M_INF.SVCA.REGISTRO UFFICIALE.U.0015771.07-06-2021

Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili
DIPARTIMENTO PER LA PROGRAMMAZIONE, LE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO A RETE E I SISTEMI INFORMATIVI
DIREZIONE GENERALE PER LE STRADE E LE AUTOSTRADE, L'ALTA SORVEGLIANZA SULLE INFRASTRUTTURE STRADALI E LA VIGILANZA SUI CONTRATTI CONCESSORI AUTOSTRADALI
Via Nomentana, 2 – 00161 Roma

DGVCA/Segr.Tecn.

Trasmessa via PEC

All'Osservatorio per la Tutela del Paesaggio di Langhe e Roero O.n.l.u.s.
Corso Europa, 45
12051 Alba (CN)
odplangheroero@gmail.com

e p. c. All'Ufficio di Gabinetto
– SEDE –
ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it

Alla Segreteria Tecnica del Ministro
– SEDE –
segreteria.ministro@pec.mit.gov.it

Al Dipartimento per la programmazione, le infrastrutture di trasporto a rete e i sistemi informativi
– SEDE –
dip.infrarete@pec.mit.gov.it

Oggetto: Completamento Autostrada Asti - Cuneo A33.

In riferimento alla Vostra nota del 22.02.2021, acquisita per competenza con nota n.8571 del 9/3/21 dal Gabinetto del Ministro, si comunica quanto segue.

In data 30.10.2020 sono stati sottoscritti gli atti aggiuntivi alle Convenzioni uniche vigenti per le società concessionarie Autostradali Asti – Cuneo e Satap A4 (tronco Torino – Milano). La sottoscrizione di tali Atti restituisce certezza contrattuale relativamente al completamento del collegamento autostradale *Asti – Cuneo* superando, in tal modo un prolungato periodo di interruzione dei lavori.

In particolare, l'Atto convenzionale di Asti – Cuneo regola l'esecuzione del lotto II.6 (Roddi – Diga Enel) per un'estensione di circa 10 Km, a sua volta distinto in due sub-lotti (II.6-A) da sottoporre ad approvazioni ambientali e (II.6-B) immediatamente cantierabile. L'attuale soluzione progettuale di Asti – Cuneo risulta ottimizzata e prevede lo sviluppo del lotto II.6-A in esterno anziché in galleria. Tale soluzione comporta non solo una significativa economia di spesa senza

compromettere la funzionalità del modello trasportistico, ma anche una tutela del territorio ai fini della prevenzione del rischio idrogeologico.

La spesa stimata di tali lavori risulta pari a 350 milioni di euro ed è coperta attraverso un finanziamento assicurato dalla società collegata SATAP (A4 – tronco Torino – Milano). Tale modalità di finanziamento incrociato consente l'esecuzione dei lavori escludendo contributi pubblici o eccessivi incrementi tariffari. La Convenzione della società SATAP A4 oltre a prevedere il finanziamento dei lavori di Asti - Cuneo contempla lavori di adeguamento del collegamento Torino – Milano pari a 153 milioni di euro.

I Piani finanziari di Asti – Cuneo e di SATAP A4 sono stati sviluppati conformemente al nuovo regime regolatorio previsto dall'Autorità di regolazione dei trasporti. In conformità alle prescrizioni contenute nelle Delibere Cipe n. 13 e n. 14 del 14 maggio 2020 che hanno approvato gli Atti convenzionali la società SATAP A4, su richiesta del concedente ha apportato un'ulteriore riduzione al tasso di remunerazione sul capitale investito con vantaggi per gli Utenti.

Nell'ambito dell'attività istruttoria la Commissione europea ha anche preso atto dell'assenza di qualsiasi proroga del rapporto concessorio di Satap A4 e che l'attuale schema contrattuale non comporta profili rilevanti ai fini delle pratiche di Aiuti di Stato.

Coerentemente alle indicazioni espresse dalla Corte dei Conti questo Ministero ha fornito un'informazione costante alle Autorità europee volta ad accertare la compatibilità dell'operazione con le norme comunitarie. In osservanza alle raccomandazioni della Corte dei Conti gli atti Convenzionali risultano integrati dal negozio giuridico che regola il finanziamento tra Satap A4 ed Asti – Cuneo. Gli Atti convenzionali relativi ad Asti – Cuneo e a Satap A4 sono divenuti pienamente efficaci con l'intervenuta registrazione da parte della Corte dei Conti del Decreto interministeriale (MIT- MEF).

Alla luce di quanto riportato si precisa che l'intervento in questione risulta definito. Le ipotesi alternative proposte risultano non attuali, sia per i profili ambientali che per la sostenibilità economica e finanziaria. La realizzazione del tunnel a due fornici sulla base dei datri disponibili prevede infatti una spesa stimata, di circa 1 miliardo di euro, in relazione alla quale non risultano garantite le condizioni di sostenibilità economica.

IL DIRETTORE GENERALE
Felice Morisco