

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 24 luglio 2019.

Pedemontana Lombarda: collegamento autostradale Dalmine - Como - Varese - Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse (CUP F11B06000270007). Modifiche al parere sul 2° atto aggiuntivo alla convenzione unica tra Cal S.p.a. e Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.a., con modifica dei termini, e conferma delle misure di defiscalizzazione, ai sensi dell'art. 18 della legge n. 183 del 2011. (Delibera n. 42/2019).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 27 febbraio 1967, n. 48, concernente «Attribuzioni e ordinamento del Ministero del bilancio e della programmazione economica e istituzione del Comitato dei ministri per la programmazione economica» e visto, in particolare, l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, e successive modificazioni, concernente «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri» (PCM);

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, concernente «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi»;

Vista la legge 23 dicembre 1992, n. 498, che, all'art. 11, ha demandato a questo Comitato l'emanazione di direttive per la concessione della garanzia dello Stato, per la revisione degli strumenti convenzionali e, a decorrere dall'anno 1994, per la revisione delle tariffe autostradali;

Vista la legge 24 dicembre 1993, n. 537, che, all'art. 10 ha dettato, tra l'altro, ulteriori disposizioni in tema di concessioni autostradali, proseguendo nel processo di progressiva privatizzazione del settore;

Vista la direttiva della Presidenza del Consiglio dei ministri in data 27 gennaio 1994, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 43 del 1994, recante «Principi sull'erogazione dei servizi pubblici»;

Vista la delibera 20 dicembre 1996, n. 319, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 305 del 1996, con la quale questo Comitato ha definito lo schema regolatorio complessivo del settore autostradale e in particolare viene indicata la metodologia del price-cap quale sistema di determinazione delle tariffe, nonché stabilita in cinque anni la durata del periodo regolatorio;

Vista la delibera di questo Comitato 24 aprile 1996, n. 65, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 118 del 1996, recante linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità non già diversamente regolamentati ed in materia di determinazione delle tariffe, che 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 (NARS), istituzione poi disposta con la delibera 8 maggio 1996, n. 81, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 138 del 1996;

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 e relativo allo schema di piano economico-finanziario da adottare da parte delle società concessionarie autostradali;

Visto il decreto legislativo 5 dicembre 1997, n. 430, che ha confermato a questo Comitato la funzione di definire le linee guida e i principi comuni per le Amministrazioni che esercitano funzioni in materia di regolazione dei servizi di pubblica utilità, ferme restando le competenze delle Autorità di settore;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 dicembre 1998 (pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 26 del 1999 - supplemento ordinario) emanato ai sensi dell'art. 2 del decreto-legge 12 maggio 1995, n. 163, convertito dalla legge 11 luglio 1995, n. 273, e recante «Schema generale di riferimento per la predisposizione della carta dei servizi pubblici del settore trasporti (Carta della mobilità)»;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, che all'art. 1, comma 5, istituisce presso questo Comitato il «Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici» (MIP), con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo e funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

Visto il decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 286, che, all'art. 11, stabilisce ulteriori principi in tema di qualità dei servizi pubblici;

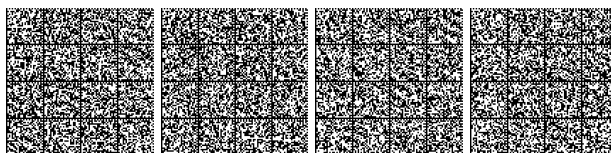
Visto il decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, riguardante le disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa;

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, sono individuati dal Governo attraverso un programma («Programma infrastrutture strategiche») formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che all'art. 13 reca modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443 del 2001;

Vista la normativa vigente in materia di Codice unico di progetto (CUP) e, in particolare:

1. la delibera 27 dicembre 2002, n. 143, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 87 del 2003, errata corrigée pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 140 del 2003, e la delibera 29 settembre 2004, n. 24, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 276 del 2004, con le quali questo



Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e ha stabilito che il CUP stesso deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici relativi a progetti d'investimento pubblico e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

2. la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, ha disposto che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP;

3. la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che, tra l'altro, ha definito le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 248 del 2003, con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel Programma delle infrastrutture strategiche;

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente il «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE», e successive modificazioni;

Visto il decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, e, in particolare, l'art. 2, comma 83, così come modificato dall'art. 1, comma 1030, lettera b), punti 1 e 2, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, con i quali si prevede specificatamente che «Al fine di garantire una maggiore trasparenza del rapporto concessorio, di adeguare la sua regolamentazione al perseguimento degli interessi generali connessi all'approntamento delle infrastrutture e alla gestione del servizio secondo adeguati livelli di sicurezza, di efficienza e di qualità e in condizioni di economicità e di redditività, e nel rispetto dei principi comunitari e delle eventuali direttive del CIPE»;

Vista la delibera 15 giugno 2007, n. 39, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 197 del 2007, con la quale questo Comitato detta criteri in materia di regolazione economica del settore autostradale;

Visto il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, cosiddetto «Codice Antimafia» e successive modificazioni;

Visto l'art. 18 della legge 12 novembre 2011, n. 183 (legge di stabilità 2012) e seguenti modificazioni, che introduce misure di defiscalizzazione al fine di favorire la realizzazione di nuove infrastrutture, incluse in piani o programmi di amministrazioni pubbliche previsti a legislazione vigente e da realizzare con i contratti di partenariato pubblico privato di cui all'art. 3, comma 15-ter, del Codice dei contratti pubblici, e prevede l'utilizzo delle misure stesse anche per le infrastrutture di interesse strategico già affidate o in corso di affidamento;

Visto il decreto-legge del 6 dicembre 2011, n. 201, recante disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici, che all'art. 37 «Liberalizzazione del settore dei trasporti» istituisce l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) con specifiche competenze in materia di concessioni autostradali, ed in particolare relativamente alle nuove concessioni;

Visto il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, concernente il ruolo assegnato al CIPE in materia di programmazione pluriennale;

Visto il decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, (c.d. decreto «Cresci Italia»), convertito dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, che, all'art. 36, comma 1 e comma 6-ter, recante disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività, conferma in particolare le competenze di questo Comitato in materia di atti convenzionali, con particolare riferimento ai profili di finanza pubblica, e desume le diverse attribuzioni all'ART;

Visto il decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, che tra l'altro all'art. 36, comma 1, nel modificare l'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, conferma la competenza di questo Comitato, in materia di atti convenzionali con particolare riferimento ai profili di finanza pubblica;

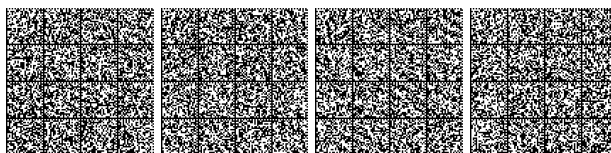
Visto il decreto 1° ottobre 2012, n. 341, con il quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha istituito, nell'ambito del Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali e il personale, la struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali con il compito di svolgere le funzioni di cui al comma 2, dell'art. 36, del decreto-legge n. 98 del 2011 e successive modificazioni;

Vista la delibera 21 marzo 2013, n. 27, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 120 del 2013, con la quale questo Comitato ha integrato la delibera n. 39 del 2007 dettando, per le concessionarie esistenti alla data di pubblicazione della delibera stessa, criteri e modalità di aggiornamento quinquennale dei piani economico finanziari;

Vista la delibera 19 luglio 2013, n. 30, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 297 del 19 dicembre 2013, con la quale questo Comitato ha approvato il documento tecnico intitolato «Integrazione della delibera n. 39 del 2007 relativa alla regolazione economica del settore autostradale: requisiti di solidità patrimoniale», disponendone l'applicazione alle nuove concessioni in relazione alle quali, alla data di adozione della delibera medesima, non sia stato pubblicato il bando di gara ovvero, nei casi in cui è previsto, non si sia ancora proceduto all'invio delle lettere di invito;

Visto il Trattato fondamentale dell'Unione europea (TFUE) ed in particolare gli articoli 3, 14 e 170;

Visto il regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete trans-europea dei trasporti (TEN-T) e che abroga la decisione n. 661/2010/UE;



Visto il regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 che istituisce il «Meccanismo per collegare l'Europa»;

Vista la direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2014, sull'aggiudicazione dei contratti in concessione ed in particolare gli articoli 2 e 17 relativi, rispettivamente, ai principi di libera amministrazione delle autorità pubbliche e agli accordi di cooperazione tra enti nell'ambito del settore pubblico;

Visto il parere del NARS del 28 maggio 2014, n. 4;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 9 giugno 2015, n. 194, con il quale è stata soppressa la Struttura tecnica di missione istituita con decreto dello stesso Ministro 10 febbraio 2003, n. 356, e successive modificazioni, e i compiti di cui all'art. 3 e 4 del medesimo decreto sono stati trasferiti alle direzioni generali competenti del Ministero alle quali è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

Visto il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e successive modificazioni, e visti in particolare:

1. l'art. 200, comma 3, che prevede che, in sede di prima individuazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti effettua una ricognizione di tutti gli interventi già compresi negli strumenti di pianificazione e programmazione, comunque denominati, vigenti alla data di entrata in vigore del medesimo decreto legislativo, all'esito della quale lo stesso Ministro propone l'elenco degli interventi da inserire nel primo Documento pluriennale di pianificazione (DPP) di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, che sostituisce tutti i predetti strumenti;

2. l'art. 201, comma 9, che prevede che, fino all'approvazione del primo DPP, valgono come programmazione degli investimenti in materia di infrastrutture e trasporti gli strumenti di pianificazione e programmazione e i piani, comunque denominati, già approvati secondo le procedure vigenti alla data di entrata in vigore dello stesso decreto legislativo o in relazione ai quali sussiste un impegno assunto con i competenti organi dell'Unione europea;

3. l'art. 214, comma 2, lettere *d)* e *f)*, in base al quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) provvede alle attività di supporto a questo Comitato per la vigilanza sulle attività di affidamento da parte dei soggetti aggiudicatori e della successiva realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese e cura l'istruttoria sui progetti di fattibilità e definitivi, anche ai fini della loro sottoposizione alla deliberazione di questo Comitato in caso di infrastrutture e insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, proponendo allo stesso le eventuali prescrizioni per l'approvazione del progetto;

4. l'art. 214, comma 11, che prevede che in sede di prima applicazione restano comunque validi gli atti ed i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodotti ed i rapporti giuridici sorti sulla base dell'art. 163 del decreto legislativo n. 163 del 2006;

5. l'art. 216, commi 1, 1-*bis* e 27, che, fatto salvo quanto previsto nel citato decreto legislativo n. 50 del 2016, stabiliscono rispettivamente che:

5.1. lo stesso si applica alle procedure e ai contratti per i quali i bandi o avvisi con cui si indice la procedura di scelta del contraente siano pubblicati successivamente alla data della sua entrata in vigore;

5.2. per gli interventi ricompresi tra le infrastrutture strategiche già inseriti negli strumenti di programmazione approvati, e per i quali la procedura di valutazione di impatto ambientale sia già stata avviata alla data di entrata in vigore del suddetto decreto legislativo, i relativi progetti sono approvati secondo la disciplina prevista dal decreto legislativo n. 163 del 2006;

5.3. le procedure per la valutazione d'impatto ambientale delle grandi opere, avviate alla data di entrata in vigore del suddetto decreto legislativo n. 50 del 2016 secondo la disciplina già prevista dagli articoli 182, 183, 184 e 185 di cui al decreto legislativo n. 163 del 2006, sono concluse in conformità alle disposizioni e alle attribuzioni di competenza vigenti all'epoca del predetto avvio e le medesime procedure trovano applicazione anche per le varianti;

6. l'art. 178 concernente «norme in materia di concessioni autostradali e particolare regime transitorio»;

7. l'art. 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, concernente l'«Attuazione della legge n. 443 del 2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale», come integrato e modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

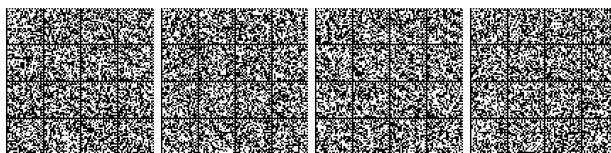
Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 51 del 2002, con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato art. 1 della legge n. 443 del 2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che all'allegato 1 include, tra i «Sistemi stradali e autostradali» del corridoio plurimodale padano, l'«Asse stradale pedemontano - piemontese - lombardo - veneto» e che all'allegato 2, nella parte relativa alla Regione Lombardia, tra i corridoi autostradali e stradali, include il «Sistema Pedemontano e opere complementari»;

Vista la delibera 29 marzo 2006, n. 77, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 219 del 2006, con la quale, rilevato che il Sistema Pedemontano è incluso nell'intesa generale quadro stipulata tra il Governo e la Regione Lombardia l'11 aprile 2003, questo Comitato ha:

1. approvato, con prescrizioni, il progetto preliminare del Collegamento autostradale Dalmine - Como - Varese - Valico del Gaggiolo e opere connesse, fissando in euro 4.665.504.453 il limite di spesa dell'intervento;

2. preso atto che il soggetto aggiudicatore dell'intervento era l'ANAS, costituita in società per azioni a norma del decreto-legge 8 luglio 2002, n. 138, convertito nella legge 8 agosto 2002, n. 178;

Vista la delibera 6 aprile 2006, n. 130, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 199 del 2006, con la quale questo Comitato, nel rivisitare il 1° Programma del-



le infrastrutture strategiche come ampliato con delibera 18 marzo 2005, n. 3, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 207 del 2005, ha confermato nell'ambito dei Sistemi stradali ed autostradali del Corridoio plurimodale padano la voce Asse autostradale pedemontano (Piemontese - Lombardo - Veneto);

Vista la delibera 15 giugno 2007, n. 39, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 197 del 2007, che detta criteri in materia di regolazione economica del settore autostradale;

Vista la delibera 4 ottobre 2007, n. 108, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 255 del 2007, 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. (CAL, subentrata ad ANAS S.p.a. nelle funzioni di soggetto cedente ai sensi del comma 979 dell'art. 1 della legge 27 dicembre 2006 n. 296), e Autostrada pedemontana lombarda S.p.a. (APL), convenzione che è stata poi approvata con il decreto interministeriale 12 febbraio 2008, n. 1667;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 22 ottobre 2008 (*Gazzetta Ufficiale* n. 277/2008), che ha inserito, nell'Allegato B, l'Autostrada Pedemontana Lombarda tra le opere connesse dell'EXPO 2015;

Vista la delibera di questo Comitato 6 novembre 2009, n. 97, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 40 del 2010, con la quale:

1. è stato approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 del decreto legislativo n. 163 del 2006, il progetto definitivo dell'intervento «Collegamento autostradale tra Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo ed opere connesse», a eccezione del 2° lotto della tangenziale di Como e del 2° lotto della tangenziale di Varese, e con esclusione della parte relativa allo svincolo di Saronno Sud/Uboldo, stralciato dal progetto;

2. è stato approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163 del 2006, il progetto definitivo degli interventi: variante dell'opera connessa TRVA06; variante di Lozza del 1° lotto della Tangenziale di Varese; opera connessa TRCO11; tratta B2 e relative opere connesse; opera connessa TRMI10; opere connesse TRMI12 e TRMI14; variante dell'Interconnessione della tratta D con l'autostrada A4; opera connessa TRMI17;

3. è stata disposta, ai sensi dell'art. 167, comma 6, del decreto legislativo n. 163 del 2006, la variante progettuale dello svincolo di Gazzada (tangenziale di Varese - lotto 1);

4. è stato fissato il limite di spesa dell'opera in euro 4.166.464.079;

Visto l'atto aggiuntivo n. 1 alla Convenzione unica stipulato in data 8 maggio 2010, a seguito dell'approvazione del progetto definitivo da parte di questo Comitato, tra CAL e il Concessionario ai fini dell'adozione del PEF e della relativa relazione esplicativa nonché dell'individuazione dei requisiti di solidità patrimoniale, e visto l'atto integrativo a detto atto aggiuntivo stipulato tra le parti il

2 marzo 2011 per recepire alcune indicazioni formulate dal Ministero dell'economia e delle finanze nelle more dell'adozione del decreto interministeriale di approvazione dell'atto aggiuntivo stesso;

Vista la citata delibera 5 maggio 2011, n. 45, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 234 del 2011, ed errata corregge *Gazzetta Ufficiale* n. 281 del 2011, con la quale questo Comitato ha preso atto delle risultanze della sperimentazione del monitoraggio finanziario ex art. 176, comma 3, lettera e), del decreto legislativo n. 163 del 2006 e successive modificazioni - avviata con delibera 27 marzo 2008, n. 50, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 183 del 2008, e delibera 18 dicembre 2008, n. 107, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 61 del 2009 - e ha formulato direttive per la prosecuzione della sperimentazione stessa nell'ambito del Progetto C.A.P.A.C.I. («*Creating Automated Procedures Against Criminal Infiltration in public contracts*»), predisposto sulla base degli esiti di detta sperimentazione ed ammesso a cofinanziamento dalla Commissione europea;

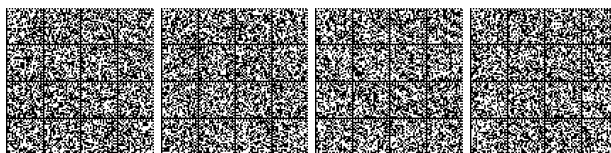
Vista la delibera 18 febbraio 2013, n. 1, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 206 del 2013, con la quale questo Comitato ha approvato specifiche «Linee guida per l'applicazione delle misure di agevolazione fiscale previste dall'art. 18 della legge n. 183/2011», le quali prevedono peculiari previsioni relative alle opere di interesse strategico già affidate ossia quelle in relazione alle quali, come nel caso di cui trattasi, «alla data di entrata in vigore della legge n. 221/2012 di conversione del decreto-legge n. 179/2012 sia stata approvata la convenzione di concessione»;

Vista la delibera 21 dicembre 2012, n. 136, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 103 del 2013, con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole in ordine al Programma delle infrastrutture strategiche di cui al 10° Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) 2012, che include, nella tabella 0 «Programma infrastrutture strategiche», l'infrastruttura «Asse pedemontano Piemonte, Lombardia, Veneto», che comprende l'intervento «Dalmine-Como-Varese valico Gaggiolo e opere varie connesse»;

Vista la delibera 19 luglio 2013, n. 30, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 297 del 2013, con la quale questo Comitato ha approvato il documento tecnico intitolato «Integrazione della delibera n. 39 del 2007 relativa alla regolazione economica del settore autostradale: requisiti di solidità patrimoniale»;

Vista la delibera 19 luglio 2013, n. 31, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 298 del 2013, concernente gli atti aggiuntivi alle relative Convenzioni Uniche stipulati da ANAS S.p.a. con le concessionarie autostradali ATIVA; Asti - Cuneo, Milano Serravalle - Milano Tangenziali, SATAP A4, SATAP A21, e relativi ai requisiti di solidità patrimoniale;

Vista la delibera 8 novembre 2013, n. 72, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 135 del 2014), con la quale questo Comitato ha precisato e interpretato i punti n. 5.1 e 5.2 della citata delibera n. 1 del 2013;



Vista la delibera 1° agosto 2014, n. 24, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 24 del 2015, con la quale questo Comitato ha deliberato, in particolare, quanto segue:

che ai sensi e per gli effetti dell'art. 18 della legge 12 dicembre 2011, n. 183, il contributo pubblico a fondo perduto necessario per il riequilibrio del PEF è determinato nell'importo di 393 milioni di euro;

che l'ammontare delle misure agevolative, da riconoscere ai sensi dell'art. 18 della citata legge n. 183/2011 e successive modificazioni a compensazione della quota di contribuzione pubblica mancante come determinata al precedente punto, è fissato una tantum e per l'intera durata della concessione in 800 milioni di euro in valore assoluto;

che è formulato parere favorevole in ordine all'atto aggiuntivo n. 2 alla Convenzione unica tra concessioni autostradali lombarde S.p.a. e Autostrada pedemontana lombarda S.p.a. in data 1° agosto 2007 ed in ordine ai relativi allegati, subordinatamente al recepimento delle prescrizioni indicate;

Preso atto che:

1. in data 11 maggio 2015 CAL e APL hanno sottoscritto l'atto aggiuntivo n. 2, inviandolo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il 20 maggio 2015 per il prosieguo dell'*iter* approvativo;

2. in sede di predisposizione del decreto interministeriale di approvazione il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti unitamente a quello dell'economia e delle finanze (MEF) hanno richiesto di eliminare la previsione riportata all'art. 4.7 del medesimo atto, che contemplava l'eventuale stralcio dell'ultimo lotto dell'opera (tratta *D*), in difformità allo schema di atto sottoposto licenziato da questo Comitato;

3. in data 29 settembre 2016 CAL e APL hanno nuovamente sottoscritto l'atto aggiuntivo n. 2, recependo le indicazioni ministeriali, e lo hanno trasmesso per l'acquisizione del provvedimento approvativo;

4. in conseguenza della crescente dilazione dei tempi, è emersa l'esigenza di aggiornare il termine per la chiusura del contratto di finanziamento (Senior 2), posticipandolo dal 31 dicembre 2018 al 31 dicembre 2019. In ragione di ciò il Capo di Gabinetto *pro tempore* del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con nota del 7 giugno 2017 prot. 22623 ha inviato al DIPE (e p.c. al MEF) una comunicazione in cui si rappresentava «la necessità di fornire al CIPE, affinché lo stesso ne prenda atto, chiarimenti in merito alla variazione, all'interno del testo dell'atto aggiuntivo in oggetto, del termine riportato per la chiusura del contratto di finanziamento (art. 3.1 dell'atto aggiuntivo)»;

5. l'adeguamento del termine per la chiusura del contratto di finanziamento (Senior 2) è stato riportato nella seduta di questo Comitato del 10 luglio 2017 tra le «informative che non comportano adozione di delibera». Il testo di atto aggiuntivo n. 2, con la nuova previsione di scadenza, è stato quindi approvato con il decreto interministeriale n. 7 del 19 gennaio 2018;

Considerato che:

1. con nota del 17 maggio 2018 la Corte dei conti ha restituito al MIT il decreto interministeriale n. 7 del 2018 a causa di una irregolarità formale consistente nella mancata apposizione della firma digitale. Per superare tale rilievo, CAL e APL in data 20 dicembre 2018 hanno nuovamente sottoscritto l'atto, nella forma richiesta, che a sua volta è stato nuovamente approvato con decreto interministeriale n. 138 dell'11 aprile 2019;

2. in data 27 maggio 2019 l'Ufficio di controllo della Corte dei conti ha richiesto ulteriori chiarimenti al MIT sui contenuti dell'atto aggiuntivo, che sono stati forniti con nota del 29 maggio 2019. Il giudice istruttore ha ritenuto, in particolare, che le informazioni acquisite consentano di superare solo parzialmente i rilievi formulati e, conseguentemente, ha rimesso gli atti alla valutazione collegiale della Sezione di controllo della Corte dei conti;

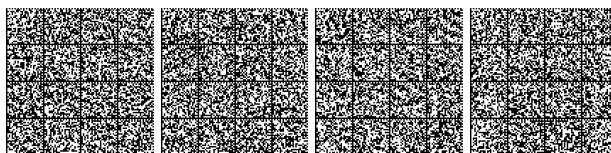
3. nell'adunanza del 25 giugno 2019, la Corte dei conti, Sezione centrale di controllo di legittimità sugli atti del Governo e delle Amministrazioni dello Stato, ha comunicato ai rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti convenuti, la sussistenza di elementi di perplessità, ritenendo necessaria una nuova deliberazione del CIPE in ragione delle suddette modifiche dei termini relativi alla chiusura dei contratti di finanziamento e dell'inevitabile slittamento complessivo dei tempi. All'esito dell'audizione dei rappresentanti ministeriali, la Corte dei conti ha ritenuto che permanessero i rilievi formulati in sede istruttoria e, in pari data, ha deliberato di «ricusare il visto e la conseguente registrazione» del decreto interministeriale MIT-MEF n. 138 del 2019;

4. il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (nota MIT del 1° luglio 2019, prot. 16500) ritiene che i rilievi sollevati dalla Corte dei conti possano essere superati attraverso un'apposita deliberazione di questo Comitato, consentendo allo stesso tempo il perfezionamento della procedura;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dalla quale emerge quanto segue:

1. l'atto aggiuntivo n. 2 sottoscritto tra Concessioni autostradali lombarde S.p.a. e Autostrada pedemontana lombarda S.p.a. in data 20 dicembre 2018, unitamente al Piano economico finanziario e agli Allegati tecnici, è conforme alla delibera CIPE n. 24 del 2014 e all'informativa resa nella seduta di questo Comitato del 10 luglio 2017;

2. il termine per il perfezionamento del contratto di finanziamento Senior n. 2, originariamente fissato al 31 dicembre 2018 e successivamente rideterminato al 31 dicembre 2019, risulta strettamente correlato alla originaria data di redazione dell'atto (2015). Tale termine ad oggi appare superato in considerazione dell'allungamento dei tempi procedurali. Risulta invece pienamente vincolante l'ulteriore limite temporale contemplato dall'art. 3 dell'atto aggiuntivo n. 2, nella misura in cui impone il perfezionamento della provvista finanziaria «entro dodici mesi dalla data di ultimazione dei lavori relativi ai lotti B2 e C»;



3. l'art. 3.1 dell'atto aggiuntivo n. 2 già prevede che il Cronoprogramma dei lavori, ripartito per lotti funzionali, tenga conto dei tempi di approvazione dell'atto medesimo. La disposizione convenzionale citata implica che i tempi del cronoprogramma decorrano dalla data di efficacia dell'atto;

4. in considerazione della natura previsionale del Piano economico finanziario le misure di defiscalizzazione previste all'art. 18 della legge n. 183 del 2011 e successive modificazioni risultano effettivamente applicabili al verificarsi dei presupposti di diritto. È fatto salvo l'ammontare massimo di tali misure fissato dalla delibera CIPE n. 24 del 2014 in 800 milioni in valore assoluto, *una tantum* e per l'intera durata della concessione;

5. in presenza di uno slittamento temporale delle fasi esecutive, l'art. 4 dell'atto aggiuntivo prescrive che l'adeguamento delle scadenze avvenga in concessione di ciascun aggiornamento quinquennale del Piano economico finanziario. Tale disposizione assicura peraltro la connotazione previsionale del Piano economico finanziario che è invece inficiata nell'ipotesi di adeguamento con dati e valori consuntivi;

Considerato che:

1. il termine per il perfezionamento del contratto di finanziamento Senior n. 2, originariamente fissato al 31 dicembre 2018 e successivamente rideterminato al 31 dicembre 2019, sia implicitamente superato dal prolungamento dei tempi procedurali e integralmente sostituito dall'ulteriore vincolo temporale previsto nell'art. 3 dell'atto aggiuntivo n. 2 per il finanziamento Senior 2;

2. il cronoprogramma di cui all'atto aggiuntivo n. 2 sia traslato in avanti, con decorrenza dalla data di effettiva efficacia dell'atto stesso, senza necessitare conseguentemente un prolungamento della concessione;

3. debba essere confermato l'ammontare massimo delle misure di defiscalizzazione di cui alla delibera CIPE n. 24 del 2014, da riconoscere ai sensi dell'art. 18 della legge n. 183 del 2011, con previsione della loro effettiva erogazione al verificarsi delle condizioni previste per legge, nonché in funzione dell'effettiva entrata in esercizio delle tratte;

Vista la delibera 28 novembre 2018, n. 82, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 79 del 2019, concernente il «regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica»;

Vista la nota MIT-DG VCA 1° luglio 2019, n. 16500 (protocollo in entrata MIT-GAB 1° luglio 2019, n. 26177), con la quale, oltre ad essere richiesta l'iscrizione all'ordine del giorno del CIPE del tema in esame, la direzione generale auspica il perfezionamento della procedura, attraverso una deliberazione del CIPE che dovrebbe:

1. confermare il cronoprogramma di cui all'atto aggiuntivo n. 2 e approvare la conseguente traslazione in avanti del medesimo cronoprogramma, con decorrenza dalla data di effettiva efficacia dell'atto stesso;

2. confermare l'ammontare massimo delle misure di defiscalizzazione di cui alla delibera CIPE n. 24 del 2014, da riconoscere ai sensi dell'art. 18 della legge n. 183 del 2011, con previsione della loro effettiva erogazione al verificarsi delle condizioni previste per legge, nonché in funzione dell'effettiva entrata in esercizio delle tratte;

3. approvare i termini previsti dall'art. 3.1 dell'atto aggiuntivo n. 2, relativi al perfezionamento del finanziamento Senior 1 e Senior 2, con l'eccezione del periodo «comunque entro la data del 31 dicembre 2019», termine implicitamente superato dal prolungamento dei tempi procedurali e integralmente sostituito dall'ulteriore vincolo temporale previsto nel medesimo articolo per il finanziamento Senior 2;

4. approvare l'atto aggiuntivo n. 2 già sottoscritto da CAL e APL in data 20 dicembre 2018 unitamente al PEF e agli allegati tecnici conformi alla delibera CIPE n. 24 del 2014;

Vista la nota MIT-GAB 1° luglio 2019, n. 26231 (protocollo in entrata DIPE 1° luglio 2019, n. 3611), con la quale, oltre ad essere richiesta l'iscrizione all'Ordine del giorno del CIPE del tema in esame, il Capo di Gabinetto fa espressa richiesta di riferirsi direttamente alla direzione generale competente per future richieste di chiarimento;

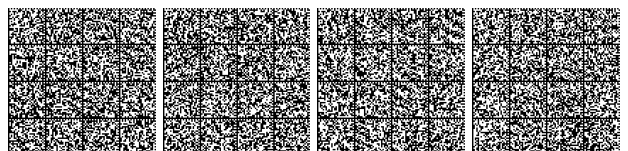
Vista la nota DIPE 3736 del 5 luglio 2019 con la quale il Dipartimento della PCM chiedeva al MIT, di inviare la deliberazione adottata dalla Corte dei conti - Sezione centrale di controllo di legittimità su atti del Governo e delle Amministrazioni dello Stato;

Vista la nota MIT-DG VCA 9 luglio 2019, n. 17330 (protocollo in entrata DIPE 5 luglio 2019, n. 3762), con la quale la direzione generale trasmette gli atti disponibili relativamente alla deliberazione della Sezione centrale di controllo di legittimità su atti del Governo e delle Amministrazioni dello Stato, dai quali per altro emerge che la Corte dei conti ha precisato quanto segue:

1. la mancata presa d'atto del CIPE sulla traslazione in avanti del cronoprogramma, ove per la conclusione delle attività si fa riferimento al termine del 2024 in luogo di quello precedentemente indicato del 2021;

2. l'esigenza generale di confermare, trattandosi di aspetti non marginali, l'ammontare massimo delle misure di defiscalizzazione di cui alla delibera CIPE n. 24 del 2014, da riconoscere ai sensi dell'art. 18 della legge n. 183 del 2011, con previsione della loro effettiva erogazione al verificarsi delle condizioni previste per legge, nonché in funzione dell'effettiva entrata in esercizio delle tratte;

3. la mancata richiesta di deliberazione del CIPE, da parte del MIT, sull'intervenuta modifica del termine ultimo per la chiusura dei contratti di finanziamento, che ha formato invece oggetto di mera informativa da parte del MIT, e pertanto sarebbe ritenuto necessario dall'organismo di controllo una apposita deliberazione del CIPE circa lo slittamento del periodo di defiscalizzazione previsto ai sensi dell'art. 18, comma 2, della legge n. 183 del 2011;



Vista la nota 23 luglio 2019, n. 4105-P, 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, posta a base dell'odierna seduta del Comitato, con la quale in particolare è stato rilevato che l'attuale delibera si è resa necessaria «a seguito di richiesta della Corte dei conti (sezione centrale di controllo), in fase di registrazione del decreto interministeriale MIT-MEF n. 138 del 2019»;

Considerato, che, a seguito del dibattito svoltosi nel corso della seduta odierna, si è convenuto di approvare la presente delibera con la massima urgenza, di condividere le esigenze espresse dalla Regione Lombardia di velocizzare gli investimenti previsti dall'opera in esame e di ritenere che debba essere data comunicazione al DIPE delle motivazioni finali che saranno espresse dalla Corte dei conti, ad oggi ancora non disponibili, relativamente alla deliberazione della Sezione centrale di controllo di legittimità su atti del Governo e delle Amministrazioni dello Stato sul decreto interministeriale n. 138 del 2019;

Acquisito in seduta il concerto dei Ministri presenti;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Delibera:

1. In merito a quanto già espresso da questo Comitato con delibera n. 24 del 2014, inerente l'atto aggiuntivo n. 2 e al contributo pubblico di cui all'art. 18 della legge n. 183 del 2011, il Comitato esprime parere favorevole ai cambiamenti proposti sul parere espresso con la sopra citata delibera n. 24 del 2014 e pertanto:

1.1 approva la traslazione in avanti del cronoprogramma, con previsione espressa della sua decorrenza dalla data di effettiva efficacia dell'atto stesso;

1.2 conferma l'ammontare massimo delle misure di defiscalizzazione di cui alla delibera CIPE n. 24 del 2014, da riconoscere ai sensi dell'art. 18 della legge n. 183 del 2011, con previsione della loro effettiva erogazione al verificarsi delle condizioni previste per legge, nonché in funzione dell'effettiva entrata in esercizio delle tratte;

1.3 approva i termini previsti dall'art. 3.1 dell'atto aggiuntivo n. 2, relativi al perfezionamento del finanziamento senior 1 e senior 2, con l'eliminazione del periodo «comunque entro la data del 31 dicembre 2019», termine che si ritiene implicitamente superato dal prolungamento dei tempi procedurali e integralmente sostituito dall'ulteriore vincolo temporale previsto nel medesimo articolo per il finanziamento senior 2;

1.4 conferma, esprimendo parere favorevole, l'atto aggiuntivo n. 2 già sottoscritto da CAL e APL in data 20 dicembre 2018, con le modifiche sopra riportate.

2. Le suddette modifiche al parere già espresso in data 1° agosto 2014 non comportano necessità di modifiche all'atto già sottoscritto da CAL S.p.a e Autostrada pedemontana lombarda S.p.a. in data 20 dicembre 2018. Pertanto, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti procederà, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, alla nuova sottoscrizione del decreto interministeriale di approvazione del menzionato atto aggiuntivo n. 2, ai fini della tempestiva sottoposizione alla Corte dei conti per il controllo preventivo di legittimità.

3. La traslazione in avanti del cronoprogramma non determina un prolungamento della concessione in quanto la sua decorrenza parte dalla data di effettiva efficacia dell'atto aggiuntivo in esame.

4. Il MIT deve trasmettere al DIPE, appena disponibile, l'esito dell'adunanza del 25 giugno 2019 con la quale la Sezione centrale di controllo della Corte dei conti ha ricusato il visto e la registrazione del decreto interministeriale n. 138 del 2019.

5. In caso l'esito dell'adunanza e le motivazioni espresse, relativamente alla deliberazione sul decreto interministeriale n. 138 del 2019 della citata Sezione centrale di controllo, comportino necessariamente modifiche sostanziali dei punti 1, 2 e 3 della presente delibera, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà ripresentare al primo CIPE utile una proposta di aggiornamento della presente delibera.

6. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti relativi alla presente delibera.

7. Il medesimo Ministero provvederà altresì a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63 del 2003 sopra richiamata.

8. Ai sensi della delibera n. 24 del 2004, il CUP assegnato all'opera dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa.

Roma, 24 luglio 2019

Il Presidente: CONTE

Il segretario: GIORGETTI

Registrato alla Corte dei conti il 31 ottobre 2019
Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, n. 1-1391

19A07004

