord di Milano. La società gestisce inoltre la Tangenziale ovest di Pavia (A54) e il raccordo autostradale Bereguardo-Pavia (A53);

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

Visto il decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, recante «Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici», convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, come modificato dall'art. 16 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, recante «Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze», convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, che ha ulteriormente ampliato le competenze dell'Autorità di regolazione dei trasporti, di seguito ART, e introdotto disposizioni in materia di tariffe e di sicurezza autostradale e, in particolare:

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

2. l'art. 43, comma 1, il quale prevede che «Gli aggiornamenti o le revisioni delle convenzioni autostradali vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto, laddove comportino variazioni o modificazioni al piano degli investimenti ovvero ad aspetti di carattere regolatorio a tutela della finanza pubblica, sono trasmessi, 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 modalita' di aggiornamento quinquennale dei PEF;

Vista la delibera CIPE 1° agosto 2014, n. 25, con la quale questo Comitato ha formulato parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, in ordine al primo schema di Atto aggiuntivo alla Convenzione unica sottoscritta il 23 marzo 2010 tra ANAS S.p.a. e Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.a. (di seguito Milano Serravalle);

Vista la delibera CIPE 6 agosto 2015, n. 64, con la quale questo Comitato ha formulato parere favorevole sul medesimo schema di primo atto aggiuntivo per una rimodulazione degli investimenti previsti;

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 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 18 febbraio 2019, n. 16, con la quale l'ART ha avviato il procedimento volto a stabilire «il sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del price cap e con determinazione dell'indicatore di produttivita' X a cadenza quinquennale»;

2. delibera 19 giugno 2019, n. 69, con la quale l'ART ha approvato il sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione unica tra ANAS e Milano Serravalle;

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, nonche' 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 conformità 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 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»;

Vista la nota 1° dicembre 2023, n. 25039, con la quale Milano Serravalle ha inviato al MIT una proposta di aggiornamento del PEF;

Vista la nota 21 dicembre 2023, n. 33839, con la quale il MIT ha trasmesso all'ART la documentazione acquisita da Milano Serravalle per l'acquisizione del parere di competenza;

Visto il parere ART 24 gennaio 2024, n. 2, avente ad oggetto «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 ANAS S.p.a. e società Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.a.»;

Vista la nota 13 febbraio 2024, n. 3213, con la quale la Milano Serravalle ha trasmesso la riformulazione del PEF in adempimento ai rilievi espressi nell'ambito del citato parere ART;

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 5 aprile 2024, n. 14040, con la quale l'Ufficio di Gabinetto del MIT ha trasmesso per l'iscrizione all'ordine del giorno del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile la documentazione relativa allo schema di atto aggiuntivo n. 2;

Vista la nota 30 aprile 2024, n. 4253, con la quale il coordinatore del NARS ha richiesto una serie di chiarimenti e integrazioni;

Vista la nota 3 maggio 2024, n. 13323, con la quale il MIT ha trasmesso le integrazioni e i chiarimenti richiesti;

Visto il parere 21 maggio 2024, n. 4, del NARS, 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. 2 del 2024, si e' espressa in merito alla proposta di aggiornamento del PEF relativo alla Convenzione unica, formulando alcune osservazioni su alcuni aspetti, fra i quali il recupero degli effetti economici scaturenti dall'emergenza sanitaria dovuta al Covid-19 e gli indicatori di sostenibilita' della concessione e stime previsionali dei volumi di traffico;

2. Milano Serravalle, con nota 13 febbraio 2024, n. 3213, in merito alle osservazioni formulate nel predetto parere ART, ha rappresentato che al fine di adempiere a quanto previsto dal parere in merito allo studio di traffico e' stato considerato uno studio di traffico univoco, riportato nell'allegato H, predisposto prima dell'emergenza sanitaria e che pertanto non tratta gli effetti economici della pandemia da Covid-19. Il nuovo PEF propone un unico studio di traffico assunto come riferimento per tutte le elaborazioni, in particolare sia per lo sviluppo del PEF sia per la formulazione del Piano finanziario regolatorio, di seguito PFR; Milano Serravalle, inoltre, in merito agli indicatori di sostenibilita' economica, ha rappresentato che sono state eliminate le difformita' metodologiche segnalate nel parere dell'autorita';

3. il NARS, con parere del 21 maggio 2024, n. 4, ha formulato alcune osservazioni, prescrizioni e raccomandazioni concernenti lo schema di secondo Atto aggiuntivo ed il PEF, di cui si riportano alcune di seguito:

con riguardo all'articolato dello schema di atto aggiuntivo n. 2, che venga prescritto:

3.1 l'aggiornamento del quarto punto elenco dei visti, come segue: «l'art. 13, comma 3, del decreto-legge n. 162 del 30 dicembre 2019, convertito, con modificazioni nella legge 28 febbraio 2020, n. 8, come da ultimo sostituito dall'art. 8, comma 9, del decreto-legge 30 dicembre 2023, n. 215, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 febbraio 2024, n. 18, che prevede: "Entro il 30 marzo 2024 le societa' concessionarie per le quali e' intervenuta la scadenza del periodo regolatorio quinquennale presentano le proposte di aggiornamento dei piani economico-finanziari predisposti in conformita' alle delibere adottate ai sensi dell'art. 16, comma 1, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, dall'autorita' di regolazione dei trasporti di cui all'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, nonche' alle disposizioni emanate dal concedente. L'aggiornamento dei piani economico-finanziari, presentati entro il termine del 30 marzo 2024 conformemente alle modalita' stabilite, e' perfezionato entro il 31 dicembre 2024. 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."»;

con riguardo al piano economico finanziario, che venga prescritto:

3.2 di garantire il recupero nell'annualita' 2025 del prossimo periodo regolatorio (2025-2028) in sede di successivo aggiornamento del PEF della differenza tra quanto conseguito dalla societa' nel 2024 in base all'applicazione dell'incremento tariffario del 2,3 per cento, ai sensi dell'art. 13, comma 3, del decreto-legge n. 162 del 2019, rispetto alla previsione del PEF approvato;

3.3 di valutare l'adeguamento del valore del WACC relativo alle annualita' 2018 e 2019, con particolare riferimento all'impatto in termini di determinazione delle poste figurative e del calcolo del TIR previgente;

sotto l'aspetto economico-finanziario:

1. il PEF presentato da Milano Serravalle si sviluppa dal 2020 al 2028;

2. la scadenza della concessione e' fissata al 31 ottobre 2028;

3. sono previsti nel PEF investimenti dal 2018 al 2028 pari a circa 766 milioni di euro (di cui circa 686 milioni di euro nel periodo 2020-2028);

4. sono previste nel PEF manutenzioni dal 2018 al 2028 per un ammontare complessivo di circa 404 milioni di euro (di cui circa 349

milioni di euro nel periodo 2020-2028);

5. il tasso di inflazione utilizzato nel PEF e' pari allo 0,8 per cento dal 2020 al 2028;

6. la tariffa unitaria media ponderata del primo anno regolatorio (2020) risulta essere pari a circa 7,388 centesimi di euro al km al netto del canone di concessione;

7. nelle annualita' 2020, 2021 e 2023 non sono stati previsti incrementi tariffari e per l'anno 2022 e' stato previsto un incremento tariffario del 2,62 per cento, determinato dall'adeguamento tariffario «relativo all'annualita' 2019, riattivato con decorrenza dal 1° gennaio 2022»;

8. dal 2024 fino al 2028 e' previsto un aumento annuale della tariffa, pari al 2,5 per cento, anche se nel 2024 e' stato applicato un aumento del 2,3 per cento della tariffa, ai sensi dell'art. 8, comma 9, del decreto-legge n. 215 del 2023, comportando l'esigenza di recuperare tale differenza nell'annualita' 2025 del prossimo periodo regolatorio (2025-2028);

9. il tasso di remunerazione del capitale investito nominale, di seguito WACC applicato ai nuovi investimenti e' pari al 7,09 per cento;

10. il tasso interno di rendimento, determinato secondo il sistema tariffario previgente e' pari al 22,44 per cento;

11. il capitale investito netto, di seguito CIN, al 31 dicembre 2019 risulta essere pari a circa 416 milioni di euro, comprensivo delle poste figurative;

12. l'applicazione di un recupero di efficienza produttiva complessiva, pari al 9,02 per cento, viene realizzato prevedendo un tasso di efficientamento annuo del 1,04 per cento per nove annualita' (dal 2020 al 2028);

13. dei contributi in conto capitale sulla base degli attuali accordi/convenzioni con gli Enti e istituzioni competenti per un totale, nel periodo 2018-2028, di circa 159 milioni di euro (di cui circa 127 milioni di euro nel periodo 2020-2028);

14. i volumi di traffico nel piano prevedono un incremento annuo a partire dal 2020 (fino al 2028) dello 0,44 per cento;

15. il programma d'investimenti contempla opere di riqualificazione e di ammodernamento dell'infrastruttura in gestione, che permetteranno di aumentare gli standard di qualita' del servizio autostradale, la sicurezza ed i servizi per l'utenza, tra i piu' rilevanti figurano:

15.1. interventi aggiuntivi di ammodernamento per migliorare gli standard di qualita' settoriale per 277,89 milioni di euro;

15.2. interventi aggiuntivi ambientali e paesaggistici per 56,26 milioni di euro;

15.3. realizzazione aree distributori idrogeno autotrazione per 55,26 milioni di euro;

15.4. A52 Tangenziale nord di Milano: modifica ramo di svincolo A4-T0 e TN-Rho (A4-A52-SS36) - Olimpiadi 2026 per 43,39 milioni di euro;

15.5. intervento di riqualifica SP46 da Tangenziale nord di Milano all'abitato di Baranzate - lavori aggiuntivi DM numero 274 del 2014 e strada urbana in comune Novate Milanese per 28,48 milioni di euro;

15.6. smart road fase 1 per 19,22 milioni di euro;

15.7. A51 Tangenziale Est di Milano: riqualifica tratto Forlanini e Mecenate - Olimpiadi 2026 per 12,54 milioni di euro.

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», cosi' 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 29 maggio 2024, n. 5457, 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 e' presieduto «dal Presidente del Consiglio dei ministri e che in caso di sua assenza o impedimento temporaneo, e' presieduto dal Ministro dell'economia e delle finanze in qualita' 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 piu' anziano per eta'»;

Considerato il dibattito svolto in seduta;

Esprime parere favorevole:

1. sulla proposta di aggiornamento del piano economico-finanziario per il periodo regolatorio 2020-2024 e relativo schema di atto aggiuntivo n. 2 alla Convenzione tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (concedente) e Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.a. (cessionario), con le prescrizioni, raccomandazioni e osservazioni di cui al parere NARS n. 4, del 21 maggio 2024, che il Comitato fa proprio, che si intende integralmente richiamato e del quale si riportano le conclusioni:

con riguardo all'articolato dello schema di II atto aggiuntivo, si prescrive:

1.1. l'aggiornamento del quarto punto elenco dei visti, come segue: «l'art. 13, comma 3, del decreto-legge n. 162 del 30 dicembre 2019, convertito, con modificazioni dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, come da ultimo sostituito dall'art. 8, comma 9, del decreto-legge 30 dicembre 2023, n. 215, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 febbraio 2024, n. 18, che prevede: "Entro il 30 marzo 2024 le societa' concessionarie per le quali e' intervenuta la scadenza del periodo regolatorio quinquennale presentano le proposte di aggiornamento dei piani economico-finanziari predisposti in conformita' alle delibere adottate ai sensi dell'art. 16, comma 1, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, dall'Autorita' di regolazione dei trasporti di cui all'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, nonche' alle disposizioni emanate dal concedente. L'aggiornamento dei piani economico-finanziari, presentati entro il termine del 30 marzo 2024 conformemente alle modalita' stabilite, e' perfezionato entro il 31 dicembre 2024. 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."»;

1.2. l'aggiornamento dell'art. 1 («Premesse»), in particolare del comma 3, sostituendo il riferimento al citato art. 13, comma 3, del decreto-legge n. 162 del 2019, come segue: «dell'art. 13, comma 3, del decreto-legge n. 162 del 30 dicembre 2019, convertito, con modificazioni nella legge 28 febbraio 2020, n. 8, come da ultimo sostituito dall'art. 8, comma 9, del decreto-legge 30 dicembre 2023, n. 215, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 febbraio 2024, n. 18»;

1.3. la sostituzione nel considerato delle parole «con la quale e' 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 secondo atto aggiuntivo, sul piano economico finanziario e sugli altri allegati del secondo atto aggiuntivo».

Con riguardo all'articolato dello schema di atto aggiuntivo n. 2, si raccomanda:

1.4. di precisare nel considerato che la delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile e' preceduta da parere del NARS e 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;

1.5. di valutare la sostituzione del riferimento al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 con quello al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, tenuto conto dei potenziali effetti sostanziali e delle conseguenze sul contratto;

1.6. di valutare lo stralcio dei soli richiami all'art. 178,

commi 7 e 8, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 agli articoli 8 («Rapporti inerenti la successione tra il subentrante e il concessionario uscente») e 15 («Revenue Sharing»), che non trovano una corrispondenza nel decreto legislativo 36 del 2023, mantenendo comunque la relativa disciplina sostanziale;

1.7. di inserire all'art. 4 («Definizioni») la definizione di «Sistema tariffario», intendendosi con esso il sistema tariffario previsto dalla delibera dell'autorità di regolazione dei trasporti n. 69 del 2019, sostituendo nelle lettere k) e l) dell'art. 4, comma 1, e nell'art. 15, comma 1, le parole «presente Sistema tariffario» con «Sistema tariffario definito all'art. 4 del secondo atto aggiuntivo»;

1.8. in merito all'art. 6 dello schema di atto aggiuntivo, di valutare l'inserimento di un ulteriore obbligo relativo alla presentazione all'esame del concedente entro il mese di novembre di ciascun anno dell'elenco dei lavori di ordinaria manutenzione, la cui classificazione è riportata nell'allegato F;

1.9. di valutare l'aggiornamento della previsione dell'art. 14, che prevede l'inserimento nella Convenzione Unica dell'art. 11-bis («Rischi del concessionario»), con i richiami - al comma 4 di tale art. 11-bis - all'art. 189 del decreto legislativo 36 del 2023;

1.10. di eliminare le parole «Ai sensi dell'art. 178, comma 8, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50» dal comma 1 dell'art. 11-ter della Convenzione Unica, introdotto dall'art. 15 del II atto aggiuntivo, mantenendo comunque l'espressa previsione del rischio traffico a carico del concessionario;

1.11. di valutare la modifica della previsione dell'indennizzo indicato all'art. 27.1, lettera c) della Convenzione Unica secondo i canoni del richiamato art. 190, comma 4, lettera c) del decreto legislativo 36 del 2023, ovvero sia «un indennizzo a titolo di mancato guadagno compreso tra il minimo del 2 per cento ed il massimo del 5 per cento degli utili previsti dal piano economico-finanziario, in base ad una valutazione che tenga conto delle circostanze, della tipologia di investimenti programmati e delle esigenze di protezione dei crediti dei soggetti finanziatori. In ogni caso i criteri per l'individuazione dell'indennizzo devono essere esplicitati in maniera inequivocabile nell'ambito del bando di gara ed indicati nel contratto, tenuto conto della tipologia e dell'oggetto del rapporto concessorio, con particolare riferimento alla percentuale, al piano economico-finanziario e agli anni da prendere in considerazione nel calcolo».

Con riguardo al piano economico finanziario, si prescrive:

1.12. di garantire il recupero nell'annualità 2025 del prossimo periodo regolatorio (2025-2028) in sede di successivo aggiornamento del PEF della differenza tra quanto conseguito dalla società nel 2024 in base all'applicazione dell'incremento tariffario del 2,3 per cento, ai sensi dell'art. 13, comma 3, del decreto-legge n. 162 del 2019, rispetto alla previsione del PEF approvato;

1.13. di assicurare la coerenza dell'allegato «K» allo schema di secondo atto aggiuntivo in esame con l'allegato «E» e la versione editabile del PEF/PFR;

1.14. di assicurare la coerenza tra l'elenco e la descrizione delle opere di cui all'allegato K allo schema di secondo atto aggiuntivo e il cronoprogramma realizzativo di cui all'allegato M;

1.15. di valutare l'adeguamento del valore del WACC relativo alle annualità 2018 e 2019, con particolare riferimento all'impatto in termini di determinazione delle poste figurative e del calcolo del TIR prevalente.

Con riguardo al piano economico finanziario, si raccomanda:

1.16. di svolgere le opportune verifiche relative alle stime di traffico, e valutare l'allineamento, anche per le annualità 2018 e 2019, tra i dati presenti nei differenti allegati allo schema di secondo atto aggiuntivo.

2. Con riferimento alla tempistica di presentazione degli aggiornamenti dei PEF, si raccomanda la presentazione tempestiva del prossimo aggiornamento, al fine di ripristinare, a valle della conclusione della fase di emergenza pandemica, la valenza pienamente previsionale del periodo regolatorio;

3. 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;

4. 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 6 settembre 2024
Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle
finanze, n. 1220