

***Decreto-legge recante disposizioni urgenti in materia di concessioni e infrastrutture autostradali e per l'accelerazione dei giudizi amministrativi relativi a opere o interventi finanziati con il Piano nazionale di ripresa e resilienza***

**Relazione tecnica**

**Articolo 1 (Disposizioni urgenti in materia di concessioni e infrastrutture autostradali)**

L'articolo reca disposizioni urgenti in materia di concessioni e infrastrutture autostradali.

In particolare, al **comma 1**, si prevede che, in caso di estinzione di una concessione autostradale per inadempimento del concessionario ai sensi dell'articolo 35 del decreto – legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, l'indennizzo previsto dal comma 1 del medesimo articolo 35 è determinato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, non oltre dodici mesi dall'estinzione della concessione, previa appropriata verifica delle voci di bilancio in coerenza con quanto previsto dall'articolo 176, comma 4, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e a seguito di asseverazione da parte di una primaria società di revisione.

Con specifico riguardo alla determinazione dell'indennizzo, l'articolo 176, comma 4, del codice dei contratti, richiamato dall'articolo 35 sopra menzionato, prevede che spettano al concessionario il valore delle opere realizzate, incrementate degli oneri accessori, al netto degli ammortamenti, ovvero, nel caso in cui l'opera non abbia ancora superato la fase di collaudo, i costi effettivamente sostenuti dal concessionario.

Infine, al medesimo **comma 1**, si precisa che è fatto salvo il diritto del concedente al risarcimento dei danni cagionati dall'inadempimento del concessionario e determinato tenendo conto anche delle risultanze delle ispezioni effettuate dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, su richiesta del concedente e finalizzate a verificare lo stato dell'infrastruttura autostradale oggetto di concessione. per quanto concerne le attività ispettive finalizzate a verificare lo stato di funzionalità dell'infrastruttura, si precisa che si tratta di attività dirette ad accertare il buono stato di conservazione dell'infrastruttura e, dunque, l'avvenuta effettuazione degli interventi di messa in sicurezza e di manutenzione della stessa.

Il **comma 2** prevede che, in caso di eventuali crediti vantati da ANAS s.p.a., a titolo di prezzo di concessione, nei confronti del concessionario inadempiente, il concedente è autorizzato a trattenere dalle somme dovute l'importo corrispondente a detti crediti che viene versato ad ANAS s.p.a. nei termini e secondo le modalità definite con la medesima società e d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze, anche tenendo conto dei proventi derivanti dalla gestione dell'infrastruttura autostradale da parte di ANAS s.p.a. ai sensi dell'articolo 35, comma 1, del 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8. Sulle somme trattenute non decorrono ulteriori interessi.

Al riguardo, si ricorda che fino al 30 settembre 2012 ANAS s.p.a. ha svolto le funzioni di concedente delle infrastrutture autostradali, funzioni successivamente attribuite al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili giuste le previsioni di cui al combinato disposto dell'articolo 36 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, e dell'articolo 11, comma 5, del decreto – legge 29 dicembre 2011, n. 216, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 febbraio 2012, n. 14.



Il **comma 3** prevede la costituzione per le finalità di cui al comma 1 (*id est*, determinazione e corresponsione dell'indennizzo eventualmente dovuto al concessionario inadempiente) di un fondo nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili con una dotazione di complessivi 500 milioni di euro nel triennio 2022 – 2024, di cui 100 milioni di euro per l'anno 2022, 150 milioni di euro per l'anno 2023 e 250 milioni di euro per l'anno 2024, cui si provvede ai sensi dell'articolo 4.

Il **comma 4** prevede, in relazione agli interventi di cui alla delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica n. 26 del 25 giugno 2020, pubblicata nella Gazzetta ufficiale n. 266 del 26 ottobre 2020, la proroga di ulteriori due anni:

- a) ovvero fino al 3 agosto 2024, del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal medesimo Comitato interministeriale con la delibera n. 88 del 18 novembre 2010, pubblicata nella Gazzetta ufficiale n. 195 del 26 agosto 2011;
- b) ovvero fino al 10 dicembre 2024, del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal medesimo Comitato interministeriale con la delibera n. 51 del 2 agosto 2013, pubblicata nella Gazzetta ufficiale n. 2 del 3 gennaio 2014.

Nel dettaglio, quanto agli interventi previsti dalla delibera CIPE n. 88 del 2010 si evidenzia che si tratta del completamento del collegamento intermodale Roma-Latina, tratta autostradale Roma (Tor de' Cenci) - Latina nord (Borgo Piave) e del collegamento autostradale Cisterna-Valmontone [CUP: B51B06000390001 collegamento autostradale Roma-Latina - Roma (Tor de' Cenci) - Latina nord (Borgo Piave) - CUP: B21B06000520001 collegamento autostradale Cisterna-Valmontone].

Relativamente, invece, agli interventi previsti dalla delibera CIPE n. 51 del 2013, si evidenzia che si tratta del collegamento A12-Appia. Tratto A12 Roma-Civitavecchia-Roma (Tor de' Cenci): CUP B91B06000530001.

L'importo complessivo del progetto integrato definito come «Sistema autostradale interconnessione A12 - Roma (Tor de' Cenci) - Latina nord (Borgo Piave) e Cisterna-Valmontone», oltre a complanari e opere connesse, è confermato in 2.728.654.821,99 euro, I.V.A. esclusa, di cui 1.999.220.416,05 euro per lavori e oneri per la sicurezza e 729.434.405,94 euro per somme a disposizione. Nell'ambito delle somme a disposizione del quadro economico, la spesa prevista per acquisizione di aree ed immobili, comprese spese tecniche e atti amministrativi, è confermata in 389.347.712,33 euro, non essendo intervenuta la contrattualizzazione dell'affidamento.

Il finanziamento del costo del sistema autostradale di cui sopra, da realizzare in regime di concessione di progettazione, realizzazione e gestione, sarà assicurata fino al limite del 40 per cento dell'importo dell'investimento da un contributo pubblico e per la quota residua da risorse private apportate dal concessionario.

Relativamente alle risorse pubbliche, con delibere CIPE n. 88/2010 e n.51/2013 è stata definita l'assegnazione del contributo pubblico a fondo perduto di 468,1 milioni di euro a valere sulle risorse messe a disposizione dalla legge n. 166 del 2002

A seguito del riparto del Fondo finalizzato al rilancio degli investimenti delle Amministrazioni centrali dello Stato e allo sviluppo del Paese ex comma 14, art. 1, della legge n. 160 del 2019, sono



state stanziare risorse per il completamento del tratto autostradale Cisterna-Valmontone pari a 300 mln di euro, appostate sul capitolo 7065 p.g. 3 del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e ripartite per gli anni dal 2020 al 2026. In relazione a detto intervento, si evidenzia che con d.P.C.M. 16 aprile 2021 è stato nominato un Commissario straordinario ai sensi dell'articolo 4 del decreto – legge n. 32 del 2019, con il compito di procedere alle attività di progettazione, di approvazione dei progetti, nonché di affidamento ed esecuzione dell'intervento anche per fasi funzionali a valere sulle citate risorse appostate sul capitolo 7065, p.g. 3.

Inoltre, con la legge n. 178 del 2020 sono state stanziare ulteriori risorse per il completamento del tratto autostradale Roma-Latina per un importo complessivo di 250 mln, appostate sul capitolo 7065 p.g. 2 del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e ripartite per gli anni dal 2021 al 2034.

Agli eventuali oneri aggiuntivi derivanti dai conseguenti provvedimenti di esproprio si provvede a valere sulle risorse di cui all'articolo 2, comma 2-terdecies, ultimo periodo, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156.

## **Articolo 2 (Disposizioni urgenti per la gestione e la sicurezza delle tratte autostradali A24 e A25)**

L'articolo reca disposizioni finalizzate garantire, a seguito della risoluzione della convenzione del 18 novembre 2009 sottoscritta tra ANAS s.p.a. e Strada dei Parchi s.p.a., per la gestione in concessione della rete autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25, la continuità e la sicurezza della circolazione lungo dette autostrade, nonché la realizzazione degli interventi di ripristino e messa in sicurezza, anche antisismica, sulle medesime autostrade.

Al riguardo, si evidenzia che la società Strada dei Parchi s.p.a. è concessionaria della tratta autostradale a pedaggio Roma, l'Aquila, Teramo – diramazione per Torano, Pescara (A24/ A25) a seguito di procedura di gara dal 20 dicembre 2001. Le tratte in gestione si estendono per 281,4 km. La scadenza della concessione è attualmente fissata al 31 dicembre 2030.

Allo stato, nei confronti del concessionario, pendono due procedimenti amministrativi: quello di aggiornamento del piano economico finanziario (PEF) e il procedimento di contestazione per grave inadempimento.

Quanto al primo procedimento, si evidenzia che l'aggiornamento del rapporto concessorio previsto dall'anno 2014 non si è mai perfezionato poiché le proposte di revisione contrattuale presentate da Strada dei Parchi s.p.a. sono state considerate non accoglibili dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

A seguito del ricorso attivato da Strada dei Parchi per l'accertamento del silenzio inadempimento del MIT sulla mancata conclusione del procedimento di approvazione delle proposte di Piano economico finanziario, il Consiglio di Stato, con ordinanza n. 2413/2020, in esecuzione della sentenza n. 5330/2018 ha nominato un Commissario ad acta assegnandogli l'incarico di portare a compimento il procedimento relativo al nuovo Piano economico finanziario (PEF).

Il *Commissario ad acta* ha quindi sottoposto al Cipess la proposta di aggiornamento/revisione del Piano Economico Finanziario (PEF) elaborata da Strada dei Parchi s.p.a., ritenendo tale proposta non sostenibile, anche in considerazione degli aumenti tariffari del 15,81% all'anno fino al 2030.



Il Cipess nella seduta del 5 maggio 2022, su conforme parere NARS, ha formulato parere non favorevole sulla proposta di aggiornamento/revisione del PEF.

Quanto al secondo procedimento, si osserva che esso scaturisce dalla contestazione di grave inadempimento formalizzata dal concedente con note prot. n. 33797 del 28 dicembre 2021, prot. n. 1179 del 28 gennaio 2022 e prot. n. 5092 del 28 febbraio 2022.

Quanto alla violazione degli obblighi derivanti dal rapporto concessorio, si evidenzia che le Procure della Repubblica presso i Tribunali di L'Aquila, Teramo, Pescara, Sulmona hanno avviato specifiche indagini nei confronti dei rappresentanti della società concessionaria.

Con decreto della Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili n. 29 del 14 giugno 2022, è stata disposta la risoluzione della convenzione unica.

Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità del 7 luglio 2022 adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, è stato approvato il sopra menzionato decreto dirigenziale.

Tanto premesso, al **comma 1** si prevede che la Convenzione unica del 18 novembre 2009 sottoscritta tra ANAS s.p.a. e Strada dei Parchi s.p.a. per la gestione in concessione della rete autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25 è risolta per grave inadempimento del concessionario, sulla base delle motivazioni di cui al citato decreto della Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili n. 29 del 14 giugno 2022, approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, il 7 luglio 2022. Al contempo, si prevede che il predetto decreto interministeriale è, con la presente disposizione, reso immediatamente e definitivamente efficace.

Il medesimo **comma 1** stabilisce, infine, che, fermo quanto previsto dall'articolo 21, comma 2, del decreto – legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, ai sopra menzionati decreti (*id est*, decreto interministeriale e decreto dirigenziale), ancorché non sottoposti a visto e registrazione da parte della Corte dei conti, si applica la disciplina di cui all'articolo 1, comma 1, quarto periodo, della legge 14 gennaio 1994, n. 20.

Il **comma 2** prevede che, in considerazione della retrocessione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili in qualità di concedente della rete autostradale, costituita dalle autostrade A24 e A25 e nelle more del trasferimento della titolarità della concessione di detta rete autostradale, alla società in-house di cui all'articolo 2, comma 2- sexies, del decreto – legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, e, comunque, non oltre la data del 31 dicembre 2023, ANAS s.p.a. assume, a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente decreto e al fine di assicurare la continuità della circolazione in condizione di sicurezza, la gestione delle sopra menzionate autostrade, provvedendo, altresì, allo svolgimento delle attività di seguito descritte:

a) effettuazione degli interventi di manutenzione ordinaria;



b) completamento degli interventi di cui all'articolo 52 – *quinquies* del decreto – legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96 e di cui all'articolo 16 – *bis* del decreto – legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, a valere sulle risorse previste dalle citate disposizioni; trattasi di lavori e di interventi di ripristino e messa in sicurezza, anche antisismica, delle tratte autostradali A24 e A25;

c) nei limiti delle risorse allo scopo individuate, effettuazione di ogni ulteriore intervento ritenuto necessario dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ovvero dal Commissario straordinario di cui all'articolo 206 del decreto – legge 19 maggio 2020, n.34, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020 n. 77.

Agli oneri derivanti dalla lettera a), si provvede ai sensi del **comma 8**,

Il **comma 3** reca disposizioni finalizzate a garantire lo svolgimento delle attività individuate al comma 2, nonché per assicurare la continuità della circolazione lungo le autostrade A24 e A25, prevedendo che la società ANAS s.p.a.:

a) si avvale, con rimborso dei relativi oneri ed a valere sulle risorse di cui al comma 8, del personale della società Strada dei Parchi s.p.a., nonché delle società Parchi Global Service s.p.a. e Infraengineering S.r.l., titolare, alla data di entrata in vigore del presente decreto - legge, di un contratto di lavoro subordinato alle dipendenze di dette società e assegnato, alla medesima data, allo svolgimento del servizio autostradale, con esclusione del personale inquadrato come dirigente. ANAS s.p.a. è, altresì, autorizzata ad assumere, nella misura necessaria ad assicurare lo svolgimento delle attività di cui al comma 2, il personale di cui al primo periodo, che, a tal fine, non è tenuto ad osservare i termini di preavviso previsti in caso di dimissioni volontarie e che viene inquadrato, secondo le previsioni del contratto collettivo nazionale di lavoro applicato dalla medesima ANAS, in un livello corrispondente a quello riconosciuto da Strada dei Parchi s.p.a., da Parchi Global Service s.p.a. o da Infraengineering S.r.l., con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, dell'anzianità lavorativa maturata presso dette società. All'uopo, si precisa che l'assunzione da parte di detto personale da parte di ANAS s.p.a. costituisce una mera facoltà, il cui esercizio è rimesso alla medesima ANAS s.p.a., qualora ritenga che l'assunzione, in luogo dell'utilizzazione, previo rimborso dei relativi oneri, del personale delle società sopra menzionate, possa meglio rispondere alle esigenze di una gestione più razionale, efficiente ed economica di dette autostrade. Il personale assunto da ANAS s.p.a. è trasferito, con esclusione del diritto d'opzione e fatta salva la possibilità di detto personale di rassegnare le proprie dimissioni con gli effetti di cui all'articolo 2119, primo comma, del codice civile, alla società di cui al articolo 2, comma 2 – *sexies*, del decreto – legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, entro la data indicata con il decreto di cui al comma 2- *septies* del medesimo articolo 2 ovvero, se posteriore, a quella dell'effettivo affidamento a detta società della titolarità della concessione relativa alla rete autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25;

b) per l'affidamento delle attività necessarie alla realizzazione degli interventi di cui al comma 2, opera in deroga ad ogni disposizione di legge diversa da quella penale, fatto salvo il rispetto delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, nonché dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, ivi inclusi quelli derivanti dalle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE del Parlamento europeo



e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, dei principi di cui agli articoli 30, 34 e 42 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 del 2016 e delle disposizioni in materia di subappalto;

c) può effettuare la selezione degli operatori economici affidatari della realizzazione degli interventi di cui al comma 2 di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del citato codice dei contratti, in relazione ai quali non è ancora intervenuta l'aggiudicazione degli appalti basati sui medesimi accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione secondo le modalità previste dal citato articolo 54, commi 2, 3, 4, 5 e 6 del codice dei contratti pubblici;

d) provvede ad applicare e a riscuotere le tariffe da pedaggio, comprensive del sovrapprezzo di cui all'articolo 1, comma 1021, della legge n. 296 del 27 dicembre 2006, vigenti alla data del 31 dicembre 2017 e i relativi proventi sono destinati alla copertura dei costi di gestione, nonché all'effettuazione degli interventi di cui alle lettere a) del comma 2 e, per la parte eccedente, a quanto previsto dall'articolo 1, comma 2. È esclusa ogni ulteriore remunerazione in favore di ANAS s.p.a. per lo svolgimento delle attività affidate ai sensi del presente articolo.

Al fine di garantire il completo svolgimento delle attività individuate al comma 2, nonché per assicurare la continuità della circolazione lungo le autostrade A24 e A25, il **comma 4** stabilisce che la società Strada dei Parchi s.p.a., la società Parchi Global Service s.p.a., la società Infraengineering S.r.l. e la società Toto Holding s.p.a. provvedono a mettere immediatamente a disposizione di ANAS s.p.a. tutta la documentazione, anche tecnica, relativa allo stato di funzionalità delle infrastrutture autostradali e ai programmi di manutenzione in corso di esecuzione il personale, i beni materiali, ivi compresi i beni immobili, e i beni immateriali necessari per la gestione e la manutenzione ordinaria delle autostrade A24 e A25, nonché a garantire al personale autorizzato da ANAS s.p.a. l'accesso a tutta la documentazione pertinente detenuta da dette società ovvero da altre società controllate dalla società Toto Holding s.p.a. .. La documentazione e i beni messi a disposizione di ANAS s.p.a. ai sensi del presente comma, sono analiticamente indicati in appositi verbali sottoscritti dai rappresentanti delle parti.

Il **comma 5** prevede che, in caso di inosservanza degli obblighi di cui al comma 4 e fatto salvo quanto previsto dall'articolo 340 del codice penale ove ne ricorrano i presupposti, la nomina con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, adottato su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, di un commissario *ad acta* che si sostituisce agli organi di amministrazione delle società di cui al medesimo comma 4 ai fini della messa a disposizione della documentazione, del personale e dei beni indicati nel citato comma 4. Nello svolgimento della propria attività, il commissario *ad acta* può avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, della collaborazione dei militari della Guardia di finanza, che agiscono con i poteri e le facoltà previsti dai decreti del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, e 29 settembre 1973, n. 600, e dalle altre disposizioni tributarie, nonché della collaborazione di altri organi dello Stato.

Dalla disposizione, stante il tenore della stessa non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il **comma 6** prevede che, al fine di consentire lo svolgimento da parte di ANAS s.p.a. delle attività di cui al comma 2, nonché per assicurare la continuità della circolazione lungo le autostrade A24 e A25, le prestazioni previste dai contratti stipulati da Strada dei Parchi s.p.a. per la gestione di dette



autostrade ovvero per l'effettuazione degli interventi di cui alle lettere a) e b) del medesimo comma 2, qualora non già integralmente eseguite alla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono rese nei confronti di ANAS s.p.a. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, ANAS subentra nei contratti di cui al primo periodo e dalla stessa ritenuti indispensabili.

Alla copertura degli oneri derivanti dal presente comma si provvede con le risorse individuate dal comma 8.

Al fine di garantire adeguate verifiche e controlli in materia di sicurezza, al **comma 7** si prevede che l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali provveda ad effettuare ispezioni finalizzate a verificare, entro il 31 dicembre 2022, le condizioni di sicurezza dell'intera infrastruttura delle autostrade A24 e A25, informando mensilmente ANAS s.p.a. e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile sull'esito delle ispezioni effettuate.

Trattasi di disposizione di contenuto ordinamentale, riguardante lo svolgimento di una delle attività istituzionalmente affidate ad ANSFISA ai sensi dell'articolo 12 del decreto – legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla 16 novembre 2018, n. 130, dalla quale non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il **comma 8** individua la copertura finanziaria degli oneri derivanti dalla lettera a) del comma 2, e dalle lettere a), b) e c) del comma 3, nonché dai commi 4 e 6, a valere sui pedaggi riscossi da ANAS s.p.a. ai sensi della lettera d) del citato comma 3.

Inoltre, per l'anno 2022, si prevede il riconoscimento in favore di ANAS s.p.a. di un'anticipazione di euro 60 milioni, che viene dalla medesima società restituita, senza applicazione di interessi, entro sessanta giorni dal trasferimento delle autostrade A24 e A25 alla società in-house di cui all'articolo 2, comma 2- sexies, del decreto – legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, mediante apposito versamento all'entrata dello Stato, effettuato a valere sui ricavi da pedaggio complessivamente riscossi alla data del citato trasferimento, al netto di quelli impiegati per i costi di gestione di cui al comma 2. Detto importo è riassegnato al fondo di cui all'articolo 1, comma 3.

Al fine di quantificare l'onere di euro 60 milioni per l'anno 2022 si rileva che lo stesso è stato determinato tenendo conto, da un lato, dei dati relativi alla gestione operativa riportati nei bilanci d'esercizio 2020 e 2021 e ai valori previsionali indicati dalla società Strada dei Parchi s.p.a., che indicano un onere di gestione medio annuale di 110 milioni di euro, e, dall'altro, della circostanza che, per l'anno 2022, la gestione ANAS s.p.a. riguarderà esclusivamente il secondo semestre dall'anno. In relazione all'onere di gestione medio annuale, si precisa che l'importo sopra indicato, pari a 110 milioni di euro, è stato determinato tenendo conto dei costi della produzione, indicati nei suddetti bilanci e relativi a:

- a) costi per materie prime, sussidiarie e consumi;
- b) costi per i servizi (incluse le manutenzioni ordinarie svolte per il tramite della società Global Service s.p.a. e i servizi di verifica delle infrastrutture effettuata dalla società Infraengineering s.p.a.)
- c) costi per il godimento dei beni di terzi (canoni di leasing);
- d) costi del personale;



e) oneri diversi di gestione.

Dette voci di costo corrispondono alle attività previste dai commi 2, 3, 4 e 6 del presente articolo ed affidate ad ANAS s.p.a..

Quanto all'anno 2023, si rappresenta che i ricavi da pedaggio consentiranno ad ANAS s.p.a. di disporre delle risorse occorrenti per la gestione dell'infrastruttura e l'effettuazione degli interventi di cui alle lettere a) e c) del comma 2.

Di seguito, si riportano i dati consuntivi dei ricavi da pedaggio (al netto della quota di sovrapprezzo di competenza ANAS s.p.a.) risultanti dai bilanci della società Strada dei Parchi s.p.a. relativi agli anni 2019, 2020 e 2021, con l'indicazione del dato di previsione 2022, prudenzialmente indicato, nonostante l'intervenuta cessazione dello stato di emergenza nazionale da COVID-19, come corrispondente al volume di ricavi dichiarati nel 2021

ANNI	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Ricavi netti da pedaggio			162.591.000	123.270.000	147.764.000	147.764.000

Il **comma 9**, in relazione all'indennizzo previsto dal citato articolo 35, comma 1, del decreto – legge 30 dicembre 2019, n. 162, dispone che lo stesso sia determinato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze ai sensi dell'articolo 1, comma 1 del presente decreto – legge, fermo il diritto al risarcimento del danno causato dal grave inadempimento da parte della società Strada dei Parchi s.p.a. agli obblighi previsti dalla convenzione di concessione.

Il **comma 10** prevede che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile provvede a trattenere, ai sensi dell'articolo 1, comma 2, del presente decreto – legge, sull'eventuale indennizzo di cui al comma 9 una somma corrispondente all'importo delle rate di corrispettivo di cui all'articolo 3, comma 3.0, lettera c), della Convenzione unica del 18 novembre 2009 dovute e non ancora versate da Strada dei Parchi s.p.a. ad ANAS s.p.a. alla data di entrata in vigore del presente decreto. Il versamento ad ANAS s.p.a. delle somme trattenute ai sensi del primo periodo del presente comma avviene secondo le modalità previste dal comma 2 del medesimo articolo 1.

All'uopo, si ricorda che l'articolo 3, comma 3.0, lettera c) della citata Convenzione unica prevede che il Concessionario assume l'obbligo di corrispondere al Concedente (ovvero ad ANAS s.p.a.) il corrispettivo della concessione, come comprensivo della quota di oneri finanziari da dilazione, del valore di euro 748.862.503,68, attualizzato al 6%, mediante pagamenti annuali (da effettuarsi entro il 31 marzo di ciascun anno) dell'importo di euro 55.800.000, comprensivo degli interessi da dilazione.

Nella Tabella seguente, sono riportate le somme dovute e non ancora versate da Strada dei Parchi s.p.a. ad ANAS s.p.a. in forza della sopra richiamata previsione convenzionale.



Prog.	Anno	Rata annua (€ * 1.000)	Quota capitale	Quota interessi	Rate residue (€ * 1,000)	Note
1	2003	55.860	10.928	44.932	737.935	
2	2004	55.860	11.577	44.283	726.358	
3	2005	55.860	12.278	43.582	714.080	
4	2006	55.860	13.015	42.845	701.065	
5	2007	55.860	13.796	42.064	687.269	
6	2008	55.860	14.624	41.236	672.645	
7	2009	55.860	15.501	40.359	657.143	
8	2010	55.860	16.431	39.429	640.712	
9	2011	55.860	17.417	38.443	623.295	
10	2012	55.860	18.462	37.398	604.833	
11	2013	55.860	19.570	36.290	585.262	
12	2014	55.860	20.744	35.116	564.518	
13	2015	55.860	21.989	33.871	542.529	55.860 art. 52 quinquies D. L. 50/2017
14	2016	55.860	23.308	32.552	519.221	55.860 art. 52 quinquies D. L. 50/2017
15	2017	55.860	24.707	31.153	494.514	55.860 art. 9 tricies D. L. 123/2019
16	2018	55.860	26.189	29.671	468.325	55.860 art. 9 tricies D. L. 123/2019
17	2019	55.860	27.760	28.100	440.565	55.860 importo richiesto con decreto ingiuntivo oggetto di opposizione
18	2020	55.860	29.426	26.434	411.139	55.860 importo richiesto con decreto ingiuntivo oggetto di opposizione
19	2021	55.860	31.192	24.668	379.947	55.860
20	2022	55.860	33.063	22.797	346.884	55.860
21	2023	55.860	35.047	20.813	311.837	55.860
22	2024	55.860	37.150	18.710	274.687	55.860
23	2025	55.860	39.379	16.481	235.308	55.860
24	2026	55.860	41.742	14.118	193.567	55.860
25	2027	55.860	44.246	11.614	149.321	55.860
26	2028	55.860	46.901	8.959	102.420	55.860
27	2029	55.860	49.715	6.145	52.705	55.860
28	2030	55.860	52.698	3.162	7	55.860
<b>€ * 1.000</b>		<b>1.564.080</b>			<b>893.760</b>	

Il **comma 11** prevede che alla copertura finanziaria degli oneri derivanti dal secondo periodo del comma 8, si provveda ai sensi dell'articolo 4.

### **Articolo 3 (Accelerazione dei giudizi amministrativi in materia di PNRR)**

Le disposizioni introdotte con il presente articolo hanno carattere ordinamentale e non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

### **Articolo 4 (Disposizioni finanziarie)**

L'articolo reca la copertura finanziaria degli oneri derivanti dagli articoli 1 e 2, quantificati complessivamente in 160 milioni di euro per l'anno 2022, in 150 milioni di euro per l'anno 2023 e in 250 milioni di euro per l'anno 2024, cui si provvede:

- a) quanto a 100 milioni di euro per l'anno 2022, 150 milioni di euro per l'anno 2023 e 250 milioni di euro per l'anno 2024, mediante corrispondente utilizzo delle somme di cui all'articolo 1, comma 813, della legge 208 dicembre 2015, n. 208, come rifinanziato dalla legge 30 dicembre 2021, n.234;
- b) quanto a 15 milioni per l'anno 2022, mediante corrispondente utilizzo del fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;
- c) quanto a 15 milioni per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 13-duodecies del decreto-legge 28 ottobre 2020, n. 137, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 dicembre 2020, n. 176;
- d) quanto a 30 milioni per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione del fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004,



n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

Ai fini dell'immediata attuazione delle disposizioni recate dal presente decreto, il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

#### **Articolo 5 (Entrata in vigore)**

L'articolo reca l'entrata in vigore del provvedimento.

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi dell'art. 17 comma 3, della Legge 31 dicembre 2009, n. 196 ha avuto esito **positivo**  negativo

07/07/2022 Il Ragioniere Generale dello Stato  
Firmato digitalmente *Biagio Mazzotta*

