Art. 3.

Classificazione ai fini della fornitura

La classificazione ai fini della fornitura del medicinale «Retacrit» è la seguente:

per le confezioni classe di rimborsabilità in «A»: medicinale soggetto a prescrizione medica limitativa, da rinnovare volta per volta, vendibile al pubblico su prescrizione di centri ospedalieri o di specialisti: internista, ematologo, oncologo, nefrologo, anestesiologo, emotrasfusioni sta, pediatra, chirurgo (RNRL);

per le confezioni classe di rimborsabilità in «H»: medicinale soggetto a prescrizione medica limitativa, utilizzabile esclusivamente in ambiente ospedaliero o in struttura ad esso assimilabile (OSP).

Art. 4.

Condizioni e modalità di impiego solo per le confezioni in classe di rimborsabilità in «A»

Prescrizione del medicinale soggetta a diagnosi-piano terapeutico e a quanto previsto dall'allegato 2 e successive modifiche, alla determinazione 29 ottobre 2004 - PHT Prontuario della distribuzione diretta, pubblicata nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 259 del 4 novembre 2004.

Art. 5.

Disposizioni finali

La presente determinazione ha effetto dal giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, e sarà notificata alla società titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio.

Roma, 12 gennaio 2016

Il direttore generale: PANI

16A00500

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 6 agosto 2015.

Convenzione unica fra la Società autostradale Brebemi e C.A.L. S.p.A. - Revisione del piano economico finanziario e 3° atto aggiuntivo. (Delibera n. 60/2015).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

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

Visto l'art. 10 della legge 24 dicembre 1993, n. 537, che reca, tra l'altro, ulteriori disposizioni in tema di concessioni autostradali, proseguendo nel processo di progressiva privatizzazione del settore;

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;

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 e all'art. 7 istituisce l'Unità tecnica finanza di progetto (UTFP);

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. «legge obiettivo»), 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, vengano individuati dal Governo attraverso un Programma 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. 443/2001;

Vista la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, dispone che a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un Codice unico di progetto (CUP);

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE)», e successive modificazioni ed integrazioni e visti in particolare:

la parte II, titolo III, capo IV, concernente «Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi»;

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

Visto il decreto-legge 18 maggio 2006, n. 181, convertito nella legge 17 luglio 2006, n. 233, che ha trasferito alla Presidenza del Consiglio dei ministri la suddetta UTFP;

Visto il decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, e successive modificazioni ed integrazioni, e visto in particolare l'art. 2, che:

i) al comma 82 prevede che tutte le clausole delle convenzioni autostradali siano inserite in una convenzione unica;

ii) al comma 83 individua le condizioni che le clausole della convenzione unica debbano assicurare;

iii) al comma 84 prevede che gli schemi di convenzione unica, sentito il Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida sulla regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS), istituito con delibera 8 maggio 1996, n. 81 (*Gazzetta Ufficiale* n. 138/1996), siano sottoposti all'esame di questo Comitato;

iv) al comma 85 elenca gli obblighi delle società concessionarie autostradali;

Vista la legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007), che all'art. 1, comma 979, ha previsto che le funzioni ed i poteri di soggetto concedente e aggiudicatore per la realizzazione dell'autostrada diretta Brescia-Bergamo-Milano e di altre due autostrade lombarde venissero trasferiti da «ANAS S.p.a.» ad un soggetto di diritto pubblico che subentra in tutti i diritti attivi e passivi inerenti alla realizzazione di dette infrastrutture e da costituire in forma societaria e partecipata dalla stessa «ANAS S.p.a.» e dalla regione Lombardia o da soggetto da essa interamente partecipato;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 dicembre 1998 (*Gazzetta Ufficiale* n. 26/1999 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)»;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 22 luglio 2008 recante la riorganizzazione dell'UTFP ai sensi del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, come modificato dal decreto legislativo 31 luglio 2007, n. 113;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 novembre 2008 e successive modificazioni ed integrazioni, con il quale si è proceduto alla riorganizzazione del NARS — ché, all'art. 1, prevede che, su richiesta di questo Comitato o dei Ministeri interessati, lo stesso Nucleo esprima parere in materia tariffaria e di regolamentazione economica dei settori di pubblica utilità;

Visto il decreto-legge 8 aprile 2008, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 giugno 2008, n. 101, che, all'art. 8-*duodecies*, detta ulteriori disposizioni per il settore autostradale e tra l'altro dà disposizioni in merito all'affidamento dei contratti di concessione di costruzione e gestione;

Vista la legge 23 dicembre 2009, n. 191, che all'art. 2, comma 202, apporta modifiche al suddetto art. 8-*duodecies* del decreto-legge 8 aprile 2008, n. 59, articolo poi modificato dall'art. 47 del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito dalla legge 30 luglio 2010, n. 122;

Vista 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, concernente «Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia», che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di inosservanza degli obblighi previsti dalla legge stessa, tra cui la mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

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 l'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, che individua le modalità di monitoraggio finanziario dei lavori relativi alle infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi di cui agli articoli 161, comma 6-*bis* e 176, comma 3, lettera *e)*, del citato decreto legislativo n. 163/2006;

Vista la legge 23 dicembre 2014, n. 190 (legge di stabilità 2015) che all'art. 1, comma 299, ha «istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo con una dotazione di 20 milioni di euro annui per il periodo dal 2017 al 2031, finalizzato prioritariamente alla realizzazione di opere di interconnessione di tratte autostradali per le quali è necessario un concorso finanziario per assicurare l'equilibrio del Piano economico e finanziario» e previsto che «alla ripartizione delle risorse si provvede con delibera del CIPE su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti» e che «Il contributo è utilizzato esclusivamente in erogazione diretta»;

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

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 (PEF) da adottare da parte delle Società concessionarie autostradali;

Vista la delibera 20 dicembre 1996, n. 319 (*Gazzetta Ufficiale* n. 305/1996), con la quale è stato definito lo schema regolatorio complessivo del settore autostradale ed in particolare è stato indicato nella metodologia del price-cap il sistema di determinazione delle tariffe nonché stabilita in cinque anni la durata del periodo regolatorio;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002 supplemento ordinario), con la quale questo Comitato, ai sensi dell'art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che riporta all'allegato 1 — nell'ambito del «Sistema plurimodale padano», tra i sistemi stradali ed autostradali — la infrastruttura denominata «Asse autostradale medio padano Brescia, Bergamo e Milano e Passante di Mestre» e che all'allegato 2, nella parte relativa alla regione Lombardia, tra i «Corridoi autostradali e stradali» include il «Collegamento autostradale Brescia, Bergamo e Milano (Brebemi)»;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (*Gazzetta Ufficiale* n. 87/2003, errata corrige in *Gazzetta Ufficiale* n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*Gazzetta Ufficiale* n. 248/2003), 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 è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la delibera 29 luglio 2005, n. 93 (*Gazzetta Ufficiale* n. 263/2005), con la quale questo Comitato, rilevato che l'Asse autostradale medio padano tra Brescia, Bergamo e Milano era incluso nell'Intesa generale quadro stipulata tra il Governo e la regione Lombardia l'11 aprile 2003, ha approvato il progetto preliminare del collegamento autostradale di connessione tra le città di Brescia, Bergamo e Milano (Brebemi) e ha preso atto:

i) che il soggetto aggiudicatore dell'intervento era «ANAS S.p.a.»;

ii) che l'«A.T.I. Brebemi S.p.a.», a seguito di gara, era risultata aggiudicataria della concessione di costruzione ed esercizio del suddetto collegamento autostradale;

iii) che la relativa convenzione, stipulata tra «A.T.I. Brebemi S.p.a.» e «ANAS S.p.a.» il 24 luglio 2003 era stata approvata con decreto interministeriale 16 ottobre 2003;

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

Considerato che in data 19 febbraio 2007 è stata costituita, ai sensi del citato art. 1, comma 979, della legge n. 296/2006, la «Concessioni autostrade lombarde S.p.a.» («CAL S.p.a.»), società con capitale partecipato pariteticamente da «Infrastrutture lombarde S.p.a.» e «ANAS S.p.a.»;

Vista la delibera 4 ottobre 2007, n. 109 (*Gazzetta Ufficiale* n. 256/2007), con la quale questo Comitato ha preso atto dei contenuti dello schema di «convenzione unica» tra «CAL S.p.a.» e la società di progetto «Brebemi S.p.a.» — predisposto ai sensi dell'art. 2, commi 82 e seguenti, del citato decreto-legge n. 262/2006 — e ha espresso valutazione positiva sullo schema stesso, formulando prescrizioni da recepire nella stesura definitiva della convenzione;

Considerato che con decreto del Ministro delle infrastrutture, emanato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze in data 23 gennaio 2008 e registrato alla Corte dei conti in data 31 gennaio 2008, è stata approvata la «convenzione unica» tra «CAL S.p.a.» e la società di progetto «Brebemi S.p.a.» e che tale convenzione, al punto 11.3, prevedeva, tra l'altro, che il PEF fosse aggiornato in sede di approvazione del progetto definitivo;

Considerato che con delibera 26 giugno 2009, n. 42 (*Gazzetta Ufficiale* n. 185/2009), questo Comitato ha, tra l'altro:

approvato il progetto definitivo dell'intervento «Collegamento autostradale di connessione tra le città di Brescia, Bergamo e Milano» con il limite di spesa di euro 1.611.300.250;

richiesto che «CAL S.p.a.» e il concessionario provvedessero alla stipula di apposito atto aggiuntivo alla convenzione unica, da approvare nelle forme di rito, per adottare il nuovo PEF che sostituisse quello allegato alla convenzione unica stessa;

previsto che lo schema di atto aggiuntivo venisse trasmesso a questo Comitato, per un preventivo parere, qualora il nuovo piano presentasse modifiche rispetto a quello valutato nella seduta del 26 giugno 2009, ovvero nell'ipotesi che l'atto aggiuntivo trattasse punti ulteriori rispetto alla sola adozione del piano;

invitato il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ad informare il Comitato stesso in merito all'attivazione del Fondo di garanzia sulle opere pubbliche («F.G.O.P.»);

Vista la delibera 22 luglio 2010, n. 72 (*Gazzetta Ufficiale* n. 10/2011), con la quale questo Comitato, in merito al suddetto atto aggiuntivo n. 1, ha preso atto:

delle dichiarazioni di «CAL S.p.a.» circa:

a) il venire meno della necessità di prestazione della garanzia a valere sul «F.G.O.P.»;

b) la sostanziale invarianza dei principali elementi del PEF di cui al progetto definitivo, con particolare riferimento ai livelli tariffari e al valore di subentro;

delle valutazioni dell'UTFP in ordine alla necessità che il costo del debito restasse inalterato rispetto ai valori del PEF allegato al progetto definitivo di cui alla delibera n. 42/2009, e del pari, restassero inalterati sia i livelli tariffari che il valore di subentro;

Vista, la delibera 5 maggio 2011, n. 4 (*Gazzetta Ufficiale* n. 301/2011), con cui questo Comitato ha espresso parere favorevole in ordine all'atto aggiuntivo n. 2 alla convenzione unica tra «CAL S.p.a.» e «Brebemi S.p.a.» prendendo atto in particolare che:

il nuovo PEF allegato all'atto aggiuntivo n. 2 prevedeva, tra l'altro, un intervento di «Cassa depositi e prestiti S.p.a.» sotto forma di finanziamento diretto al progetto;

l'equilibrio economico finanziario della concessione era garantito, tra l'altro, dall'incremento dei flussi di traffico attesi con la realizzazione della terza corsia anche nel tratto compreso tra il raccordo Ospitaletto-Montichiari e lo svincolo di Treviglio Est-Caravaggio;

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

Vista la delibera 19 luglio 2013, n. 31 (*Gazzetta Ufficiale* n. 298/2013), con la quale questo Comitato ha formulato parere favorevole, con prescrizioni, previo parere del NARS, in ordine agli atti aggiuntivi alle «Convenzioni uniche» stipulati tra «ANAS S.p.a.» e, rispettivamente, «A.T.I.V.A. S.p.a.», la società di progetto «Autostrada Asti-Cuneo», «Milano Serravalle-Milano Tangenziali p.A.», «SATAP S.p.a.» - Tronco A4 e SATAP Tronco A21 p.A.;

Vista la delibera 1° agosto 2014, n. 26 (*Gazzetta Ufficiale* n. 1/2015 supplemento ordinario), con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole, ai sensi dell'art. 1 della legge n. 443/2001 e successive modificazioni ed integrazioni, in ordine al Programma delle infrastrutture strategiche di cui all'XI allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) 2014, che include, nella «Tabella 0 Avanzamento programma infrastrutture strategiche», nell'ambito dell'infrastruttura «Asse autostradale medio padano», l'intervento «Brescia-Bergamo-Milano (Brebemi)»;

Vista la delibera 28 gennaio 2015, n. 15 (*Gazzetta Ufficiale* n. 155/2015), con la quale questo Comitato, in attuazione del sopra citato decreto-legge n. 90/2014, art. 36, comma 3, ha aggiornato le modalità di esercizio del sistema di monitoraggio finanziario di cui alla delibera 5 maggio 2011, n. 45 (*Gazzetta Ufficiale* n. 234/2011, errata corrige *Gazzetta Ufficiale* n. 281/2011);

Vista la nota 20 luglio 2015, n. 5261, con cui il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha inviato la richiesta di iscrizione all'ordine del giorno di questo Comitato, previo parere del NARS, della proposta di revisione del PEF della Brebemi;

Vista la nota 21 luglio 2015, n. 5327, con cui il suddetto Ministero ha trasmesso, unitamente alla relativa relazione istruttoria, il suddetto PEF e la relazione accompagnatoria al medesimo e lo schema di terzo atto aggiuntivo;

Considerato che il NARS, in data 28 luglio 2015, ha emesso il parere n. 4/2015 concernente «Collegamento autostradale tra le città di Brescia e Milano (c.d. Brebemi) - atto aggiuntivo n. 3», pronunciandosi favorevolmente, con prescrizioni e raccomandazioni, in merito;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del richiamato parere del NARS, e in particolare:

che la societa di progetto «Brebemi S.p.a.» è concessionaria per la progettazione, la costruzione e la gestione del collegamento autostradale tra le città di Brescia, Bergamo e Milano, in virtù della convenzione unica stipulata in data 1° agosto 2007 con la società concedente «CAL S.p.a.»;

che «CAL S.p.a.» e «Brebemi S.p.a.», in data 7 settembre 2009, hanno sottoscritto l'atto aggiuntivo n. 1 alla convenzione unica ai fini dell'adozione del PEF di cui al progetto definitivo approvato da questo Comitato con delibera n. 42/2009;

che in data 4 giugno 2009, le parti hanno stipulato apposito atto integrativo dell'atto aggiuntivo n. 1 avente ad oggetto «l'individuazione dei requisiti di solidità patrimoniale che il concessionario è obbligato a mantenere ai sensi dell'art. 3.2, lettera (Q), della convenzione unica»;

che in data 22 dicembre 2010, le parti hanno sottoscritto l'atto aggiuntivo n. 2 alla convenzione unica, su cui questo Comitato ha espresso parere favorevole con delibera n. 4/2011, approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, 6 marzo 2012, con il quale è stato adottato il PEF vigente;

che la tratta autostradale è stata aperta all'esercizio in data 23 luglio 2014;

che, contestualmente all'entrata in vigore della legge n. 190/2014 (legge di stabilità 2015), art. 1, comma 299, la regione Lombardia, con decreto 30 dicembre 2014, n. 12781, pubblicato nel BURL del 15 gennaio 2015, ha individuato nell'allegato *A*, quale capitolo di spesa di natura obbligatoria, l'importo di 20 milioni di euro annui per il triennio 2015-2017 per la «realizzazione, completamento e miglioramento dell'accessibilità di sistemi stradali e autostradali attuati con procedure di partenariato pubblico-privato»;

che «CAL S.p.a.», in data 17 marzo 2015, ha trasmesso al Ministero proponente una prima proposta di revisione del PEF vigente che prevedeva:

i) il riconoscimento di un contributo pubblico, statale e regionale, pari a 360 milioni di euro;

ii) una proroga della scadenza della concessione di dieci anni;

iii) l'azzeramento del valore di subentro;

iiii) la realizzazione, entro gennaio 2017, dell'interconnessione del collegamento Brebemi con l'autostrada A4, come modifica al progetto definitivo approvato da questo Comitato;

che, in ragione della mancata realizzazione del raccordo Ospitaletto-Montichiari, «CAL S.p.a.» ha avviato, in data 19 giugno 2015, la procedura approvativa di una variante al progetto definitivo di cui alla delibera n. 42/2009, inerente l'interconnessione diretta tra la A35 e la A4, del costo stimato di 47,583 milioni di euro;

che, il 21 luglio 2015, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha sottoposto all'esame del Comitato una nuova proposta di revisione del PEF, trasmessa da «CAL S.p.a.» il 3 luglio 2015, da approvare unitamente all'atto aggiuntivo n. 3, mostrando di condividerne i presupposti e i contenuti tecnici ed economico finanziari, e che prevede:

la ammissibilità di un incremento di 290,7 milioni di euro del costo del quadro economico dell'intero progetto, dovuto, tra l'altro, a maggiori oneri per l'acquisizione diretta di aree o immobili, esazione, gestione e manutenzione, ulteriori costi operativi e strutturazione del project financing;

la riduzione delle stime di traffico;

il riconoscimento di un contributo pubblico di 320 milioni di euro, di cui:

260 milioni di euro a valere sul Fondo di cui all'art. 1, comma 299, della legge n. 190/2014 (legge di stabilità 2015), articolato in 20 milioni annui tra il 2017 ed il 2029;

60 milioni di cui al decreto 30 dicembre 2014, n. 12781, della regione Lombardia, articolato in 30 milioni annui tra il 2015 e il 2016;

il riconoscimento di una proroga di sei anni del periodo concessorio;

il mantenimento del valore di subentro alla scadenza della concessione all'importo, già previsto dalla convenzione vigente, di 1.205 milioni di euro;

la realizzazione, entro il gennaio 2017, della sopracitata interconnessione del collegamento Brebemi con l'autostrada A4;

che la revisione del PEF trova fondamento nella disciplina normativa, speciale e generale, recepita nella convenzione unica e in particolare:

nella citata delibera n. 39/2007 che al punto 2.12 dell'allegato 1 individua la revisione come «la modifica della convenzione e del piano economico-finanziario resa necessaria da un nuovo programma di investimenti ovvero da eventi straordinari che determinino un'alterazione del piano economico-finanziario»;

nell'art. 143 del decreto legislativo n. 163/2006, che sancisce il principio di conservazione dell'equilibrio economico finanziario della concessione;

nell'art. 11.8 della convenzione unica che stabilisce «in presenza di [...] eventi straordinari che determinano un'alterazione dell'equilibrio economico finanziario, la parte che intende attivare la procedura di revisione ne darà comunicazione per iscritto all'altra con l'esatta indicazione (i) dei presupposti e delle ragioni che comporterebbero una alterazione dell'equilibrio del Piano economico finanziario, nonché (ii) della proposta per addivenire al nuovo equilibrio del piano. [...]»;

che lo schema di atto aggiuntivo n. 3 ha per oggetto, tra l'altro:

il recepimento del cronoprogramma aggiornato e del cronoprogramma integrativo degli interventi di realizzazione dell'interconnessione del collegamento Brebemi con l'autostrada A4;

l'adozione del nuovo PEF e relativa relazione esplicativa;

che il PEF in esame (di seguito PEF 2015) modifica il PEF di cui all'atto aggiuntivo n. 2 alla convenzione unica (di seguito PEF 2010);

che le principali caratteristiche del PEF 2015 possono così sintetizzarsi:

costo dell'opera pari a circa 1.737 milioni di euro, espresso considerando la quota lavori al netto di un ribasso del 25 per cento per le opere realizzate in proprio e un ribasso del 30 per cento per le opere in appalto;

aggiornamento del cronoprogramma e del piano di versamento del capitale proprio (equity e debito subordinato) da parte dei soci, pari a circa 716 milioni di euro;

aggiornamento dei termini del finanziamento a lungo termine;

durata della gestione di 25,5 anni dall'entrata in esercizio del collegamento autostradale, fino al 2039;

mantenimento rispetto al PEF 2010 dell'indennizzo finale (valore di subentro) a 1.205 milioni di euro;

flussi di traffico ridotti di circa il 26 per cento rispetto al PEF 2010, in linea con le rilevazioni consuntive nonché con il quadro infrastrutturale di riferimento, che prevede l'attivazione dell'interconnessione del collegamento Brebemi con la A4;

contributo pubblico in conto investimenti di 320 milioni di euro;

recupero della riduzione dell'aumento tariffario per il 2015, limitato al 1,5 per cento dal decreto interministeriale 31 dicembre 2014, n. 585, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze;

che, in particolare, il Tasso di rendimento degli azionisti (TIR) previsto nel PEF 2015, risultato dell'accordo tra il concedente e «Brebemi S.p.a.», si è ridotto di 212 punti base rispetto a quello previsto nel PEF 2010;

che il tasso di congrua remunerazione del capitale investito (WACC) del PEF 2015 si è ridotto di 161 punti base rispetto al valore del previsto nel PEF 2010;

che la disciplina dei requisiti di solidità patrimoniale rimane identica a quella oggetto dell'allegato di cui alle cinque convenzioni autostradali in merito alle quali questo Comitato si è espresso con la richiamata delibera n. 31/2013;

Considerato che alla luce di quanto sopra esposto questo Comitato può procedere a una prima ripartizione del fondo di cui all'art. 1, comma 299, della legge di stabilità 2015, destinando 260 milioni di euro al collegamento autostradale Brescia-Bergamo-Milano (Brebemi), in attesa che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti comunichi la eventuale sussistenza di altre esigenze di impiego del fondo medesimo;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento di questo Comitato (art. 3 della delibera 30 aprile 2012, n. 62);

Considerato che il Ministero proponente ha motivato la presentazione a questo Comitato della proposta trasmessa da «CAL S.p.a.» in data 21 luglio 2015, con sei anni di proroga della durata della concessione e un valore di subentro a fine concessione di 1.250 milioni di euro, con una maggiore coerenza con gli indirizzi comunitari, con il bando di gara (che prevede la possibilità di proroga della concessione), con il tempo intercorso dalla mancata realizzazione del previsto allaccio in rete, con la pubblica utilità dell'opera e con la necessità di interconnettere le reti autostradali;

Considerato che, in particolare, il predetto bando di gara richiama espressamente, quali norme disciplinanti la concessione di che trattasi, gli articoli 19, commi 1 e 2-*bis*, e 37 e seguenti della legge 11 febbraio 1994, n. 109 (c.d. «Legge Merloni»), e che proprio il citato comma 2-*bis*, prevedeva, tra l'altro, analogamente a quanto attualmente dispone l'art. 143 del citato decreto legislativo n. 163/2006, la possibilità di riequilibrare il PEF, qualora necessario, anche tramite proroga del termine di scadenza della concessione;

Considerato, altresì, che la proroga di che trattasi risulta temporalmente contenuta e che la stessa appare in linea anche con le disposizioni di cui alla recente direttiva 2014/23/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, la quale, oltre a consentire espressamente, all'art. 43, la possibilità di modificare il contratto durante il periodo di validità dello stesso, senza una nuova procedura di gara in presenza di determinate circostanze senza alterare la natura generale della concessione, al considerato 52 evidenzia puntualmente che la maggiore durata di una concessione «può essere giustificata se è indispensabile per consentire al concessionario di recuperare gli investimenti previsti per eseguire la concessione, nonché di ottenere un ritorno sul capitale investito»;

Considerato che lo stesso Ministero ha rappresentato in sede di riunione preparatoria del Comitato, in data 30 luglio 2015, la non percorribilità tecnica di un preventivo assenso della Commissione europea, anche alla luce del fatto che non sussistono procedure codificate al riguardo, né alcun obbligo di esprimersi in capo alla Commissione stessa;

Ritenuto di condividere le valutazioni del NARS e di adottare le prescrizioni dal medesimo proposte;

Considerato che, a titolo di contributo della regione Lombardia, il richiamato decreto 30 dicembre 2014, n. 12781, prevede l'importo di 20 milioni di euro annui per il triennio 2015-2017, mentre il PEF 2015 riporta una articolazione del suddetto contributo in 30 milioni annui per biennio 2015-2016;

Considerato che, sulla base della documentazione trasmessa, si intende che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si sia positivamente espresso circa la congruità tecnico-economica degli incrementi di costo intervenuti;

Vista la nota 6 agosto 2015, n. 3561, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione economica della Presidenza del Consiglio dei ministri (DIPE) e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'esame della presente proposta nell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisito in seduta il concerto del Ministro dell'economia e delle finanze e degli altri Ministri e sottosegretari presenti;

Delibera:

1. È formulato parere favorevole in ordine allo schema di terzo atto aggiuntivo, e relativi allegati, alla convenzione unica stipulata in data 1° agosto 2007 tra «CAL S.p.a.» e la società di progetto «Brebemi S.p.a.», approvata con decreto del Ministro delle infrastrutture, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, in data 23 gennaio 2008, subordinatamente al recepimento delle prescrizioni e raccomandazioni di cui al parere del NARS 28 luglio 2015, n. 4, riportate nell'allegato che forma parte integrante della presente delibera.

2. Ai sensi dell'art. 1, comma 299, della legge n. 190/2014 (legge di stabilità 2015), sono destinati al «Collegamento autostradale tra le città di Brescia, Bergamo e Milano» (Brebemi) 260 milioni di euro, così articolati per annualità:

Milioni di euro

Intervento	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Totale
Collegamento autostradale tra le città di Brescia, Bergamo e Milano (Brebemi)	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20			260

Il Ministero del e infrastrutture e dei trasporti comunicherà, ai sensi dell'art. 1, comma 299, della legge n. 190/2014, le eventuali altre esigenze di impiego del fondo.

3. Posto che, come indicato in premessa, il contributo complessivo della regione Lombardia di cui al decreto 30 dicembre 2014, n. 12781, ammonta a 60 milioni di euro ripartiti in 20 milioni di euro a annui per il triennio 2015-2017, pari a quanto previsto nel PEF 2015 per il biennio 2015-2016 (30 milioni annui), il concessionario Brebemi opererà garantendo comunque il rispetto del cronoprogramma.

4. L'erogazione a «CAL S.p.a.» della contribuzione a valere sulle succitate risorse di cui all'art. 1, comma 299, della legge di stabilità 2015, è vincolata allo stato di realizzazione dell'interconnessione della A35 Brebemi con la autostrada A4 di cui in premesse.

5. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti fornirà ogni utile chiarimento e giustificazione alle eventuali richieste che provenissero dalla Commissione europea in merito alla proroga di sei anni della durata della concessione di cui in premesse, tenendo informato questo Comitato.

6. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà:

ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti relativi a quanto deliberato al precedente punto in ordine alla approvazione dell'atto aggiuntivo alla convenzione unica;

a verificare, prima di procedere alla redazione del decreto di approvazione del menzionato atto aggiuntivo, che la stesura sulla quale questo Comitato si è espresso venga adeguata in modo da recepire tutte le prescrizioni formulate nella presente delibera;

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. 63/2003 sopra richiamata.

7. Ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, articoli 5, 6 e 7, e in osservanza del principio che le informazioni comuni ai sistemi debbano essere inviate una sola volta, nonché per minimizzare le procedure e i connessi adempimenti, il concessionario «Brebemi S.p.a.» dovrà assicurare a questo Comitato flussi costanti di informazioni coerenti per contenuti con il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici, di cui all'art. 1 della legge n. 144/1999.

8. Le modalità di controllo dei flussi finanziari saranno adeguate coerentemente alle previsioni di cui alla richiamata delibera n. 15/2015.

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

Roma, 6 agosto 2015

Il Presidente: RENZI

Il segretario: LOTTI

Registrato alla Corte dei conti il 12 gennaio 2016
Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze reg.ne prev. n. 51

ALLEGATO

PRESCRIZIONI.

1) Schema di atto aggiuntivo:

a) in merito alle «Premesse»:

alla lettera I, al rigo 7, stralciare le parole «nonché la tematica delle poste figurative»;

alla lettera AA, stralciare le parole «di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze», citato erroneamente;

stralciare l'intera lettera CC e, conseguentemente, eliminare dal corpo dell'atto aggiuntivo all'art. 1.1, lettera «B», il riferimento al verbale del 21 maggio 2014, l'intera lettera «F», nonché il quarto punto elenco dall'art. 2.1;

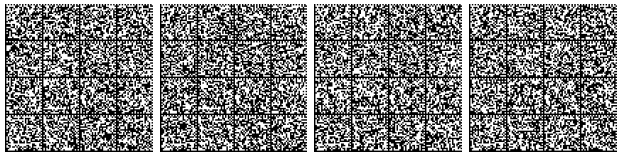
b) inserire all'art. 5.1 una disciplina puntuale degli adempimenti in capo al concessionario, tra l'altro in merito all'attività di progettazione ed esecuzione dell'interconnessione A35-A4;

c) con riferimento all'art. 5.2 stralciare:

nel secondo capoverso da «e, nel contempo» fino a «non imputabile al concessionario»;

il terzo e il quarto capoverso, che riconoscono la mancata apertura ed entrata in esercizio alla data del 31 gennaio 2017 dell'interconnessione A35-A4 come «Circostanza rilevante» idonea a giustificare una procedura di riequilibrio;

d) stralciare l'art. 5.3, che prevede il ripristino del tasso di congrua remunerazione del capitale di cui all'atto aggiuntivo n. 2 in sede di successivo aggiornamento o revisione del PEF, eliminando il relativo richiamo all'art. 5.4.



2) Allegato relativo ai «Requisiti di solidità patrimoniale»: mantenere nel computo del valore del «Debito finanziario netto» (DN) di fine esercizio: «le forme di finanziamento non bancarie erogate da enti terzi o società a condizioni diverse».

3) Allegato relativo al cronoprogramma: adeguare il cronoprogramma prevedendo per l'approvazione della variante al progetto definitivo relativa all'interconnessione A35-A4 da parte del CIPE una data congrua rispetto all'*iter* procedurale di cui trattasi, mantenendo ferma, in ogni caso, la data di entrata in esercizio dell'interconnessione di cui sopra, prevista al 31 gennaio 2017.

4) Ulteriori modifiche alla convenzione unica:

a) l'atto aggiuntivo dovrà tenere conto dell'esigenza di definire l'equilibrio economico finanziario ai sensi dell'art. 143 del Codice dei contrati pubblici;

b) sostituire l'art. 32 («Carta dei servizi») della convenzione unica con:

«32.1. Il concessionario è tenuto, nei termini di legge, alla redazione della Carta dei servizi con indicazione degli standard di qualità dei singoli servizi, ai sensi dell'art. 2, comma 2, del decreto legislativo 12 maggio 1995 e della legge 14 novembre 1995, n. 481, e delle istruzioni operative per l'adozione della Carta dei servizi nel sistema autostradale in concessione e successive modificazioni ed integrazioni emanate da «ANAS S.p.a.» ai sensi della direttiva ministeriale in materia del 19 febbraio 2009, n. 102».

32.2. Il concessionario è tenuto al rispetto dei provvedimenti che vengano adottati in attuazione dell'art. 8 («Contenuto delle carte di servizio») del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, in merito alle indicazioni in modo specifico dei diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possano esigere nei confronti delle imprese che gestiscono il servizio o l'infrastruttura».

RACCOMANDAZIONI.

1) Si raccomanda che i maggiori ricavi, registrati a consuntivo in ciascun periodo regolatorio per effetto di livelli di traffico superiori a quelli previsti nel piano economico finanziario vigente, siano destinati in sede di aggiornamento quinquennale al miglioramento delle condizioni economiche del piano stesso e, prioritariamente, alla riduzione del valore di subentro.

2) Si raccomanda che eventuali rischi connessi a nuovi finanziamenti relativi al debito, anche con riferimento alla durata degli stessi, in linea con una equilibrata allocazione dei rischi tra le parti del rapporto di concessione continuino a permanere in capo al concessionario.

16A00559

DELIBERA 6 agosto 2015.

Schema di atto aggiuntivo alla Convenzione unica 2007 tra ANAS S.p.A. e la Società Milano Serravalle - Milano Tangenziali P.A. (Delibera n. 64/2015).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

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

Visto l'art. 10 della legge 24 dicembre 1993, n. 537, che reca, tra l'altro, ulteriori disposizioni in tema di concessioni autostradali, proseguendo nel processo di progressiva privatizzazione del settore;

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;

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;

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 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. 443/2001;

Vista la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, dispone che, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un Codice unico di progetto (CUP);

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

Visto il decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, e s.m.i., e visto in particolare l'art. 2, che: *i)* al comma 82 prevede che tutte le clausole delle convenzioni autostradali siano inserite in una convenzione unica; *ii)* al comma 83 individua le condizioni che le clausole della convenzione unica debbano assicurare; *iii)* al comma 84 prevede che gli schemi di convenzione unica, sentito il Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida sulla regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS), istituito con delibera 8 maggio 1996, n. 81 (*G.U.* n. 138/1996), siano sottoposti all'esame di questo Comitato; *iv)* al comma 85 elenca gli obblighi delle società concessionarie autostradali;

Visto il decreto-legge 8 aprile 2008, n. 59, convertito dalla legge 6 giugno 2008, n. 101, che all'art. 8-*duodecies*, comma 2, prevede che sono approvati tutti gli schemi di convenzione con la società ANAS S.p.a. già sottoscritti dalle società concessionarie autostradali alla data del 31 luglio 2010, a condizione che i suddetti schemi recepiscano le prescrizioni di questo Comitato, fatti salvi gli schemi di convenzione già approvati;

Vista 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 reca un piano straordinario contro la mafia, nonché delega al Governo