



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

di concerto con

Il Ministro dell'Economia e delle Finanze

VISTO lo Schema di Convenzione Unica (di seguito “Convenzione”) sottoscritto tra ANAS S.p.A. e la Società SATAP Tronco A4 S.p.A. (di seguito “Concessionario”), ai sensi dell’art. 2, commi 82 e seguenti del decreto legge 3 ottobre 2006 n. 262, convertito dalla legge 24.11.2006, n. 286 e s.m.i. in data 10 ottobre 2007, che disciplina il rapporto di concessione per la costruzione e l’esercizio dell’Autostrada A4 Torino-Milano;

VISTO l’art. 8 *duodecies* del decreto legge 8 aprile 2008, n. 59, convertito con modificazioni dalla legge 6 giugno 2008 n. 101, che ha approvato tutti gli schemi di convenzione con la società ANAS S.p.A. già sottoscritti dalle Società concessionarie autostradali alla data di entrata in vigore del decreto legge, tra i quali lo Schema di Convenzione Unica sottoscritto tra ANAS S.p.A. e SATAP Tronco A4 S.p.A., la cui efficacia decorre quindi dall’8 giugno 2008); **CONSIDERATO** che l’art. 37, comma 2, lett. g) del decreto legge n. 201/2011, convertito con modificazioni dalla legge n. 214 del 22 dicembre 2011, ha previsto che l’Autorità di Regolazione dei Trasporti è *“competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed in particolare provvede: g) con particolare riferimento al settore autostradale, a stabilire per le nuove concessioni sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del price cap, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per ciascuna concessione; a definire gli schemi di concessione da inserire nei bandi di gara relativi alla gestione o costruzione; a definire gli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per le nuove concessioni nonché per quelle di cui all'articolo 43, comma 1 e, per gli aspetti di competenza, comma 2; a definire gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, allo scopo di promuovere una gestione plurale sulle diverse tratte e stimolare la concorrenza per*



confronto”;

CONSIDERATO che l'art. 43, commi 1, 2 e 2-bis, del medesimo decreto legge n. 201/2011, convertito con modificazioni dalla legge n. 214 del 22 dicembre 2011, con le modifiche introdotte dall'art. 16, comma 1, lettera, b), del decreto legge n.109/2018, convertito, con modificazioni, dalla legge n.130/2018, precisa che “1. *Gli aggiornamenti o le revisioni delle convenzioni autostradali vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto, laddove comportino variazioni o modificazioni al piano degli investimenti ovvero ad aspetti di carattere regolatorio a tutela della finanza pubblica, sono trasmessi, sentita l'Autorità di regolazione dei trasporti per i profili di competenza di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g), in merito all'individuazione dei sistemi tariffari, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al CIPE che, sentito il NARS, si pronuncia entro trenta giorni e, successivamente, approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dalla avvenuta trasmissione dell'atto convenzionale ad opera dell'amministrazione concedente.* 2. *Gli aggiornamenti o le revisioni delle convenzioni autostradali vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto che non comportano le variazioni o le modificazioni di cui al comma 1 sono approvate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dall'avvenuta trasmissione dell'atto convenzionale ad opera dell'amministrazione concedente;*

2-bis. Nei casi di cui ai commi 1 e 2 il concedente, sentita l'Autorità di regolazione dei trasporti, verifica l'applicazione dei criteri di determinazione delle tariffe, anche con riferimento all'effettivo stato di attuazione degli investimenti già inclusi in tariffa.”;

VISTO che, ai sensi dell'art. 11 comma 5 del Decreto Legge 29 dicembre 2011 n. 216, convertito dalla legge 24 febbraio 2012 n.14 e s.m., si è verificato, a far data dal 1.10.2012, il trasferimento ex lege al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti delle funzioni di amministrazione concedente - di cui all'art. 36, decreto legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111 e s.m. - precedentemente affidate all'ANAS S.p.A.;

CONSIDERATO che, al fine di dare attuazione alla disposizione normativa di cui all'art. 12 del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, con D.M. del 1 ottobre 2012 n. 341, è stata



istituita la Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali, oggi Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali ai sensi del DPCM n. 72 del 11.02.2014 (di seguito “Concedente”);

VISTO che, in data 27 dicembre 2013, il Concedente ed il Concessionario hanno sottoscritto il II Atto aggiuntivo alla Convenzione con il quale si è proceduto all’aggiornamento quinquennale per il periodo regolatorio 2013-2017 del piano economico finanziario allegato alla Convenzione, come previsto dall’art. 11 della Convenzione medesima, approvato con D.I. n. 499 del 31.12.2013, registrato alla Corte dei Conti in data 29.05.2014, e che tale periodo regolatorio è scaduto il 31 dicembre 2017;

VISTO che, in data 18 settembre 2015, è stato sottoscritto tra le Parti il III Atto aggiuntivo alla Convenzione che ha sostituito il I Atto Aggiuntivo e l’Allegato N “Requisiti di solidità patrimoniale” del 07.03.2011;

VISTO che il suddetto III Atto Aggiuntivo alla Convenzione, disciplinante i “Requisiti di solidità patrimoniale” è divenuto efficace a seguito della registrazione del Decreto interministeriale di approvazione n. 68 del 11.03.2016 da parte della Corte dei Conti in data 04.05.2016;

CONSIDERATO che, per assicurare il completamento del Collegamento Autostradale A33 Asti – Cuneo (di seguito “Collegamento Autostradale”) e remunerare il capitale investito dal Concessionario-e non ammortizzato, il Governo italiano ha presentato alla Commissione Europea, in data 13 settembre 2017, una proposta di riequilibrio del Piano Economico Finanziario di Asti-Cuneo, notificata ai sensi dell’art. 108, par. 3 del TFUE, che prevedeva un’operazione di finanziamento incrociato a favore della A33 attraverso l’utilizzo dei ricavi della Concessionaria SATAP A4 – Società facente parte del medesimo Gruppo di Autostrada Asti Cuneo S.p.A. – e affidataria della Concessione relativa alla Autostrada A4;

CONSIDERATO che la Commissione Europea, con Decisione C(2018) 2435 del 27 aprile 2018, alla luce degli impegni assunti dall'Italia, ha valutato positivamente lo schema di finanziamento incrociato, prevedendo in particolare la facoltà per il Governo italiano di fare ricorso a un’estensione della durata della concessione di 4 anni della società SATAP (Tronco A4) dal 2026 al 2030;

CONSIDERATO che con nota del 18 marzo 2019, n. 7119 il Concedente ha proposto



nuove ipotesi operative che escludessero qualsiasi proroga del rapporto concessorio precedentemente ipotizzata;

CONSIDERATO che, con delibera n. 68/2019 del 19 giugno 2019, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha approvato il sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica SATAP A4;

CONSIDERATO che, in data 23 luglio 2019, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha formulato il parere n. 7/2019 in ordine al piano economico finanziario e all'Atto Aggiuntivo della concessione Asti-Cuneo (A 33) e SATAP Torino – Milano (A4);

CONSIDERATO che il CIPE, con la Delibera n. 56 del 1 agosto 2019, registrata presso la Corte dei Conti in data 27 novembre 2019, ha preso atto della proposta di revisione del rapporto concessorio e del piano economico-finanziario della società autostradale Asti-Cuneo (A 33), comprendente la riduzione della durata della concessione dall'anno 2045 all'anno 2031 relativa alla società autostradale Asti-Cuneo (A 33), e che, con delibera n. 57, registrata presso la Corte dei Conti in data 27 novembre 2019, ha preso atto della proposta di aggiornamento del piano economico-finanziario della società autostradale SATAP tronco Torino – Milano (A4);

CONSIDERATO che, in osservanza agli indirizzi di Governo, l'attuale Atto Aggiuntivo regola sia l'esecuzione degli interventi di potenziamento della rete autostradale in concessione al Concessionario, già previsti nella vigente Convenzione Unica e non ancora eseguiti ed oggetto di remunerazione tramite specifiche componenti tariffarie, il cui ammontare complessivo è attualmente stimato in Euro 114 milioni, sia l'operazione di finanziamento incrociato pari a 626 milioni di euro a favore della concessionaria dell'autostrada A33 Asti-Cuneo, relativo a investimenti già realizzati e non ancora ammortizzati al 31 dicembre 2017 (per un importo pari a circa 280 milioni di euro) nonché a investimenti previsti per il completamento del Collegamento Autostradale A33 Asti – Cuneo (per un importo attualmente stimato in 346 milioni di euro);

CONSIDERATO che il Governo ha individuato, quali misure idonee ad ovviare alla scarsità di risorse pubbliche disponibili ed a contenere gli incrementi tariffari: (i) il versamento, da parte di SATAP tronco A4, facente parte del medesimo Gruppo, di un contributo, da ricomprendere nell'oggetto della concessione, alla società Concessionaria Asti-Cuneo S.p.A. pari al capitale investito netto di tale Concessionaria al 31.12.2017 ed



all'ammontare stimato degli investimenti da realizzare per il completamento del Collegamento Autostradale A33; (ii) il contenimento degli incrementi tariffari che ne sarebbero derivati con l'applicazione della formula di adeguamento tariffario prevista dalla Convenzione Unica del tronco A4 mediante l'introduzione di una variazione tariffaria annua predeterminata per tutta la durata della concessione compatibile con gli obiettivi di sviluppo economico; (iii) la corresponsione di un valore di subentro alla scadenza della concessione;

CONSIDERATO che le Parti, tenuto conto della favorevole valutazione delle Amministrazioni competenti, hanno concordato quindi l'integrazione della concessione del tronco A4 con il suddetto finanziamento incrociato, provvedendo contestualmente anche all'aggiornamento del Piano Finanziario allegato E alla Convenzione Unica, ai sensi dell'art. 11 della Convenzione Unica stessa per il periodo regolatorio che andrà in scadenza il 31.12.2022;

CONSIDERATO che a tal fine, a seguito di richiesta del Concedente, in data 2 luglio 2019, il Concessionario ha trasmesso la proposta di Piano Economico-Finanziario secondo le indicazioni ricevute dal Concedente conformemente al meccanismo di salvaguardia individuato nella Delibera dell'Autorità per la Regolazione dei Trasporti n. 68 del 19.6.2019;

CONSIDERATO che la proposta di Piano economico finanziario è stata aggiornata in più tempi per recepire le osservazioni dell'Autorità di regolazione dei trasporti e delle Amministrazioni competenti;

CONSIDERATO il parere n. 2 del 30 gennaio 2020 con il quale l'Autorità per la Regolazione dei Trasporti ha rilevato che il Piano economico finanziario recepisce sostanzialmente il sistema tariffario di pedaggio di cui alla delibera n. 68/2019;

CONSIDERATO che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, fermo restando l'impegno ad una periodica informazione alle Autorità europee sui successivi sviluppi, ha richiesto alla Commissione Europea, in data 21 aprile 2020, il ritiro della notifica formulata ai sensi dell'Art. 108 del TFUE, tenuto conto che il venir meno della previsione di una proroga della concessione per la società SATAP A4 conduce ad escludere elementi riconducibili ad aiuti di Stato;

CONSIDERATO che, con lettera del 27 aprile 2020, i Concessionari Asti Cuneo



S.p.A. e SATAP A4 S.p.A. hanno rappresentato che *“gli Atti contrattuali predetti, per come definiti allorché la procedura è stata avviata e quindi sulla base delle stime di traffico ipotizzabili al tempo, non hanno certamente previsto i fatti sopravvenuti e in particolare la epidemia COVID-19 che si è successivamente manifestata come causa di forza maggiore dei quali pertanto occorrerà tener conto, in occasione della materiale sottoscrizione degli Atti medesimi, facendo espressamente salva la considerazione degli stessi ai fini della procedura di revisione del PEF in modo da assicurare l’equilibrio della concessione ed ai fini della eventuale conseguente variazione dei costi di costruzione”*;

CONSIDERATO che il Concedente dà atto della predetta precisazione, confermando che gli atti in parola sono stati formulati prima del manifestarsi della epidemia COVID-19, che costituisce, ai fini del presente atto, sopravvenuto fatto di forza maggiore;

CONSIDERATO che il CIPE, con delibere nn. 13 e 14 in data 14 maggio 2020 registrate dalla Corte dei conti il 22 ottobre 2020, ha approvato l’operazione di *cross financing* ed i pertinenti atti contrattuali recanti la revisione delle due concessioni;

CONSIDERATO che il CIPE nella richiamata delibera n. 13/2020 ha espressamente evidenziato *“l’interesse pubblico al completamento dell’opera e che non vi sono meccanismi di finanziamento utilizzabili in alternativa all’aumento del valore di subentro, tenuto conto che, allo stato, non appare possibile aumentare il gettito da tariffe autostradali, che sono definite dalle regole ART, e che è funzione della sostenibilità per gli utenti, che la proroga della durata della concessione è stata ritenuta non percorribile e che è escluso un contributo finanziario pubblico”*;

CONSIDERATO che con nota prot. 3603 del 10 giugno 2020 i Concessionari Asti Cuneo e SATAP hanno trasmesso congiuntamente la bozza di atto che regola i rapporti di finanziamento incrociato tra SATAP ed Asti Cuneo a garanzia degli impegni declinati nei testi convenzionali e una nota esplicativa sui criteri seguiti per l’individuazione del capitale assoggettato al regime di remunerazione del capitale previgente.

CONSIDERATO che, successivamente, il Concedente, con nota prot. 18834 del 23.7.2020, ha invitato i Concessionari Asti Cuneo e SATAP a rivedere il Piano Economico Finanziario presentato, riducendo il tasso di rendimento per tutte le opere ancora da eseguire dal previgente tasso del 9,23% al tasso aggiornato del 7,09%, allo scopo di adeguarlo alle



previsioni della delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 72 del 19 giugno 2019, pertinente la disciplina del nuovo periodo regolatorio della concessione Asti Cuneo;

CONSIDERATO che con nota in data 30.7.2020 prot. U/20/1339 le società concessionarie hanno significato di aderire alla richiesta formulata, ma con la espressa riserva di adire le competenti vie legali per far accertare la corretta applicazione della regolamentazione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti al tasso di rendimento delle opere già oggetto di appalto e salvezza del diritto di conseguire quanto fosse ritenuto dal giudice adito;

CONSIDERATO che, con successiva nota in data 28 ottobre 2020 è stato rimesso al Concedente il Piano Economico Finanziario della concessionaria SATAP A4 adeguato a quanto richiesto dal Concedente, con espressa precisazione che la sottoscrizione del presente atto contrattuale non comporta il venir meno del diritto fatto valere con il ricorso nelle more notificato in data 21 ottobre 2020, restando inteso che le eventuali determinazioni del giudice adito saranno integrate negli atti concessori alla scadenza del periodo regolatorio in corso, sulla base del principio di neutralità economico-finanziaria;

CONSIDERATO che con nota del 4 novembre 2020 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha trasmesso alla Commissione europea, per tramite della Rappresentanza Permanente, la comunicazione della competente Direzione Generale del 29 ottobre 2020, con la quale è stata segnalata l'intervenuta registrazione, da parte della Corte dei Conti, delle Delibere Cipe n. 13/2020 e n.14/2020;

CONSIDERATO che, sulla scorta di quanto significato dai Concessionari, le Parti hanno convenuto che in accordo a quanto indicato nella richiamata corrispondenza e, sulla base di quanto asserito dal Concessionario, la stipula del presente Atto non comporta la rinuncia al ricorso notificato in data 21.10.2020 (RG 8583/2020), e che le relative pronunce giudiziarie saranno recepite dalle Parti con eventuale successivo atto;

CONSIDERATO che, coerentemente con quanto disposto dal Concedente con nota prot. 9162- P dell'8/11/2013, necessita introdurre nell'oggetto della concessione del tronco A4 anche la gestione e manutenzione delle opere di interconnessione nord sud tra la SS11 e l'autostrada A4 nel tratto denominato Cascina Merlata;

CONSIDERATO che, in ragione di quanto sopra, le Parti intendono procedere, con il presente Atto Aggiuntivo alla revisione, in conformità a quanto stabilito dall'art. 11 della Convenzione, del piano economico finanziario allegato alla Convenzione stessa, ferme



restando tutte le pattuizioni della Convenzione medesima, ove non modificate e/o integrate con il presente Atto;

CONSIDERATO che tra il Concedente e il Concessionario, in data 30 ottobre 2020, è stato sottoscritto il IV Atto Aggiuntivo alla Convenzione regolante la revisione, in conformità a quanto stabilito dall'art. 11 della Convenzione, del piano economico finanziario allegato alla Convenzione stessa ;

RITENUTO, pertanto, di poter procedere all'approvazione del predetto Atto Aggiuntivo;

DECRETA

E' approvato il IV Atto Aggiuntivo alla Convenzione vigente sottoscritto, tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Società SATAP Tronco A4 S.p.A., in data 30 ottobre 2020.

Il presente decreto viene trasmesso agli Organi di controllo per la registrazione.

Roma, lì

IL MINISTRO
DELLE INFRASTRUTTURE E DEI
TRASPORTI

IL MINISTRO
DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

