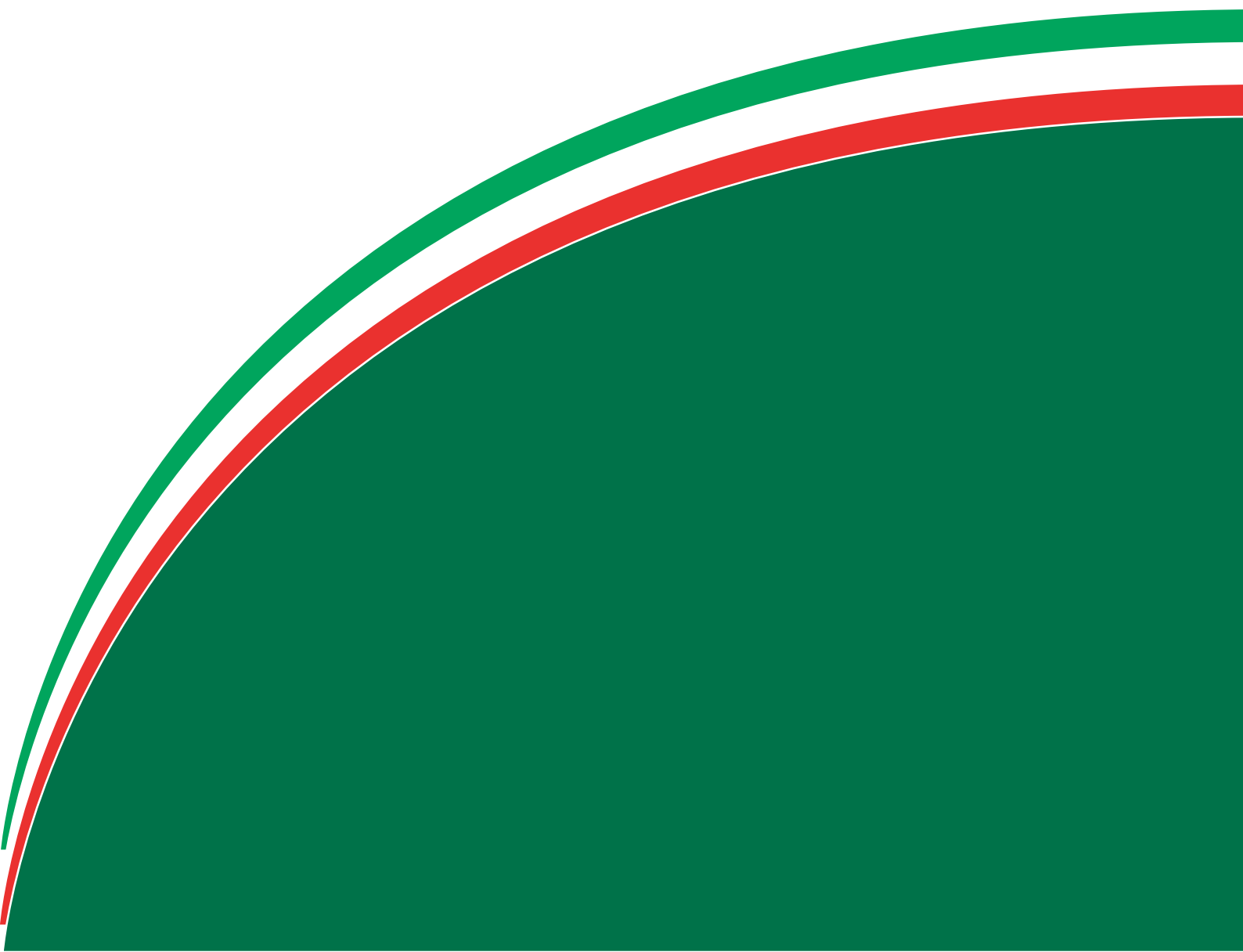




*Dipartimento per la Programmazione
e il Coordinamento della Politica Economica*

Relazione al CIPE sull'attività svolta dal NARS nel 2019



RELAZIONE AL CIPE SULL'ATTIVITÀ SVOLTA DAL NARS NEL 2019

INDICE

| | |
|---|----|
| PREMESSA | 2 |
| 1 IL NARS | 3 |
| 1.1 IL RUOLO DEL NARS | 3 |
| 1.2 LA COMPOSIZIONE DEL NARS | 4 |
| 1.3 LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO | 7 |
| 2 LE ATTIVITÀ SVOLTE DAL NARS NEL 2019 | 10 |
| 2.1 CONTRATTO DI PROGRAMMA 2017-2020 ENAC - SABCO S.P.A. | 11 |
| 2.2 ACCORDO DI COOPERAZIONE AUTOSTRADA A22 BRENNERO – MODENA | 11 |
| 2.3 AFFIDAMENTO A5–A4/5–A21 SCHEMA DI CONVENZIONE E PEF | 13 |
| 2.4 CRITERIO GENERALE PER DEFINIZIONE RAPPORTI PERIODO TRANSITORIO | 14 |
| 2.5 ACCORDO DI COOPERAZIONE TRATTE AUTOSTRADALI EX AUTOVIE VENETE | 15 |
| 2.6 ASTI CUNEO – SATAP A4. CROSS FINANCING | 16 |
| 2.7 NUOVO AFFIDAMENTO A12 – A11/A12 – A15 - A10 | 17 |
| 2.8 RIAFFIDAMENTO A5 – A4/5 – A21. INTEGRAZIONI | 18 |
| 2.9 INFORMATIVA ESITO CICLO DI AUDIZIONI CONCESSIONARI AUTOSTRADALI | 19 |
| 2.10 INFORMATIVA AL CIPE - CONCESSIONI AEROPORTUALI | 20 |
| 3 CONCLUSIONI | 21 |

PREMESSA

La presente Relazione è resa al Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) ai sensi dell'articolo 1, comma 1, lett. e), del DPCM 25 novembre 2008 e ss.mm.ii..

La Relazione:

- i. evidenzia il ruolo attuale e prospettico del Nucleo di consulenza per l'Attuazione delle linee guida per la Regolazione dei Servizi di pubblica utilità (NARS), quale organo di supporto tecnico giuridico-economico del CIPE e, quindi, in ultima istanza, dello stesso Governo, quanto al perseguimento coordinato e tempestivo degli obiettivi di politica economica, in materia di assetti regolatori calati nella società contemporanea, sempre più spiccatamente caratterizzata da una crescente domanda di "servizi di pubblica utilità", con particolare riferimento alle Reti e alle Infrastrutture di trasporto;
- ii. dà conto degli sviluppi normativi nei settori di competenza del NARS, stante l'esigenza di garantire una tendenziale uniformità e omogeneità di disciplina nei contratti di programma, nei contratti di servizio, nelle convenzioni e in tutti gli altri atti applicativi o integrativi dei medesimi;
- iii. descrive, in modo sintetico e focalizzato, gli esiti delle più recenti attività svolte nel corso del 2019, da cui si evincono, ferme restando le competenze delle Autorità di settore, alcuni macro-indicatori, che consentono di sviluppare una proiezione prospettica dei servizi di pubblica utilità nel prossimo decennio e della conseguente regolazione, economica e tariffaria;
- iv. affida alle conclusioni una riflessione sulle prospettive della regolazione tariffaria ed economica dei servizi di pubblica utilità, rientranti nei compiti del NARS, per le ricadute di sistema, oltre che pratico-operative, sulle politiche del Governo e le decisioni del CIPE in materia di investimenti pubblici, ammodernamento e innovazione degli *assets* strategici dell'economia nazionale.

Ha coordinato il lavoro: Cons. Roberto Proietti, Segretario del NARS.

Hanno collaborato alla stesura del Documento gli Esperti NARS:

Avv. Paola Balzarini, Cons. Roberto D'Alessandro, Avv. Pierluigi Giammaria, Ing. Enrico Menduni de Rossi, Avv. Giuseppe Mormandi, Avv. Tommaso Paparo, Ing. Caterina Pedacchio, Prof. Roberto Serrentino, Dott. Giuseppe Surdi, Dott. Marco Tranquilli.

Hanno collaborato alla elaborazione dei testi: Carla Forti e Marianna Turriciano, componenti della Segreteria dipartimentale.

Ha curato l'*editing*: Marianna Turriciano, componente della Segreteria dipartimentale.

1. IL NARS

1.1 IL RUOLO DEL NARS

Con delibera CIPE 8 maggio 1996, n. 81, è stato istituito il Nucleo di consulenza per l'Attuazione delle linee guida per la Regolazione dei Servizi di pubblica utilità, di seguito NARS o Nucleo, presso il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE), secondo quanto previsto dal punto 20 della delibera CIPE 24 aprile 1996, n. 65.

Il NARS opera dal 2006 presso il Dipartimento per la Programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) della Presidenza del Consiglio dei Ministri¹, in base all'art. 1, comma 2, della legge 17 luglio 2006, n. 233, e il suo funzionamento è disciplinato dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 25 novembre 2008 e ss.mm.ii..

Il Nucleo è un organismo tecnico di consulenza e supporto alle attività del CIPE in materia tariffaria e di regolazione dei servizi di pubblica utilità, non regolamentati da una specifica autorità di settore. In tale contesto, la sua attività si concretizza in particolare attraverso l'espressione di Pareri, resi al CIPE e alle Amministrazioni richiedenti, di raccomandazioni e di proposte operative nei settori di competenza.

Il NARS relaziona annualmente al CIPE sull'attività svolta.

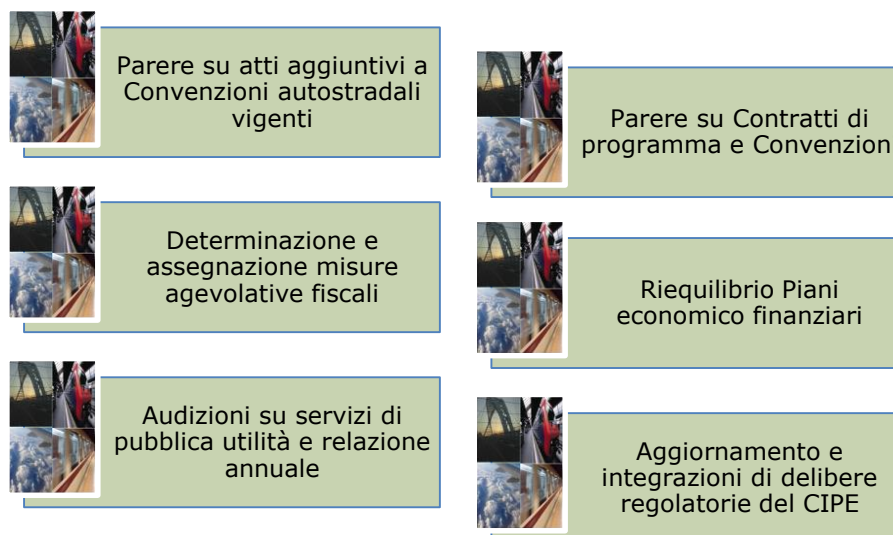
Fermo restando quanto riferito in relazione alle funzioni attribuite al Nucleo e ai contigui poteri del CIPE, e in disparte la più ampia portata delle relative attribuzioni in tema di credito d'imposta, i compiti attualmente attribuiti al NARS includono l'espressione di Pareri al Comitato nell'ambito dei seguenti procedimenti (fig.1):

- I. aggiornamento o revisione delle Convenzioni autostradali vigenti alla data di entrata in vigore del decreto-legge n. 201/2011, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, laddove comportino variazioni o modificazioni al piano degli investimenti ovvero involgano profili di carattere regolatorio, da valutare nell'ottica della tutela della finanza pubblica, sì da concorrere - in tale contesto - all'attuazione dell'art. 5 del c.d. "decreto Sblocca Italia";
- II. approvazione dei Contratti di programma nonché degli atti convenzionali comunque denominati, sempre con particolare riferimento agli emergenti profili di finanza pubblica;
- III. assegnazione delle misure di defiscalizzazione di cui all'art. 18 della legge 12 novembre 2011 e riconoscimento delle misure agevolative di cui all'art. 33 del decreto-legge n. 179/2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 221/2012 e ss.mm.ii.;
- IV. revisioni dei piani economico finanziari conseguenti a variazioni apportate dalla stazione appaltante ovvero a nuove disposizioni normative o regolamentari che stabiliscano nuovi regimi tariffari o che siano suscettibili, comunque, di incidere sull'equilibrio economico-finanziario, con riferimento alle concessioni di lavori pubblici (art. 143, comma 8, D.Lgs. 163/2006).

¹ Il NARS ha operato, originariamente, presso il Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Il NARS, per espletare i compiti ad esso attribuiti, può disporre audizioni sui Servizi di pubblica utilità.

Figura 1: Ambiti di Attività del NARS a Supporto del CIPE



1.2 LA COMPOSIZIONE DEL NARS

La composizione del NARS è regolamentata dal citato DPCM del 25 novembre 2008, così come modificato dal successivo DPCM del 2 agosto 2010.

Il NARS è composto, oltre che dal Capo del Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei Ministri (di seguito «Dipartimento»), in qualità di Coordinatore, e dal Segretario del NARS, anche dai Rappresentanti, nonché un Supplente, per ciascun Rappresentante in assenza di quest'ultimo, designati da:

- a. Ministro dell'economia e delle finanze;
- b. Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;
- c. Ministro dello sviluppo economico;
- d. Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;
- e. Ministro per gli affari europei;
- f. Ministro delegato per gli affari regionali e le autonomie;
- g. Ministro delegato per la semplificazione e la Pubblica Amministrazione;
- h. Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano.

Al Segretario del NARS compete il coordinamento dell'attività istruttoria, curata da un'apposita Struttura tecnica di supporto, composta da Esperti di comprovata specializzazione universitaria, con particolare ed elevata professionalità nelle materie di competenza del NARS, nominati con decreto del Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delega al CIPE (Fig. 2).

Per la trattazione delle questioni concernenti le misure di defiscalizzazione di cui all'art. 18 della legge n. 183/2011 nonché relative al "credito d'imposta" di cui all'art. 33 del D.L. n. 179/2012 la composizione del NARS è integrata con due ulteriori Componenti, designati, rispettivamente, dal Ministro dell'economia e delle finanze e dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (Fig. 3).

Figura 2: Composizione, coordinamento e Supporto tecnico del NARS

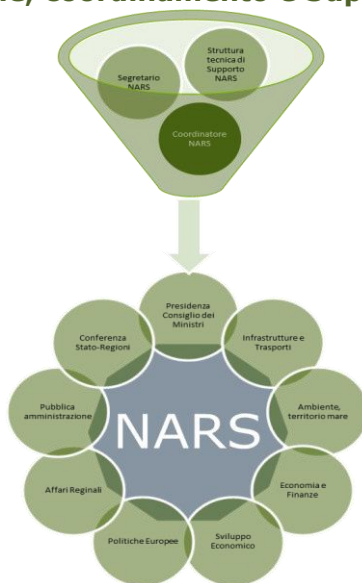
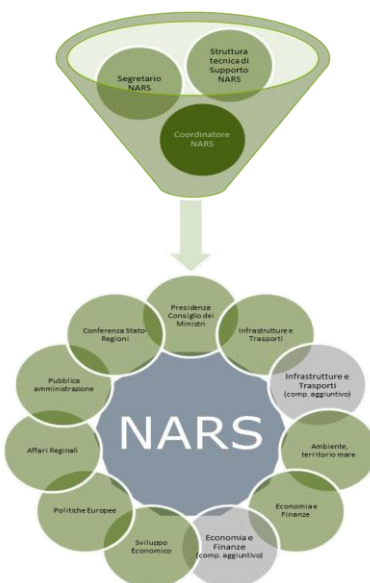


Figura 3: Composizione NARS per le questioni concernenti le Misure agevolative fiscali



La composizione del Nucleo per l'anno 2019 è rappresentata nella seguente Tabella 1.

TABELLA 1 – LA COMPOSIZIONE DEL NARS NEL 2019

| | |
|---|--|
| Presidenza del Consiglio dei Ministri | Avv. Mario Antonio SCINO – <i>Coordinatore</i> Avv. Gabriele Pasquini – <i>Segretario</i> |
| Ministero dell'economia e delle finanze | Dott.ssa Alessandra DAL VERME – <i>effettivo</i> Dott.ssa Nunzia VECCHIONE – <i>supplente</i> Componenti aggiuntivi per le misure agevolative fiscali: Dott. Gaetano MARESCA – <i>effettivo</i> |
| Ministero delle infrastrutture e dei trasporti | Dott. Vincenzo CINELLI – <i>effettivo fino al 29.1.2019</i> Dott. Enrico PUJIA – <i>effettivo dal 30.1.2019</i> Dott. Felice MORISCO – <i>supplente dal 30.1.2019</i> Componenti aggiuntivi per le misure agevolative fiscali: Dott. Antonio PARENTE – <i>effettivo dal 30.1.2019</i> Dott. Angelo MAUTONE – <i>supplente</i> |
| Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare | Cons. Massimiliano ATELLI – <i>effettivo</i> Dott. Giuseppe LO PRESTI – <i>supplente</i> |
| Ministero dello sviluppo economico | Dott. Mario FIORENTINO – <i>effettivo</i> Dott.ssa Emilia MASIELLO – <i>supplente fino al 25.11.2019</i> Dott.ssa Loredana GULINO – <i>supplente dal 26.11.2019</i> |
| Ufficio del Ministro per gli affari europei | Cons. Alessandro TOMASSETTI – <i>effettivo fino al 29/9/2019</i> Dott. Valerio Giuseppe VECCHIETTI - <i>effettivo dal 30/9/2019 e fino al 28/10/2019</i> Avv. Carla COLELLI – <i>effettivo dal 28/10/2019</i> |
| Ufficio del Ministro delegato per gli affari regionali e le autonomie | Cons. Antonio NADDEO – <i>effettivo fino al 13/9/2019</i> Cons. Elisa GRANDE - <i>effettivo dal 14/9/2019</i> Dott. Francesco TUFARELLI – <i>supplente</i> |
| Ufficio del Ministro delegato per la semplificazione e la Pubblica Amministrazione | Cons. Maria BARILA' – <i>effettivo fino al 19/12/2019</i> Cons. Andrea MORICHETTI FRANCHI – <i>supplente fino al 19/12/2019</i> Cons. Ermenegilda SINISCALCHI – <i>effettivo dal 20/12/2019</i> Cons. Michele PALMA – <i>supplente dal 20/12/2019</i> |
| Conferenza permanente Stato Regioni e Province Autonome | Dott.ssa Gabriella MASSIDDA – <i>effettivo</i> Avv. Giuseppe CARANNANTE – <i>supplente</i> |

Nello svolgimento della propria attività, il Nucleo ricorre anche al contributo di Organismi tecnici (Banca d'Italia, ISTAT e altri) e può operare attraverso Gruppi di lavoro anche "tematici", il cui coordinamento è affidato ad Esperti delle singole materie.

Gli Esperti del NARS nel 2019 sono riportati nella seguente Tabella 2.

TABELLA 2: ESPERTI NARS 2019

| Esperto | Area |
|---|------------------------|
| Avv. Paola Balzarini | Giuridica |
| Ing. Mauro Calzecchi - <i>fino a novembre 2019</i> | Tecnico-ingegneristica |
| Cons. Roberto D'Alessandro | Giuridica |
| Avv. Pierluigi Giammaria <i>da agosto 2019</i> | Giuridica |
| Dott. Pasquale Marasco - <i>fino a maggio 2019</i> | Economico-finanziaria |
| Ing. Enrico Menduni de Rossi | Tecnico-ingegneristica |
| Avv. Giuseppe Mormandi - <i>da novembre 2019</i> | Giuridica |
| Avv. Tommaso Paparo | Giuridica |
| Ing. Caterina Pedacchio | Tecnico-ingegneristica |
| Prof. Roberto Serrentino - <i>da luglio 2019</i> | Economico-finanziaria |
| Dott. Giuseppe Surdi | Economico-finanziaria |
| Dott. Marco Tranquilli | Economico-finanziaria |

1.3 LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO

La cornice normativa che definisce il perimetro di azione del NARS, inteso come l'insieme degli ambiti decisionali in merito ai quali lo stesso è chiamato a rendere al CIPE il proprio Parere, è rappresentata dalle seguenti disposizioni legislative:

- *Art. 43, comma 1, del 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";*
- *Art. 36, comma 6-ter, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, recante "Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività";*
- *Art. 33, commi 2 e 3, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito con modificazioni dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, recante "Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese";*
- *Art. 165, comma 6, e Art. 182, comma 3, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante "Codice dei Contratti pubblici", come modificati dal decreto legislativo 19 aprile 2017, n. 56.*

Nel dettaglio:

- **l'Art. 18 della legge 12 novembre 2011, n. 183**, come modificato dall'Art. 33, comma 3, del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, disciplina le misure di defiscalizzazione previste al fine di favorire la realizzazione di nuove infrastrutture da eseguirsi con contratti di Partenariato Pubblico Privato, riducendo, ovvero azzerando, il contributo pubblico a fondo perduto in modo da assicurare la sostenibilità economica dell'operazione, tenuto conto delle condizioni di mercato. Inoltre, dispone l'utilizzo delle predette misure di defiscalizzazione anche nel caso di infrastrutture di interesse strategico già affidate o in corso di affidamento, con contratti di Partenariato Pubblico Privato, alla data di entrata in vigore della legge in oggetto, laddove risulti necessario ripristinare l'equilibrio del piano economico finanziario. Al riguardo è previsto che il CIPE - previo Parere del NARS - con propria delibera, adottata su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), determini sia l'ammontare del contributo pubblico a fondo perduto e delle risorse disponibili a legislazione vigente, sia l'ammontare delle misure di defiscalizzazione e del contributo necessario per il riequilibrio del piano economico finanziario. Allo scopo, è disposta l'integrazione del NARS con due ulteriori Componenti, designati, rispettivamente, dal MEF e dal MIT;
- **l'Art. 43, comma 1, del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201**, disciplina i procedimenti di approvazione degli aggiornamenti o delle revisioni delle convenzioni autostradali che comportano variazioni o modificazioni al piano degli investimenti o ad aspetti di carattere regolatorio a tutela della finanza pubblica. La disposizione è stata modificata 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*", come convertito dalla legge 16 novembre 2018 n. 130. Nello specifico, è attualmente previsto che tali atti convenzionali siano trasmessi, sentita l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) per i profili di competenza di cui all'art. 37 comma 2 lett. g) per l'individuazione dei sistemi tariffari, dal MIT al CIPE che, sentito il NARS, si pronuncia entro trenta giorni. All'esito favorevole di tale procedura, i suddetti atti convenzionali sono 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 loro avvenuta trasmissione ad opera dell'amministrazione concedente. È opportuno ricordare che, a seguito della suddetta modifica legislativa, l'ART, con 16 delibere (dalla n. 64 alla n. 79) del 19 giugno 2019, ha approvato il sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del *price cap* con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale di ciascuna Concessionaria;
- **l'Art. 36, comma 6-ter, del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1**, disciplina l'approvazione della generalità dei contratti di programma e degli atti convenzionali tra Stato e Gestori di servizi di interesse economico generale. Nello specifico, vengono confermate le competenze del MIT, del MEF e del CIPE in materia di approvazione di contratti di programma, nonché di atti convenzionali, con particolare riferimento ai profili di finanza pubblica;

- **l'Art. 33, comma 2, del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179**, disciplina il riconoscimento delle misure di incentivazione alla realizzazione delle nuove opere infrastrutturali previste in piani o programmi approvati da Amministrazioni pubbliche, di importo superiore a 50 milioni di euro, mediante l'utilizzazione dei contratti di Partenariato Pubblico Privato. Le misure in oggetto consistono sia nel riconoscimento di un credito di imposta a valere sull'IRES e sull'IRAP generate in relazione alla costruzione e gestione dell'opera, sia nel riconoscimento di un'esenzione dal pagamento del canone di concessione nella misura necessaria al raggiungimento dell'equilibrio del piano economico finanziario. In particolare, è previsto che il CIPE - previo Parere del NARS - con proprie delibere, adottate su proposta del MIT, di concerto con il MEF, individui sia l'elenco delle opere che, per effetto dell'applicazione delle misure di incentivazione in oggetto, conseguono le condizioni di equilibrio economico-finanziario necessarie a consentirne il finanziamento, sia il valore complessivo delle opere che possono accedere alle agevolazioni. Allo scopo, è disposta l'integrazione del NARS con due ulteriori Componenti, designati, rispettivamente, dal MEF e dal MIT;
- gli **Artt. 165, comma 6, e 182, comma 3, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50**, recante "Codice dei Contratti Pubblici", come modificato dal decreto legislativo 19 aprile 2017, n. 56, disciplinano, rispettivamente, la revisione dei piani economico finanziari dei contratti di concessione e di partenariato a seguito di fatti non riconducibili al concessionario o all'operatore economico e che incidono sull'equilibrio del piano economico finanziario. Nello specifico, nei casi suddetti è ammessa la possibilità di procedere a una revisione del piano economico finanziario, da attuarsi mediante la rideterminazione delle condizioni di equilibrio. La revisione deve consentire la permanenza dei rischi trasferiti in capo all'operatore economico e delle condizioni di equilibrio economico finanziario relative al contratto. Nel caso di opere di interesse statale, ovvero finanziate con contributo a carico dello Stato, ai fini della tutela della finanza pubblica strettamente connessa al mantenimento della predetta allocazione dei rischi, la sopra citata revisione è subordinata alla valutazione del NARS. Negli altri casi, è facoltà dell'amministrazione aggiudicatrice sottoporre la revisione alla previa valutazione del Nucleo.

2. LE ATTIVITÀ SVOLTE DAL NARS NEL 2019

Nel corso dell'anno 2019 il NARS, nell'ambito della propria attività di supporto al CIPE, a valle della fase istruttoria, ha reso nove Pareri, di seguito elencati:

- **n. 1/2019** (19 marzo 2019): Contratto di Programma 2017-2020 ENAC - SABCO S.p.A.;
- **n. 2/2019** (14 maggio 2019): Accordo di Cooperazione Autostrada A22 Brennero-Verona-Modena;
- **n. 3/2019** (17 giugno 2019): Affidamento A5-A4/5-A21. Schema di convenzione e Piano economico finanziario;
- **n. 4/2019** (10 luglio 2019): Criterio generale per l'accertamento e per la definizione dei rapporti economici riferibili alle Società concessionarie autostradali limitatamente al periodo intercorrente tra la data di scadenza della concessione e la data di effettivo subentro del nuovo concessionario (periodo transitorio);
- **n. 5/2019** (del 10 luglio 2019): Tratta autostradale A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia. Accordo di cooperazione e Piano economico finanziario;
- **n. 6/2019** (30 luglio 2019): Asti -Cuneo S.p.A. - Autostrada A33. Revisione del Piano economico finanziario e Atto Aggiuntivo;
- **n. 7/2019** (30 luglio 2019): SATAP – Tronco A4 (Torino-Milano). Aggiornamento del Piano economico finanziario e Atto Aggiuntivo;
- **n. 8/2019** (17 dicembre 2019): Affidamento A12 - A11/A12 - A15 - A10. Schema di convenzione e Piano economico finanziario;
- **n. 9/2019** (del 17 dicembre 2019): Affidamento A5 - A4/5 - A21. Schema di convenzione e Piano economico finanziario con componente tariffaria relativa agli oneri integrativi.

Tra le attività svolte, oltre a quella consultiva sopra richiamata, il NARS ha:

- ✓ programmato e svolto Audizioni con i Rappresentanti delle concessionarie autostradali per le quali il periodo regolatorio era scaduto prima del 31 dicembre 2018, rendendo una Informativa al CIPE;
- ✓ effettuato un'Indagine conoscitiva sugli impatti di finanza pubblica relativi al nuovo assetto regolatorio nel settore aeroportuale, avviata nel dicembre 2019 (conclusa nel febbraio 2020).

Di seguito si illustrano in sintesi i sopra elencati Pareri e Informative resi dal Nucleo nel corso del 2019.

2.1 CONTRATTO DI PROGRAMMA 2017-2020 ENAC - SABCO S.P.A.

Il NARS nel corso della riunione deliberativa del 19 marzo 2019 ha reso il **Parere n.1/2019** relativo al Contratto di Programma sottoscritto tra l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) e la Società S.A.C.B.O. S.p.A., Concessionaria della gestione dell'Aeroporto civile di Bergamo Orio al Serio.

Si tratta di uno scalo aeroportuale relativamente al quale, per quanto riguarda le previsioni di traffico nel quadriennio regolatorio 2017-2020, si è tenuto conto della crescita esponenziale registrata a partire dal 2002 e fino al 2015 e del rallentamento della crescita registrato nel biennio 2016-2017; il Gestore, con riferimento al periodo 2018-2020, ha effettuato una stima sulla base delle previsioni *Eurocontrol*.

Il Gestore, per il quadriennio 2017-2020, prevede investimenti per circa 115 milioni di Euro interamente a suo carico, che riguardano:

- i *Terminal*;
- gli edifici *Air-Side*;
- le infrastrutture di volo;
- l'Area Merci;
- i parcheggi e la viabilità;
- le Reti e gli impianti;
- gli interventi di manutenzione straordinaria;
- gli interventi di mitigazione ambientale;
- la fornitura di mezzi, attrezzature, arredi e sistemi informativi a servizio dell'Aeroporto.

Il NARS ha reso il Parere, raccomandando tra l'altro - anche attraverso un efficace dialogo istituzionale tra il Ministero istruttore, l'ENAC e l'ART - il monitoraggio dell'esecuzione del Contratto di Programma con particolare riferimento agli investimenti, ponendo attenzione agli scostamenti tra gli investimenti pianificati e quelli realizzati.

2.2 ACCORDO DI COOPERAZIONE AUTOSTRADA A22 BRENNERO - VERONA - MODENA

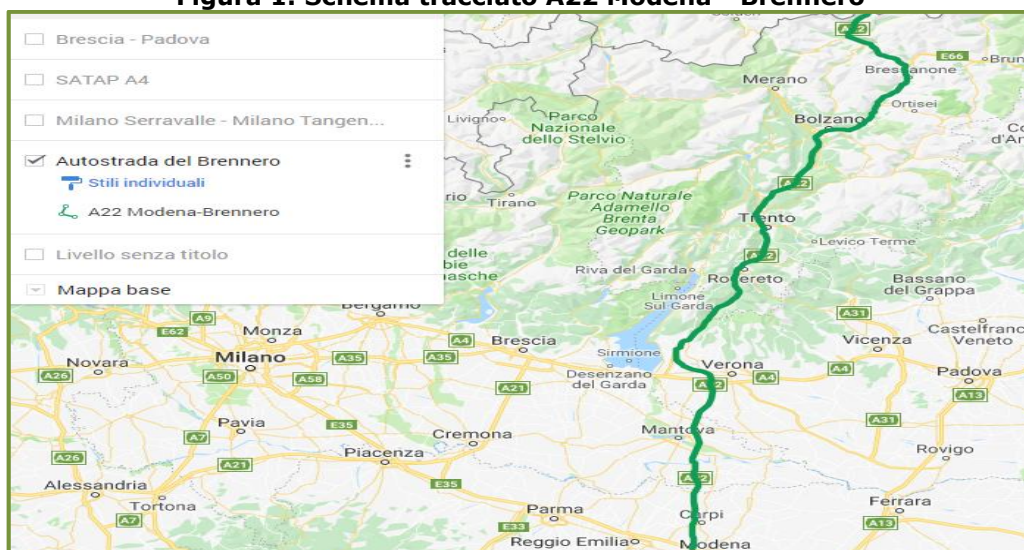
Il NARS nel corso della riunione deliberativa del 14 maggio 2019 ha reso, su richiesta del MIT, il **Parere n. 2/2019** concernente il nuovo² Schema di Accordo di cooperazione per l'affidamento in concessione della Tratta autostradale A22 Brennero - Verona - Modena e il relativo Piano economico finanziario trasmessi al DIPE dal Ministero istruttore.

Lo Schema di Accordo in esame - che disciplina la gestione dell'Arteria autostradale costituita dalla Tratta autostradale A22 Brennero - Verona - Modena (lunga circa 314 km), - e il relativo Piano economico finanziario sono stati trasmessi dal MIT, dopo essere stati

² Il NARS si era espresso con Parere n. 8 del 6 novembre 2018 su una precedente versione dello Schema di accordo di cooperazione relativo alla Tratta autostradale A22 Brennero - Verona - Modena, formulando raccomandazioni.

condivisi con i Rappresentanti della Regione Trentino Alto Adige e aggiornati alla luce del Parere dell'ART.

Figura 1: Schema tracciato A22 Modena - Brennero



Detto Schema di accordo di cooperazione tra il MIT e le Amministrazioni Pubbliche Territoriali - espressione delle disposizioni di cui agli articoli 2 e 17 della Direttiva 2014/23/UE e dell'art. 13 bis del decreto legge 16 ottobre 2017 n.148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172 - definisce e regola gli obblighi e le azioni di competenza di ciascuna delle parti, ai fini della promozione, realizzazione e gestione degli interventi e delle infrastrutture concernenti la mobilità e i trasporti lungo il Corridoio del Brennero. Lo Schema si compone di due parti:

- ✓ la Parte I regola principalmente il rapporto tra il Concedente (MIT) e le Amministrazioni Pubbliche Territoriali e prevede la costituzione di un comitato congiunto paritetico, denominato "Comitato di indirizzo e di coordinamento", con compiti di indirizzo e di verifica degli obiettivi strategici che le Istituzioni coinvolte si prefiggono di raggiungere;
- ✓ la Parte II, relativa a termini e condizioni per la realizzazione degli interventi e la gestione dell'Infrastruttura autostradale A22 Brennero – Verona – Modena, disciplina il rapporto tra il Concedente e il Concessionario, nonché la progettazione, la realizzazione e la gestione degli interventi descritti in apposito allegato.

L'Accordo esaminato dal Nucleo, in ultimo, prevede la facoltà per le Amministrazioni Pubbliche Territoriali di avvalersi di Società *in house* esistenti, in alternativa a società da costituire appositamente.

L'Accordo prevede la progettazione, la realizzazione e la gestione di una serie di interventi con valore complessivo degli stessi, come indicato nel Piano economico finanziario, pari a circa 4,14 miliardi di euro, in particolare:

- terza corsia tra Verona e intersezione A1;

- terza corsia dinamica Tratto Bolzano Nord – Verona;
- sovrappassi;
- barriere antirumore;
- stazioni autostradali e centri di servizio per la sicurezza autostradale;
- parcheggi e autoparchi;
- aree di servizio;
- apprestamenti impiantistici e innovazioni tecnologiche;
- interventi sul corpo autostradale (piazzole per la sosta di emergenza, barriere di sicurezza, allargamenti);
- interventi di manutenzione straordinaria sulle opere d'arte;
- interventi di stabilizzazione dei versanti;
- interventi di miglioramento della viabilità ordinaria funzionali all'asse autostradale.

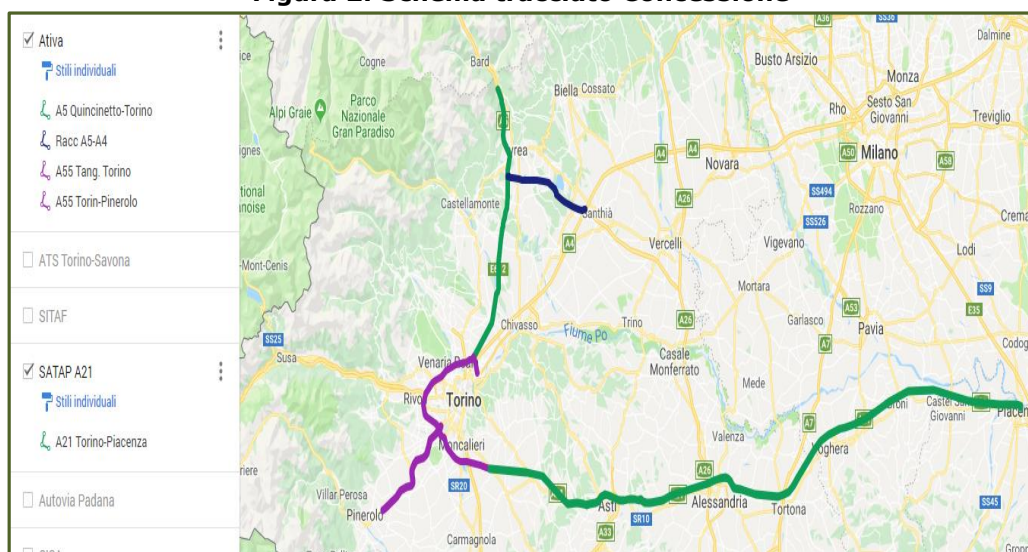
Il NARS ha formulato alcune osservazioni e fornito suggerimenti di natura giuridica, economico-finanziaria, nonché tecnico-ingegneristica. Tra queste, nel caso di specie, il Nucleo ha osservato anche la possibilità che il Ministero competente consideri, in occasione dell'aggiornamento quinquennale e previa condivisione con l'ART, l'effettivo impatto degli efficientamenti economici del modello tariffario sugli obiettivi di manutenzione e sicurezza della infrastruttura, valutando in merito forme di flessibilità applicativa anche al fine della tutela dei profili occupazionali.

2.3 AFFIDAMENTO A5–A4/5–A21. SCHEMA DI CONVENZIONE E PIANO ECONOMICO FINANZIARIO (PEF)

Il **Parere n. 3/2019**, reso dal NARS nel corso della riunione del 17 giugno 2019, attiene allo Schema di convenzione, quale documento di gara, che disciplina il rapporto tra concedente e concessionario per la gestione del Collegamento autostradale composto dalle Tratte autostradali A5 Torino-Ivrea-Quincinetto, A4/A5 Ivrea-Santhià, Sistema Tangenziale di Torino, Diramazione Torino-Pinerolo, A21 Torino-Alessandria-Piacenza, nonché per la progettazione, la realizzazione e la gestione di interventi di messa in sicurezza di alcune tratte e infrastrutture autostradali.

Lo Schema di convenzione assegna all'Aggiudicatario della concessione l'obbligo di consegnare al Concedente, entro 12 mesi dal perfezionamento dell'Affidamento, il Progetto di fattibilità tecnica ed economica relativo all'introduzione di un sistema di pedaggio di tipo *free-flow multilane* sul Sistema Tangenziale di Torino e sulla Diramazione Torino-Pinerolo oltre che, ove chiesto dal Concedente, la predisposizione, con propri fondi, di Studi di fattibilità tecnica ed economica di nuovi interventi non strettamente legati alla sicurezza infrastrutturale e finalizzati al miglioramento della funzionalità e fruibilità dell'infrastruttura.

Figura 2: Schema tracciato Concessione



Lo Schema di convenzione prevede nel periodo 2019-2031 la realizzazione di investimenti, per un importo complessivo pari a circa 885 milioni di euro, relativi ai seguenti interventi, oltre alla manutenzione straordinaria:

- da realizzare lungo le Tratte autostradali A5 Torino - Ivrea Quincinetto, bretella di collegamento A4/A5 Ivrea - Santhià e Sistema Autostradale Tangenziale Torinese SATT;
- da realizzare lungo la Tratta autostradale A21 Torino-Alessandria-Piacenza;

Il NARS ha fornito indicazioni al Ministero concedente e formulato osservazioni e commenti di natura giuridica economico finanziaria e tecnico ingegneristica.

2.4 CRITERIO GENERALE PER DEFINIZIONE RAPPORTI PERIODO TRANSITORIO

In data 10 luglio 2019, il Nucleo si è espresso, con il **Parere n. 4/2019**, sul Documento tecnico proposto dal MIT, depositato dal medesimo Ministero nel corso della riunione preparatoria del CIPE del 3 luglio 2019, relativo al Criterio generale per l'accertamento e per la definizione dei rapporti economici riferibili alle società concessionarie autostradali, limitatamente al periodo intercorrente tra la data di scadenza della concessione e la data di effettivo subentro del nuovo concessionario (periodo transitorio).

Il Nucleo ha formulato osservazioni sia di carattere generale, sia nello specifico su alcuni contenuti, riscontrando, in linea generale, che il Documento tecnico prevede l'applicazione della delibera CIPE n. 39/2007 e s.m.i.i.. Il Criterio generale proposto dal MIT e successivamente adottato dal CIPE, con delibera n. 38 del 24 luglio 2019, risponde all'esigenza di regolare fattispecie complesse, in particolare, sotto il profilo economico, i rapporti di concessione alla scadenza della concessione stessa, fino all'effettivo nuovo affidamento, ove la disciplina convenzionale non preveda una specifica regolazione tra le parti.

È in particolare stabilita la redazione di un piano finanziario transitorio - secondo lo schema della delibera CIPE n. 39/2007 e s.m.i. e con l'individuazione di apposite modalità e

parametri di remunerazione, al solo fine della quantificazione degli eventuali benefici netti registrati dal concessionario nel periodo compreso tra la data di scadenza della concessione e la data di effettivo subentro - che dovrà essere approvato con Decreto interministeriale (MIT - MEF), per perseguire il duplice obiettivo di semplificazione e celerità delle procedure.

2.5 ACCORDO DI COOPERAZIONE TRATTE AUTOSTRADALI EX AUTOVIE VENETE

Nel corso della riunione del 10 luglio 2019, il Nucleo ha reso il **Parere n. 5/2019** riguardante lo Schema di accordo di cooperazione tra le Amministrazioni aggiudicatrici - ai sensi dell'art. 17 della Direttiva 2014/23/UE e dell'art. 13-bis del decreto-legge 16 ottobre 2017 n. 148 e s.m.i. - relativo alle Tratte autostradali A4 Venezia-Trieste; A23 Palmanova-Udine; A28 Portogruaro-Conegliano; A57 Tangenziale di Mestre; A34 raccordo Villesse-Gorizia.

Le funzioni di concedente sono svolte dal MIT, mentre il ruolo di concessionario risulta, secondo quanto specificato dal Concedente, in capo alla Società Alto Adriatico S.p.A., Società appositamente costituita in data 17 aprile 2018; detta Società è posta sotto il controllo di un Comitato di indirizzo e di coordinamento, così come specificato nello Schema di accordo. Il capitale sociale del Concessionario risulta interamente detenuto (100%) da soci pubblici.

L'Accordo si compone di due parti:

- ✓ la Parte I contenente disposizioni volte più propriamente a disciplinare l'Accordo di cooperazione tra Amministrazioni aggiudicatrici, ai sensi dell'art. 17 della Direttiva 2014/23/UE;
- ✓ la Parte II contenente disposizioni volte a disciplinare i termini e le condizioni per la realizzazione degli interventi e la gestione dell'Infrastruttura autostradale si compone di cinque sezioni, in dettaglio:
 - la I sezione disciplina l'attività amministrativa contrattuale;
 - la II sezione disciplina gli aspetti economico - finanziario - patrimoniale;
 - la III sezione disciplina gli aspetti tecnici;
 - la IV sezione disciplina gli aspetti di gestione - controllo;
 - la V sezione contiene le disposizioni finali.

L'Accordo si prefigge di portare a compimento un volume di investimenti che ammonta a circa 1.073 milioni di euro nel corso di tutta la Concessione, il 96% del volume totale degli investimenti è previsto sia realizzato entro i primi 6 anni (2020-2025) dalla Concessione.

Il Piano economico finanziario e la relativa Relazione riepilogano gli investimenti complessivi - nelle seguenti quattro categorie:

- ✓ Opere in ultimazione;
- ✓ Opere approvate/in approvazione - con lavori da avviare;
- ✓ Opere con lavori in corso;

- ✓ Opere da iniziare.

La previsione degli investimenti che l'Accordo si prefigge di realizzare si basa sull'analisi trasportistica delle stime di traffico.

Nel Parere reso, il NARS ha formulato osservazioni e fornito indicazioni con particolare riguardo ai contenuti dell'Accordo di cooperazione, rimettendo tra l'altro al Ministero istruttore la verifica della quantificazione del valore di subentro effettuata dal Concessionario uscente.

2.6 ASTI CUNEO - SATAP A4. *CROSS FINANCING*

Il NARS nel corso della riunione deliberativa del 30 luglio 2019 si è espresso in merito:

- con il **Parere n. 6/2019**, alla revisione del Piano economico finanziario e dell'Atto aggiuntivo, relativi al Contratto di concessione stipulato tra ANAS S.p.A. e Asti-Cuneo S.p.A.;
- con il **Parere n. 7/2019**, all'aggiornamento del Piano economico finanziario e dell'Atto aggiuntivo, relativi al Contratto di concessione stipulato tra ANAS S.p.A. e SATAP S.p.A..

I suddetti argomenti, esaminati dal NARS nel corso della riunione del 30 luglio 2019, sono tra loro strettamente connessi, a seguito della proposta, - individuata dal Governo Italiano e presentata alla Commissione Europea-, di finanziare le opere realizzate e da realizzare lungo la Tratta autostradale A 33 Asti – Cuneo (di seguito anche "ATCN") coinvolgendo capitali della SATAP S.p.A. (finanziamento incrociato) che gestisce la Tratta autostradale A4 (Torino – Milano); le Società delle due autostrade fanno parte del medesimo gruppo industriale.

La proposta di finanziamento incrociato (*cross financing*) tra le due Società origina dalla richiesta, avanzata nel 2014 dalla concessionaria Asti Cuneo S.p.A., di riequilibrio del Piano economico finanziario, che secondo quanto evidenziato dal MIT comportava oneri a carico dello Stato ed incrementi tariffari non sostenibili dagli utenti. La Commissione Europea, nell'aprile 2018, con propria Decisione, ha avallato il progetto di *cross financing* indicando in proposito alcuni elementi.

Nel corso del successivo iter istruttorio il NARS ha ravvisato difformità di contenuti della proposta di *cross financing* al proprio esame rispetto agli elementi indicati dalla Commissione Europea, a cui è di conseguenza seguita da parte del DIPE e del NARS la richiesta di chiarimenti e l'opportunità di acquisire gli esiti del procedimento avviato dall'Autorità di regolazione dei trasporti con delibera n. 16 del 18 febbraio 2019, finalizzati a stabilire il sistema tariffario di pedaggio.

Nel giugno 2019 l'ART ha concluso anche il procedimento relativo all'approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alle Convenzioni uniche stipulate tra ANAS S.p.A. e le Società SATAP A4 (Parere n. 68/2019) e A33 Asti Cuneo (Parere n. 72/2019).

Il Ministero istruttore, nel luglio 2019, ha trasmesso la documentazione aggiornata (Atti Aggiuntivi della A33 Asti Cuneo e della SATAP A4 e relativi PEF/PFR) elaborata dalle Società concessionarie.

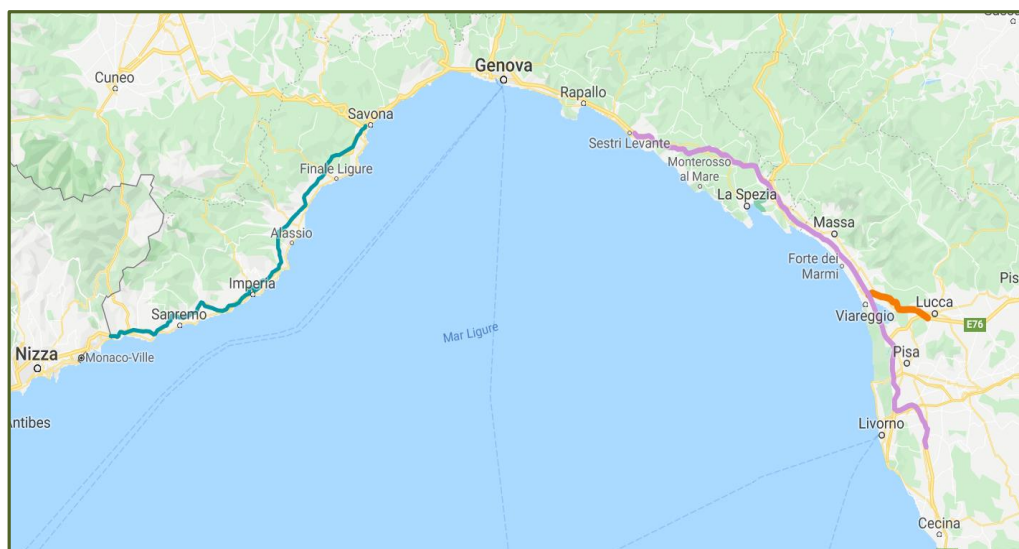
Il NARS ha preso atto che la nuova documentazione esaminata contempla un modello di *cross financing* che si discosta sotto molteplici aspetti dal modello di *cross financing* precedentemente sottoposto alla Commissione, facendo rilievi anche di carattere sostanziale.

A valle di un complesso e articolato *iter* istruttorio, i due sopraccitati argomenti sono stati infine nuovamente sottoposti all'esame del NARS, che si è espresso con due nuovi Pareri nell'anno 2020, su proposte aggiornate rispetto a quelle dell'anno 2019.

2.7 NUOVO AFFIDAMENTO A12 - A11/A12 - A15 - A10

Il NARS nella riunione del 17 dicembre 2019 ha reso il **Parere n. 8/2019** relativo allo Schema di convenzione e relativo Piano economico finanziario da porre a base di gara per l'affidamento congiunto delle due Concessioni autostradali, assentite, rispettivamente, alla Società Autostrada Ligure Toscana S.p.A. (SALT), per quanto riguarda il Tronco Ligure-Toscano (Concessione scaduta il 31 luglio 2019) e alla Società Autostradale dei Fiori S.p.A. (Fiori), per quanto concerne il Tronco A10 Savona-Ventimiglia (Concessione in scadenza il 30 novembre 2021). Lo Schema di convenzione prevede a carico dell'Affidatario la progettazione, la realizzazione e la gestione di interventi di messa in sicurezza. Le due Concessioni presentano rispettivamente estensione chilometrica pari a 154,9 km e 113,3 km, per un totale, quindi, di circa 268 km.

Figura 3: Schema tracciato della nuova Concessione



Il Piano economico finanziario e lo Schema di convenzione all'esame, relativo alle Convenzioni oggetto di affidamento congiunto, comprende investimenti relativi ad interventi realizzati e non ammortizzati, interventi in corso, nuovi interventi e interventi di manutenzione straordinaria.

Di seguito i nuovi investimenti indicati per singola tratta:

A) Tratta A12 Sestri Levante – Livorno:

- ✓ Lotto di completamento interventi di mitigazione acustica;
- ✓ Lotto di completamento interventi di sostituzione barriere di sicurezza;
- ✓ lavori di adeguamento ai sensi delle Norme Tecniche delle Costruzioni dei viadotti.

B) Tratta A 10 Savona-Ventimiglia :

- ✓ lavori di completamento delle dotazioni di sicurezza in n. 18 gallerie;
- ✓ adeguamento barriere di sicurezza-completamento;
- ✓ nuovo svincolo casello di Vado Ligure;
- ✓ miglioramento sismico dei viadotti – Lotto 3;
- ✓ Variante alla S.S. Q Aurelia in Sanremo – Svincolo di San Martino e nuova rampa di uscita su via della Repubblica;
- ✓ adeguamento impianti di illuminazione, ventilazione e videosorveglianza nelle gallerie delle varianti di Albenga, Sanremo e Ventimiglia.

La documentazione inviata dal MIT comprende inoltre un allegato denominato *“Elenco degli interventi finalizzati al miglioramento della funzionalità, accessibilità e fruibilità del collegamento autostradale”*.

Il Nucleo ha condiviso le osservazioni espresse dall’ART e formulato talune raccomandazioni in merito all’articolato contrattuale e al Piano economico finanziario.

2.8 RIAFFIDAMENTO A5 - A4/5 - A21. INTEGRAZIONI

Il NARS con **Parere n. 9/2019**, reso nella riunione del 17 dicembre 2019, si è espresso sul nuovo Schema di convenzione e pertinente Piano economico finanziario relativi all’Affidamento A5 - A4/5 - A21; il 17 giugno 2019, il Nucleo si era espresso (Parere n.3/2019) su una versione precedente della documentazione.

Tra la data della riunione del 17 giugno 2019, nella quale il Nucleo ha reso il citato Parere n. 3, e la data di trasmissione della nuova documentazione il Ministero proponente ha provveduto alla pubblicazione, sulla Gazzetta Ufficiale n. 112 del 23 settembre 2019, del Bando di Gara relativo all’Affidamento oggetto del predetto Parere n. 3/2019.

L’articolato del nuovo Schema di convenzione trasmesso dal Ministero tiene conto della componente tariffaria relativa agli oneri integrativi in favore del Concedente, introdotta dal sistema tariffario definito con la delibera ART n.119/2017; lo Schema cita nelle premesse la delibera CIPE n. 38 del 24 luglio 2019 che approva il criterio generale per l’accertamento e per la definizione dei rapporti economici riferibili alle Società concessionarie autostradali nel periodo intercorrente tra la data di scadenza della concessione e la data di effettivo subentro del nuovo concessionario (di cui al Parere n. 4 del 10 luglio 2019).

Il NARS, relativamente alla nuova documentazione inviata, ha formulato osservazioni di natura giuridica, economico-finanziaria e tecnica, impregiudicate le valutazioni del Concedente.

2.9 INFORMATIVA ESITO CICLO DI AUDIZIONI CONCESSIONARI AUTOSTRADALI

Il NARS, nel corso della riunione del 19 marzo, ha reso l'Informativa al CIPE sull'esito del ciclo di audizioni dallo stesso avviate il 22 gennaio 2019, sulla base del mandato ricevuto nel corso della riunione preparatoria del CIPE del 21 novembre 2018. L'esigenza di audire le Società concessionarie autostradali, con convenzioni in essere e periodo regolatorio scaduto, ha avuto l'intento di verificare lo stato di avanzamento delle fasi di aggiornamento del sistema concessorio, al fine dell'approvazione di piani economico-finanziari in equilibrio economico-finanziario, a tutela della finanza pubblica.

Il Nucleo ha dato luogo al ciclo di audizioni, iniziate il 22 gennaio 2019, rivolte alle Concessionarie autostradali con Convenzioni vigenti e periodo regolatorio scaduto prima del 31 dicembre 2018, in dettaglio:

- I. Asti - Cuneo S.p.A.,
- II. Autostrade Torino – Alessandria - Piacenza S.p.A.;
- III. Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A.;
- IV. Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A.;
- V. Autostrade per l'Italia S.p.A.;
- VI. Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A.;
- VII. Strada dei Parchi S.p.A..

Le sopra indicate Concessioni autostradali, in fase di aggiornamento, sono attualmente regolate dalle delibere del CIPE in materia autostradale³.

Per quanto concerne l'iter approvativo dell'aggiornamento di dette Convenzioni la normativa vigente, a valle dell'adozione del c.d. "decreto Genova", prevede due distinti *iter* a seconda se gli aggiornamenti prevedano o meno variazione/modificazione del Piano degli investimenti e/o di aspetti di carattere regolatorio.

L'iter approvativo in caso di aggiornamento o revisione delle Convenzioni autostradali vigenti, laddove prevedano variazioni o modificazioni al Piano degli investimenti ovvero ad aspetti di carattere regolatorio a tutela della finanza pubblica prevede tre fasi:

- ✓ il MIT trasmette la documentazione, sentita l'ART per i profili di competenza, al CIPE;
- ✓ il CIPE si pronuncia, sentito il NARS;
- ✓ gli aggiornamenti sono approvati con decreto interministeriale MIT/MEF.

Nel caso in cui gli aggiornamenti o le revisioni di dette Convenzioni autostradali vigenti non comportino variazioni o modificazioni al Piano degli investimenti, ovvero ad aspetti di carattere regolatorio a tutela della finanza pubblica è previsto un iter approvativo

³ Le delibere del CIPE sono: n. 39/2007, n. 27/2013 e la n. 68/2017.

semplificato, ovvero sono approvate con decreto MIT/MEF, su proposta del MIT sentita l'ART.

Il Concedente, in entrambe le sopra citate fattispecie, sentita l'ART, verifica l'applicazione dei criteri di determinazione delle tariffe, anche con riferimento all'effettivo stato di attuazione degli investimenti già inclusi in tariffa.

Il NARS, anche al fine di approfondire le tematiche maggiormente rilevanti per lo sviluppo infrastrutturale del settore, tra cui lo stato degli investimenti, le tariffe, i rendimenti e il potenziale impatto della nuova regolazione sul sistema, ha stilato una serie di domande poste alle Concessionarie in sede di audizione, con riferimento tra l'altro allo stato degli investimenti e all'eventuale differenza tra quelli previsti e quelli realizzati, le cause di eventuali ritardi, le tariffe, i dati di traffico effettivi, i tassi di congrua remunerazione del capitale ed eventuali criticità riscontrate.

Di seguito i principali elementi emersi nel corso delle audizioni e indicati nell'Informativa resa dal NARS al CIPE:

- ✓ la previsione delle Concessionarie audite di realizzare ingenti investimenti nel corso del prossimo periodo regolatorio (quinquennale);
- ✓ l'inesistenza, in tariffa, di investimenti che non siano approvati dal Concedente ed effettivamente realizzati;
- ✓ l'opportunità di agire sull'estensione della durata della concessione e sull'incremento del valore di subentro per contenere gli impatti tariffari, sulla base del modello tariffario previsto nelle Convenzioni in essere.

2.10 INFORMATIVA AL CIPE - CONCESSIONI AEROPORTUALI

Il Nucleo, nel corso della riunione del NARS del 17 dicembre 2019, ha deciso⁴ di avviare, previa comunicazione al CIPE, una indagine conoscitiva sugli impatti di finanza pubblica relativi al nuovo assetto regolatorio nel settore aeroportuale.

Tale decisione deriva dalla osservazione che attualmente il sistema aeroportuale e del trasporto aereo è strategico per lo sviluppo socio-economico ed occupazionale del Paese, non solo sul piano turistico ma anche industriale, tale da rendere stringente un raccordo istituzionale in seno al CIPE anche per la realizzazione dei necessari investimenti e l'impiego delle correlate risorse economiche, coerentemente con l'assetto costituzionale e il quadro normativo di riferimento in materia di programmazione, finanza pubblica e equilibrio di bilancio.

Le audizioni hanno avuto luogo nel corso dei mesi di gennaio e febbraio 2020.

⁴ Ai sensi dell'art 1, comma 2, lett. c) del DPCM 25 novembre 2008 il NARS può disporre "audizioni delle parti interessate".

3. CONCLUSIONI

In continuità con gli ultimi anni, l'attività svolta da NARS nel 2019 si è caratterizzata per il ruolo svolto quale Organo di supporto del CIPE con riferimento, in particolare, al settore autostradale. Ciò nell'ambito della rinnovata architettura istituzionale che ha visto l'estensione delle competenze dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti anche alla regolazione delle concessioni autostradali in essere, a seguito del decreto-legge 28 settembre 2018, n.109 (cd. "decreto Genova") convertito con modificazioni dalla legge 16 novembre 2018, n. 130. L'effettiva applicazione della nuova articolazione giuridico-istituzionale disegnata dal Legislatore ha evidenziato la capacità di integrazione tra i livelli tecnici della regolazione, gli uffici dell'Alta amministrazione centrale e gli Organi di supporto, nel comune orientamento alla definizione di uno sviluppo infrastrutturale basato su solide basi giuridico-contrattuali nel rapporto pubblico-privato e sulla sostenibilità economico-finanziaria delle operazioni.

E' sempre opportuna una riflessione sulla possibilità di migliorare il coordinamento delle procedure amministrative e contrattuali al fine di una maggiore celerità dei processi decisionali. Già in base alla disciplina vigente, il CIPE - con il supporto tecnico del NARS - costituisce un elemento di sintesi politico-istituzionale che, nel rispetto degli specifici ruoli istituzionali degli attori coinvolti, consente all'Amministrazione centrale di operare per fornire una visione strategica complessiva, necessaria per realizzare investimenti pubblici che siano realmente efficaci sotto il profilo della crescita e della sostenibilità del Paese.

Proprio nello spirito sopra citato e al fine di favorire la maggiore efficacia, efficienza e buon andamento dell'attività amministrativa di sistema, nel coinvolgimento di tutti gli *stakeholders*, il NARS ha dato luogo, nell'anno 2019, nell'ambito delle competenze assegnate dal proprio regolamento istitutivo, a supporto del CIPE, a due distinti cicli di audizioni: il primo relativo al settore autostradale, che ha trovato conclusione con l'Informativa al CIPE del 19 marzo 2019 e il secondo relativo al settore aeroportuale che si è concluso invece nel 2020, volto ad analizzare l'evoluzione di questi due comparti: individuare le criticità sostanziali e suggerire eventuali linee d'azione in due ambiti cruciali per lo sviluppo trasportistico del paese, con una particolare attenzione all'interconnessione delle reti e dei nodi infrastrutturali del Paese.

Gli scenari aperti dalla pandemia da Covid-19 e dalle necessarie misure di contenimento del virus potranno comportare la necessità di nuove riflessioni di carattere sistemico su stato, configurazione ed evoluzione dei sistemi infrastrutturali e dei relativi servizi a supporto della struttura produttiva e dei cittadini, oltre che dei flussi turistici. Il NARS, nel suo ruolo di supporto tecnico in seno al CIPE è, quindi, chiamato da un lato a svolgere l'ordinaria attività di verifica giuridica di contratti e convenzioni e di analisi tecnico-economica relativa alla sostenibilità dei Piani economico-finanziari dei servizi in concessione, con primaria attenzione a supporto del CIPE, agli obiettivi strategici di finanza pubblica, rilancio degli investimenti e innalzamento dei livelli di qualità dei servizi - come quella svolta nel corso del 2019, evidenziata dalla presente Relazione - e, dall'altro, a fornire supporto in termini di analisi e riflessioni inerenti alle nuove sfide che si andranno configurando nel prossimo futuro.

A stylized graphic of the Italian flag, consisting of three curved horizontal bands of green, white, and red, set against a dark green background that curves upwards from the bottom left.

Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la Programmazione e il Coordinamento della Politica Economica
Via della Mercede, 9
00187 Roma

web: www.programmazioneeconomica.gov.it