

Chiarimenti di questa Stazione Appaltante in ordine alla Procedura aperta per l'affidamento della Concessione per la progettazione definitiva, esecutiva, costruzione e gestione dell'autostrada regionale "Interconnessione del Sistema Viabilistico Pedemontano con il raccordo autostradale diretto Brescia - Milano" (IPB)

Eventuali quesiti o richieste di chiarimenti in merito alla documentazione di gara potranno essere formulati esclusivamente attraverso la funzionalità "Comunicazioni della procedura" della piattaforma Sintel, da inviare alla Stazione Appaltante, entro il 10 novembre 2022 ore 14:00

Quesito n. 75

L'articolo 17.1 del Disciplinare di Gara stabilisce che il concorrente, nel determinare l'importo dei lavori da considerare nel PEF e nel PFR deve (i) sommare l'importo delle lavorazioni aggiuntive proposte quali migliorie all'importo dei lavori di cui all'art. 3.2 punto (ii) lett. A), e successivamente (ii) applicare una percentuale di sconto all'importo così calcolato, nella misura ritenuta consona dal concorrente. L'articolo 1 dell'Allegato 8.1 al Bando di Gara riporta tuttavia il Quadro Economico dell'investimento che deve essere utilizzato da ogni concorrente e stabilisce che tale quadro non può essere modificato "ad eccezione dell'eventuale ribasso percentuale sull'importo dei lavori". Si richiede quindi di chiarire, con particolare riferimento alla compilazione della Tabella A dell'Allegato 8.3, se:

- a) La voce A.1 della Tabella A ("Lavori soggetti al ribasso") può essere effettivamente modificata per tenere conto delle eventuali lavorazioni aggiuntive proposte quali migliorie, applicando quindi il ribasso alla somma così ottenuta secondo quanto previsto dall'art. 17.1 del Disciplinare di Gara.
- b) La voce B.1 della Tabella A ("Imprevisti (5% lavori)", che sulla base del Quadro Economico riportato nel Bando di Gara è pari a circa € 17,7 milioni nel caso di Fase 1 + Fase 2 e pari a circa € 14,4 milioni per la sola Fase 1, è da considerarsi fissa e immutabile oppure deve essere adeguata, in misura pari al 5% dei lavori, per tenere conto di: (i) lavorazioni aggiuntive proposte quali migliorie e (ii) ribasso offerto sui lavori.

Risposta n. 75

Relativamente all'importo degli investimenti da considerare nel PEF e nel PFR, si richiama l'art. 17.1, punto 2), del Disciplinare di gara e si conferma che alla voce A.1 "Lavori soggetti al ribasso", di cui alla tabella A dell'allegato 8.3 al Disciplinare di gara, dovrà essere riportata la somma tra l'importo delle lavorazioni aggiuntive, proposte dal concorrente quali migliorie, e l'importo stimato dei lavori, di cui all'art. 3.2 punto (ii) lett. A) del Disciplinare di gara. Alla somma così ottenuta dovrà essere applicata la percentuale di sconto, nella misura ritenuta consona dal concorrente.

Riguardo alla voce B.1 "Imprevisti (5% lavori)", di cui alla medesima tabella A sopra richiamata, si specifica che il relativo importo dovrà essere adeguato all'importo dei lavori offerto dal concorrente, tenendo quindi in considerazione le lavorazioni aggiuntive proposte quali migliorie e il ribasso offerto, sopra descritti.

Quesito n. 76

L'articolo 17.1 del Disciplinare di Gara stabilisce che il calcolo del valore minimo e del valore medio dell'indicatore di copertura del servizio del debito Debt Service Cover Ratio ("DSCR") deve essere effettuato, sulla base del prospetto di cui alla Tabella I dell'Allegato 8.3, "senza considerare il periodo di costruzione". Si evidenzia tuttavia che il periodo di finanziamento del debito da parte del concessionario potrebbe non necessariamente coincidere con il periodo di costruzione, anche in considerazione del fatto che i volumi di traffico dei primi anni includono il cosiddetto effetto "ramp-up". Si chiede quindi di chiarire se, in tale caso, il DSCR deve essere calcolato a partire dal primo anno in cui si ha un rimborso netto di quota capitale (rimborso

netto = tiraggi di nuovo debito – rimborso di debito esistente) e per tutti gli anni seguenti fino a totale estinzione del debito, con eccezione degli anni in cui i tiraggi dovessero eccedere i rimborsi.

Risposta n. 76

Riguardo all'indicatore di copertura del servizio del debito Debt Service Cover Ratio ("DSCR"), si conferma che, nella tabella I dell'allegato 8.3 al Disciplinare di gara, l'indicatore DSCR dovrà essere calcolato a partire dal primo anno in cui si ha un rimborso della quota capitale del debito, senza considerare il periodo di costruzione.

Quesito n. 77

L'articolo 17.1 del Disciplinare di Gara stabilisce che il calcolo del valore minimo e del valore medio dell'indicatore di copertura del servizio del debito Long Loan Coverage Ratio ("LLCR") deve essere effettuato, sulla base del prospetto di cui alla Tabella J dell'Allegato 8.3, "senza considerare il periodo di costruzione". Si evidenzia tuttavia che il periodo di finanziamento del debito da parte del concessionario potrebbe non necessariamente coincidere con il periodo di costruzione, anche in considerazione del fatto che i volumi di traffico dei primi anni includono il cosiddetto effetto "ramp-up". Si chiede quindi di chiarire se, in tale caso, l'indicatore LLCR deve essere calcolato a partire dal primo anno in cui si ha un rimborso netto di quota capitale (rimborso netto = tiraggi di nuovo debito – rimborso di debito esistente) e per tutti gli anni seguenti fino a totale estinzione del debito, con eccezione degli anni in cui i tiraggi dovessero eccedere i rimborsi.

Risposta n. 77

Riguardo all'indicatore di copertura del servizio del debito Long Loan Coverage Ratio ("LLCR"), si conferma che, nella tabella J dell'allegato 8.3 al Disciplinare di gara, l'indicatore LLCR dovrà essere calcolato a partire dal primo anno in cui si ha un rimborso della quota capitale del debito, senza considerare il periodo di costruzione.

Quesito n. 78

L'articolo 17.1 del Disciplinare di Gara stabilisce che nel prospetto di cui alla Tabella I dell'Allegato 8.3 dovranno essere indicati i flussi di dettaglio funzionali al calcolo "su base annua" del valore minimo e del valore medio dell'indicatore di copertura del servizio del debito Debt Service Cover Ratio ("DSCR"). Si evidenzia tuttavia che nel prospetto di cui alla Tabella I dell'Allegato 8.3 i flussi di dettaglio rilevanti per il calcolo dell'indicatore sono riportati con cadenza semestrale. Si chiede quindi di chiarire se l'indicatore DSCR deve essere calcolato su base annuale, come da articolo 17.1 del Disciplinare di Gara, o se deve essere calcolato su base semestrale, coerentemente con la struttura del foglio di calcolo di cui alla Tabella I dell'Allegato 8.3.

Risposta n. 78

Si conferma che l'indicatore DSCR dovrà essere calcolato su base semestrale, coerentemente con la struttura della tabella I dell'allegato 8.3 al Disciplinare di gara.

Si specifica che, per la verifica dei limiti previsti dall'art. 17.1 del Disciplinare di gara, si farà riferimento all'indicatore DSCR calcolato su base annua.

Quesito n. 79

L'articolo 17.1 del Disciplinare di Gara stabilisce che nel prospetto di cui alla Tabella J dell'Allegato 8.3 dovranno essere indicati i flussi di dettaglio funzionali al calcolo "su base annua" del valore minimo e del valore medio dell'indicatore di copertura del servizio del debito Long Loan Coverage Ratio ("LLCR"). Si evidenzia tuttavia che nel prospetto di cui alla Tabella J dell'Allegato 8.3 i flussi di dettaglio rilevanti per il calcolo dell'indicatore sono riportati con cadenza semestrale. Si chiede quindi di chiarire se l'indicatore LLCR deve essere calcolato su base annuale, come da articolo 17.1 del Disciplinare di Gara, o se deve essere calcolato su base semestrale, coerentemente con la struttura del foglio di calcolo di cui alla Tabella J dell'Allegato 8.3.

Risposta n. 79

Si conferma che l'indicatore LLCR dovrà essere calcolato su base semestrale, coerentemente con la struttura della tabella J dell'allegato 8.3 al Disciplinare di gara.

Si specifica che, per la verifica dei limiti previsti dall'art. 17.1 del Disciplinare di gara, si farà riferimento all'indicatore LLCR calcolato su base annua.

Quesito n. 80

L'articolo 6.10 del Disciplinare sulla progettazione definitiva (allegato 9 al Disciplinare di gara), richiamato da codesta Stazione Appaltante nella risposta al quesito n. 11 del 4 ottobre 2022, stabilisce che, a seguito dell'approvazione del Progetto Definitivo, l'aggiudicatario è tenuto ad aggiornare il PEF presentato sulla base del Quadro Economico del Progetto Definitivo approvato e delle effettive condizioni macroeconomiche di periodo vigenti a tale data, ferma restando l'invarianza dei parametri offerti in fase di gara e delle stime di traffico indicate dall'Aggiudicatario in fase di gara. A tal proposito, si evidenzia che nel caso in cui il Progetto Definitivo dovesse discostarsi dalle previsioni del PEF/PFR offerto in sede di gara, con riferimento anche al cronoprogramma degli investimenti e alla data di entrata in esercizio dell'opera, le stime di traffico del PEF/PFR presentato in fase di gara potrebbero risultare inconsistenti rispetto a quanto riportato nel Progetto Definitivo. Si richiede pertanto di chiarire se nel caso di un'alterazione del cronoprogramma degli investimenti e della data di entrata in esercizio dell'opera, non imputabili al concessionario, sarà possibile aggiornare le previsioni di traffico e in tal caso di indicare in che modalità dovrà essere effettuato l'aggiornamento. Allo stesso modo, si richiede di chiarire se a fronte (a) di mutate condizioni macroeconomiche o (b) di modifiche dei costi operativi conseguenti all'approvazione del Progetto Definitivo, sarà possibile - alla data di approvazione del Progetto Definitivo e di aggiornamento del PEF/PFR – aggiornare la componente tariffaria di gestione offerta in sede di gara.

Risposta n. 80

Si conferma quanto previsto dall'art. 6.10 del Disciplinare sulla progettazione definitiva (allegato 9 al Disciplinare di gara).

In particolare, anche qualora, al momento dell'aggiornamento del PEF sulla base del progetto definitivo approvato, dovessero emergere modifiche del cronoprogramma degli investimenti o della data di entrata in esercizio del Collegamento autostradale, non imputabili all'Aggiudicatario, si specifica che le stime di traffico indicate dall'Aggiudicatario in fase di gara resteranno invariate, salvo l'eventuale ri-allineamento alla data dell'effettiva entrata in esercizio dell'infrastruttura.

Inoltre, ai sensi del medesimo art. 6.10 sopra richiamato, si conferma che, a seguito dell'approvazione del progetto definitivo, l'Aggiudicatario è tenuto ad aggiornare il PEF e, ove ne ricorrano le motivazioni, la componente tariffaria di gestione, sulla base del Progetto Definitivo approvato e delle effettive condizioni macroeconomiche di periodo vigenti a tale data.

Quesito n. 81

Lo Schema di Convenzione allegato al Bando di Gara definisce all'articolo 1.2 le condizioni di Alterazione dell'Equilibrio Economico Finanziario, rappresentate dalla variazione oltre la soglia in capo al Concessionario, come offerta in sede di gara, di almeno uno dei seguenti parametri: (i) TIR di Progetto, (ii) TIR dell'Azionista e (iii) parametro DSCR. L'Alterazione dell'Equilibrio Economico Finanziario, qualora determinata da fatti non imputabili al Concessionario, determina la possibilità di richiedere una Revisione del Piano ai sensi dell'articolo 32.5 che ne stabilisce le procedure. A tal proposito si evidenzia che:

- L'articolo 32.5 individua a titolo esemplificativo e non esaustivo una serie di fatti non imputabili al Concessionario che danno diritto alla Revisione del Piano Economico Finanziario. L'articolo stabilisce che la Revisione potrà comportare modifiche alla Convenzione da definire entro sei mesi decorrenti dalla data di presentazione del Piano revisionato. Si richiede di chiarire se la Revisione del Piano potrà

portare anche ad un eventuale aggiornamento delle stime di traffico rispetto a quelle riportate nel PEF offerto in sede di gara.

- L'articolo 32.12 stabilisce che il rischio traffico è posto interamente a carico del Concessionario per tutta la durata della concessione. L'eventuale riduzione degli effettivi volumi di traffico, rispetto alle previsioni contenute nel Piano economico – finanziario ("PEF") e nel Piano Finanziario Regolatorio ("PFR") allegati alla Convenzione, non dà diritto ad alcuna Revisione del PEF o del PFR.

A tal proposito, si richiede di confermare se i casi di Alterazione dell'Equilibrio Economico Finanziario, verificati tramite uno scostamento del TIR di Progetto, del TIR dell'Azionista o del parametro DSCR oltre la soglia offerta, dovuti a una variazione dei volumi di traffico rispetto alle previsioni del PEF e nel caso di variazione dei volumi riconducibile ad eventi non imputabili al Concessionario, daranno diritto alla Revisione del PEF.

Risposta n. 81

Si conferma quanto previsto dagli artt. 8.21, 32.5 e 32.12 dello Schema di Convenzione (allegato 7 al Disciplinare di gara).

Inoltre, si conferma che una variazione dei volumi di traffico, anche riconducibile ad eventi non imputabili al Concessionario, non comporta il diritto alla revisione del PEF. Infine, si conferma che in sede di Revisione del PEF rimarranno invariate le stime di traffico riportate nello studio offerto in sede di gara.

Quesito n. 82

L'articolo 32.13 dello Schema di Convenzione allegato al Bando di Gara stabilisce che le Perdite di Ricavi da Pedaggio da Free Flow superiori alle percentuali a carico del Concessionario offerte in sede di gara, qualora non siano imputabili al Concessionario, costituiscono motivo di Revisione del Piano Economico Finanziario nel caso in cui si determini un'Alterazione dell'Equilibrio Economico-Finanziario ai sensi dell'articolo 32. A tal proposito, si richiede di chiarire le modalità con cui potrà avvenire il recupero dei mancati pedaggi da Free Flow (superiori alla soglia offerta in gara dal concessionario), se attraverso, ad esempio, l'inclusione di un costo ammesso equivalente nel Piano Finanziario Regolatorio, o viceversa attraverso una revisione delle previsioni di traffico pagante considerate nel calcolo tariffario.

Risposta n. 82

Si conferma che, ai sensi dell'art. 32 dello Schema di Convenzione e in particolare dell'art. 32.13, in caso di perdite di ricavi da pedaggio da free flow superiori alla percentuale a carico del Concessionario, non imputabili al Concessionario medesimo, che determinino un'alterazione dell'equilibrio del PEF, le Parti procedono alla revisione del PEF, ferma restando la permanenza dei rischi previsti contrattualmente in capo al Concessionario e delle condizioni di equilibrio economico finanziario relative al contratto.

Quesito n. 83

L'articolo 15 dell'Allegato 8.1 al Bando di Gara stabilisce le percentuali di mancati ricavi da pedaggio da free flow da includere nel PEF e nel PFR dell'offerente e precisa che "a livello di PEF e PFR, detta posta economica sarà rappresentata riducendo i ricavi da traffico veicolare per un'entità pari alle percentuali sopra illustrate e conseguentemente considerando solo le stime dei ricavi derivanti da traffico effettivamente pagante". A tal proposito, si richiede di confermare che il modo corretto di recepire nel PFR i mancati pagamenti da free flow previsti nell'Allegato 8.1 sia di ridurre i volumi di traffico delle percentuali previste, e successivamente moltiplicare tali volumi per le tariffe del PFR, anziché ridurre i ricavi delle percentuali come sembrerebbe indicare l'articolo 15. Coerentemente, si chiede ulteriore conferma che:

- a) Nell'Allegato E-5 "Schema di piano finanziario regolatorio" la voce T^* "Volumi di traffico previsti (000 veicoli/km)", utilizzata come base per il calcolo della "Componente tariffaria di costruzione unitaria" (voce $R=Q/T^*$), della "Componente tariffaria per oneri di concessione unitaria" (voce $V=U/T^*$) e dei "Ricavi da traffico previsti" (voce $Y=W \times T^*$) sia da intendersi al netto delle percentuali di perdite da free flow.

- b) Nell'Allegato E-4 "Modalità di adeguamento annuale" la voce V_{t+1} definita come "volumi di traffico previsti ex ante e riferiti all'anno $t+1$, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio" e ricompresa nel calcolo della componente tariffaria di costruzione ($TK_{t+1} = (Ca_{r,t+1} + Crc_{r,t+1} + PFK_{t+1}) / V_{t+1}$) e della componente tariffaria per oneri integrativi ($TOI_{t+1} = COI_{t+1} / V_{t+1}$), sia da intendersi al netto delle percentuali di perdite da free flow.
- c) Nella risposta al Quesito n.18, pervenuta in data 4 ottobre 2022, quando si fa riferimento ai "volumi di traffico T^* (voce del PFR), comprensivi di ramp-up", tali volumi siano da considerarsi al netto delle percentuali di perdite da free flow.

Risposta n. 83

In primo luogo, si specifica che, nel PEF e nel PFR offerti in sede di gara, i mancati ricavi da pedaggio da free flow sono contabilizzati riducendo i ricavi da traffico veicolare per un'entità pari alle percentuali indicate all'art. 15 dell'allegato 8.1 al Disciplinare di gara, applicate ai medesimi ricavi da pedaggio.

In secondo luogo, ai sensi del medesimo art. 15 dell'allegato 8.1 al Disciplinare di gara e dell'art. 32.12 dello Schema di Convenzione, il valore effettivo delle perdite da pedaggio da free flow sarà oggetto di rendicontazione annuale da parte del Concessionario e dello stesso si terrà conto ai fini dell'aggiornamento del PEF alla scadenza di ogni periodo regolatorio.

Di conseguenza, alle voci T^* e V_{t+1} , che rappresentano i volumi di traffico nel Piano Finanziario Regolatorio, non devono essere applicate le percentuali di perdita sui ricavi da pedaggio.

Quesito n. 84

La tabella D dell'Allegato 8.3 "Tavole aggiuntive" richiede al concorrente di compilare alle colonne BD e E-G il dato relativo rispettivamente a VTGM e traffico (definito come milioni veicoli * km/anno), con cadenza semestrale a partire dal semestre di apertura. A tal proposito, si richiede di confermare che:

- a) Il dato di traffico in milioni veicoli * chilometro va espresso semestralmente, in coerenza con la struttura del foglio di calcolo, e non annualmente (come definito dall'etichetta nella cella E1).
- b) I dati di traffico in termini di VTGM e veicoli * chilometro vanno rappresentati al netto del ramp-up e al netto delle perdite da free-flow, coerentemente con il traffico considerato nel PFR e il traffico utilizzato per il calcolo dei ricavi da traffico inclusi nel PEF.

Risposta n. 84

Relativamente alla tabella D dell'allegato 8.3 al Disciplinare di gara, si conferma che i dati di traffico, in milioni di veicoli per chilometro, vanno indicati per semestre, in coerenza con la struttura del foglio di calcolo.

Inoltre, si specifica che i dati di traffico, in termini di VTGM e milioni di veicoli per chilometro, dovranno essere indicati comprensivi del ramp-up e senza l'applicazione delle perdite sui ricavi da pedaggio da free flow.

Si rinvia, altresì, alla risposta del quesito n. 83.

Quesito n. 85

L'articolo 15 dell'Allegato 8.1 "Elementi per la predisposizione di PEF e PFR" al Disciplinare di Gara definisce le perdite sui ricavi da pedaggio da free flow a regime come le perdite a partire dal decimo anno. Contestualmente, nell'articolo 17.5 del Disciplinare di Gara inerente alla dichiarazione dell'offerta economica si richiede al concorrente di indicare "il valore offerto per le perdite di Ricavi da Pedaggio da free flow in capo al Concessionario a regime, in aumento rispetto al valore pari al 7% (sette per cento)". A tal proposito, si richiede di chiarire, per gli anni di concessione compresi tra il primo e il nono, qual è il valore delle perdite di Ricavi da Pedaggio da Free Flow oltre il quale il Concessionario ha diritto a richiedere una Revisione del Piano.

Risposta n. 85

Si conferma che, ai sensi dell'art. 32.12 dello Schema di Convenzione, per tutta la durata della Concessione (compresi gli anni tra il primo e il nono), sono poste a carico del Concessionario le perdite di ricavo da pedaggio da free flow, superiori rispetto alle percentuali minime indicate nel medesimo art. 32.12, fino al valore offerto in sede di gara.

Quesito n. 86

L'articolo 11 dell'Allegato 8.1 "Elementi per la predisposizione di PEF e PFR" al Disciplinare di Gara definisce le ipotesi fiscali da applicare nel PEF, fissando le aliquote IRAP e IRES da considerare nel calcolo delle imposte pari rispettivamente a 3,90% e 24,00%. L'articolo 14 dell'Allegato 8.1, relativo al costo medio ponderato del capitale, stabilisce tuttavia che la voce T, ovvero "l'aliquota complessiva gravante sulle società che si conferma risultante dalla somma dell'IRES e dell'IRAP", deve essere pari a 28,82%, sulla base dell'aliquota IRES fissata al 24,00% e dell'aliquota IRAP, calcolata per differenza, pari a 4,82%. A tal proposito, si richiede di confermare che:

- a) L'aliquota IRAP da utilizzare nel calcolo delle imposte del PEF deve essere pari a 3,90%, come stabilito all'articolo 11 dell'Allegato 8.1
- b) Viceversa, l'aliquota IRAP da utilizzare nel calcolo del costo medio ponderato del capitale (WACC) deve essere pari a 4,82%, come stabilito all'articolo 14 dell'Allegato 8.1.

Risposta n. 86

Si conferma quanto richiesto, sia riguardo alla lettera a) sia riguardo alla lettera b) del quesito.

In particolare, si conferma che l'aliquota IRAP da utilizzare nel calcolo delle imposte del PEF, disciplinata da quanto previsto dal TUIR, è quella ordinaria per la Regione Lombardia ed è pari al 3,90%.

Inoltre, si conferma che, nel calcolo del WACC, deve essere considerata l'aliquota complessiva gravante sulle società, che è pari al 28,82%, costituita da 24,00% di IRES + 4,42% di IRAP, costituita a sua volta dal 3,90% dell'aliquota IRAP aumentata della relativa IRES, in quanto l'IRAP, ai sensi dell'art. 1 del D.Lgs. 446/1997, è indeducibile ai fini IRES.

Quesito n. 87

L'articolo 5 dell'Allegato 8.1 al Bando di Gara stabilisce che "La tariffa unitaria media di pedaggio di spettanza del Concessionario (al netto delle imposte di legge) posta a base di gara, per tutti i Concorrenti e a pena di esclusione, è pari a 0,12689 €/km". A tal proposito, si richiede di chiarire se tale valore esprime l'importo della tariffa al netto o al lordo del canone annuo di concessione, fissato in misura pari al 2,40% dei proventi da pedaggio ai sensi dell'articolo 34 dello Schema di Convenzione allegato al Bando di Gara.

Risposta n. 87

Si specifica che la tariffa unitaria media di pedaggio, di cui al punto 5.1 dell'allegato 8.1 al Disciplinare di gara, è espressa al netto del canone annuo di concessione.

Quesito n. 88

L'articolo 8 dell'Allegato U allo Schema di Convenzione definisce le modalità di calcolo e aggiornamento del tasso di remunerazione del capitale investito (WACC). Con riferimento alla struttura finanziaria (gearing), l'articolo 8 definisce il gearing come "rapporto tra debiti finanziari e il totale delle fonti di finanziamento" e stabilisce che al termine di ciascun periodo regolatorio il gearing "sarà determinato dal Concedente sulla base della composizione delle fonti di finanziamento risultanti dal Piano Economico Finanziario". L'Allegato 8.1 al Disciplinare di Gara definisce inoltre il valore del gearing da utilizzare nel calcolo del WACC nel PEF e nel PFR dell'offerta di gara, pari a 0,54. A tal proposito, si richiede di:

- a) Confermare che il valore del gearing da utilizzare nel calcolo del WACC ai fini del PEF e del PFR dell'offerta di gara è pari a 0,54, indipendentemente dalla struttura finanziaria scelta dall'offerente.
- b) Chiarire se il valore del gearing da utilizzare nel calcolo del WACC sarà aggiornato al momento della stipula della Convenzione sulla base della composizione delle fonti di finanziamento risultanti dal PEF aggiornato in seguito all'approvazione del Progetto Definitivo (come da articolo 6.10 del Disciplinare sulla progettazione definitiva).
- c) Chiarire le modalità di aggiornamento del gearing del WACC al termine di ciascun periodo regolatorio, esplicitando in particolare l'orizzonte temporale considerato nel calcolo del rapporto tra debiti finanziari e totale delle fonti di finanziamento, ad esempio, (i) Anno Base del periodo regolatorio, (ii) calcolo prospettico sull'orizzonte del periodo regolatorio o (iii) calcolo prospettico sull'orizzonte della concessione.

Risposta n. 88

- a) Si conferma quanto richiesto.
- b) In sede di aggiornamento del PEF, sulla base del progetto definitivo approvato, si specifica che il valore del *gearing* sarà aggiornato sulla base della composizione delle fonti di finanziamento risultanti dal Piano Economico Finanziario, ai sensi del punto 8 dell'allegato U allo Schema di Convenzione.
- c) Al termine di ciascun periodo regolatorio, ai sensi del punto 8 dell'Allegato U allo Schema di Convenzione, l'aggiornamento del valore del *gearing* sarà calcolato sulla base della composizione delle fonti di finanziamento risultanti dal Piano Economico Finanziario.

Quesito n. 89

L'articolo 8 dell'Allegato U allo Schema di Convenzione definisce le modalità di calcolo e aggiornamento del tasso di remunerazione del capitale investito (WACC). Con riferimento al costo del capitale di debito, l'articolo 8 stabilisce che "Il costo del debito è determinato sulla base delle condizioni di finanziamento previste nel piano economico-finanziario del Concessionario e dovrà essere opportunamente aggiornato in funzione del costo d'indebitamento derivante dal contratto di finanziamento effettivamente sottoscritto, in occasione di una prima revisione del Piano Economico-Finanziario o dell'aggiornamento dello stesso alla scadenza del periodo regolatorio." L'Allegato 8.1 al Disciplinare di Gara definisce inoltre il valore del costo del debito da utilizzare nel PEF e nel PFR dell'offerta di gara, pari a 5,29%. A tal proposito:

- a) Si richiede di confermare che il valore del costo del debito da utilizzare nel calcolo del WACC ai fini del PEF e del PFR dell'offerta di gara è pari a 5,29%, indipendentemente dalle condizioni di finanziamento previste nel PEF dell'offerente. Si richiede inoltre di chiarire se le condizioni di finanziamento del PEF dell'offerta di gara devono risultare coerenti con il costo del debito definito all'Allegato 8.1, pari a 5,29%, o se vi può essere discrepanza.
- b) Si richiede infine di chiarire le modalità di aggiornamento del calcolo del costo del debito del WACC sulla base dei contratti di finanziamento effettivamente sottoscritti, esplicitando in particolare, se possibile, la metodologia di calcolo, le voci rilevanti e l'orizzonte temporale considerato.
- c) Si richiede di confermare che la struttura finanziaria offerta (ed in particolare il rapporto debito/equity) sia a completa discrezione dell'offerente e pertanto liberamente determinabile senza vincolo alcuno - fermo restando il rispetto dei parametri minimi di sostenibilità finanziaria.

Risposta n. 89

- a) Si rinvia a quanto previsto nell'art. 8.3, lett. b), dell'allegato U allo Schema di Convenzione.
- b) Si rinvia a quanto previsto nell'art. 8 dell'allegato U allo Schema di Convenzione.
- c) Si conferma quanto richiesto.

Quesito n. 90

L'Allegato 8.1 al Disciplinare di Gara stabilisce che "La durata della concessione è prevista in anni 63, soggetti a ribasso, decorrenti dalla data di sottoscrizione della Convenzione, come stabilito all'art. 4 dello Schema di Convenzione. Nella predisposizione del PEF e del PFR le tempistiche previste dovranno rispettare le previsioni del Cronoprogramma, di cui all'Allegato 8.4 al Disciplinare di gara, con l'aggiornamento delle sole durate dei lavori e della durata complessiva della Concessione come risultante dall'offerta." L'Allegato 8.4 al Disciplinare di Gara individua:

- alla riga 2 la data prevista di aggiudicazione della concessione, corrispondente all'ultimo giorno del primo trimestre 2023.
- alle righe 3-5 le tempistiche delle fasi precedenti la sottoscrizione della Convenzione, ovvero (i) Redazione PD e SIA (200 giorni), (ii) Procedure VIA e CdS (300 giorni) e (iii) Approvazione PD e sottoscrizione Convenzione (30 giorni).
- dalla riga 6 in poi le tempistiche relative alla redazione del Progetto Esecutivo (150 giorni) e all'Esecuzione dei Lavori (900 giorni, soggetti a ribasso).

Si richiede quindi di confermare che, ai fini della predisposizione dei modelli di PEF e PFR da parte del soggetto offerente:

- a) La data prevista di aggiudicazione della concessione da considerare nel modello è il 31 marzo 2023, e di conseguenza la fase di Redazione del Progetto Definitivo decorre dal 1° aprile 2023.
- b) La data prevista di sottoscrizione della Convenzione, calcolata sulla base del Cronoprogramma di cui all'Allegato 8.4, corrisponde al 10 settembre 2024, ovvero 530 giorni dopo la data prevista di aggiudicazione della concessione (200 giorni per la Redazione del Progetto Definitivo, 300 giorni per le Procedure VIA/CdS e 30 giorni per l'Approvazione del Progetto e la sottoscrizione della Convenzione)
- c) La durata della Concessione da considerare nel modello di PEF e PFR, pari a 63 anni soggetti a ribasso, decorre quindi dal 10 settembre 2024, ovvero dalla data prevista di stipula della Convenzione di Concessione. Ai sensi di quanto stabilito nella Sezione VI.3.b del Bando di Gara, la durata della concessione include: (i) 105 giorni per la progettazione esecutiva e (ii) 900 giorni (soggetti a ribasso) per l'esecuzione dei lavori.

Risposta n. 90

Si conferma quanto richiesto, specificando che le tempistiche sopra riportate costituiscono un mero riferimento ai fini della formulazione dell'offerta e non costituiscono vincoli contrattuali.

Quesito n. 91

Nel disciplinare di gara è previsto che per quanto riguarda le aree di ricarica elettrica (subcriterio A.2.1 di cui al punto 19.1 del Disciplinare di gara) siano realizzate "...due zone da adibire alla sosta di veicoli elettrici per la relativa ricarica, ubicate in corrispondenza delle future aree di servizio già presenti nel progetto...". Si richiede quindi di confermare se:

- a) I punti di ricarica andranno realizzati solo contemporaneamente alla costruzione delle aree di servizio;
- b) Se le aree di servizio dovranno essere realizzate unicamente in trincea o è possibile ipotizzare la costruzione sul piano campagna.

Risposta n. 91

Relativamente alle aree di servizio, si richiama il paragrafo "Area di servizio in Comune di Pontirolo Nuovo", contenuto nel capitolo 3 della Relazione generale del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (elab. A.1, pag. 17): "Il progetto della nuova infrastruttura prevede la realizzazione di un'area di servizio in Comune di Pontirolo Nuovo, tale infrastruttura rimane confermata dalle ultime considerazioni, tuttavia si prevede di realizzarla nel momento in cui si manifesterà l'interesse da parte di un gestore per la conduzione della stessa. Il progetto

aggiornato prevede dunque esclusivamente l'occupazione territoriale dell'area destinata al futuro inserimento dell'AdS, ma non la sua infrastrutturazione".

Alla luce di quanto sopra, si specifica che le eventuali aree per ricarica elettrica dei veicoli offerte dal concorrente, ai sensi del sub-criterio di valutazione A.2.1 di cui al punto 19.1 del Disciplinare di gara, dovranno essere realizzate contestualmente alla Fase 1 del Collegamento autostradale, indipendentemente dall'infrastrutturazione dell'area di servizio.

Si specifica, inoltre, che le aree destinate al futuro inserimento dell'area di servizio sono collocate tra le sezioni trasversali nn. 138 e 145 (cfr. elab. C.3.1 del PFTE) e che l'area di servizio dovrà essere realizzata in coerenza con il profilo altimetrico del Collegamento autostradale, che in quel tratto è previsto in trincea (cfr. elab. C.5.2 del PFTE).

Quesito n. 92

Nel disciplinare di gara al punto 16.1.5 si dice: *"A pena di esclusione, non sono ammesse varianti, comprese quelle localizzative e/o planoaltimetriche, rispetto alle previsioni contenute nel Progetto di Fattibilità Tecnico Economica allegato al presente Disciplinare di gara....."*. Si chiede di confermare se, tra le varianti planoaltimetriche, si intendano anche le variazioni di livelletta delle viabilità interferite.

Risposta n. 92

Si conferma quanto previsto dall'art. 16.1.5 del Disciplinare di gara, secondo il quale non sono ammesse varianti planoaltimetriche rispetto a quanto contenuto nel Progetto di Fattibilità Tecnico Economica, sia per l'asse principale del Collegamento autostradale, sia per le viabilità interferite.

Quesito n. 93

Con riferimento alla formattazione del testo della relazione tecnica, di cui alle indicazioni contenute al punto 16.1.6 del disciplinare di gara, si chiede di esplicitare la modalità con cui eventuali figure inserite nel testo saranno conteggiate ai fini del controllo delle 40 righe per pagina ammesse.

Risposta n. 93

Si conferma quanto previsto dall'art. 16.1.6 del Disciplinare di gara, con particolare riferimento alle indicazioni riguardanti la tipologia e la dimensione dei caratteri, l'interlinea e le dimensioni dei margini. Si rinvia anche alla risposta al quesito n. 40. Si precisa che il numero di 40 righe per pagina costituisce il limite superiore di righe ammesse.

Quesito n. 94

Con riferimento al punto 16.1.2 del disciplinare di gara ed in particolare al punto "A.1.1 - Incremento della durabilità degli strati di pavimentazione" si chiede di confermare se le migliori proposte per il pacchetto di pavimentazione secondario si debbano intendere applicate alle sole rampe di svincolo e non alle viabilità minori e deviazioni delle strade vicinali interferite dal tracciato principale.

Risposta n. 94

Relativamente al sub-criterio A.1.1. "Incremento della durabilità degli strati di pavimentazione", si richiama quanto indicato al punto 19.1 del Disciplinare di Gara (pag. 53), secondo il quale verrà valutata la proposta di utilizzo di un pacchetto di pavimentazione autostradale alternativo a quello previsto progettualmente. L'utilizzo di tale pacchetto di pavimentazione potrà essere eventualmente esteso alle rampe di svincolo, ma non dovrà essere previsto per le viabilità minori e le deviazioni delle strade vicinali interferite dal tracciato principale.

Quesito n. 95

Con riferimento all'ipotesi in cui sia indicato come progettista un raggruppamento di progettisti, si prega di confermare che non occorre allegare alla domanda di partecipazione alcun impegno a costituire un'ATI o documenti attinenti al raggruppamento, bastando l'indicazione alla Lettera M della Dichiarazione integrativa.

Risposta n. 95

In caso di raggruppamento di progettisti indicati, si conferma che non occorre allegare alcun impegno a costituire un'ATI e che è sufficiente compilare la lettera M della Dichiarazione Integrativa.

Quesito n. 96

L'allegato 8.1 ("Elementi per la predisposizione del PEF e PFR") prevede che "il Concorrente dovrà redigere, a pena di esclusione, uno Studio di Traffico nelle forme e con le modalità di seguito indicate." Si chiede conferma che:

- a) La redazione dello Studio di Traffico possa essere redatta firmata da una società specializzata, in linea con la prassi di settore, e senza che occorra che tale società specializzata partecipi in un qualche modo alla gara; e
- b) che la società specializzata non debba obbligatoriamente coincidere con il "Tecnico esperto di studi di traffico" di cui alla Dichiarazione Integrativa, punto L.1.6) numero 5).

Risposta n. 96

Si conferma quanto richiesto.

Quesito n. 97

Lo Schema di Convenzione allegato al Disciplinare di Gara indica all'articolo 8.3, commi tt), uu) e vv), che il Concessionario è tenuto a:

- o Sostenere a proprie spese gli oneri del Concedente per la verifica del Progetto Esecutivo, fino ad un importo massimo di € 1.500.000 - **comma tt**).
- o Farsi carico delle spese sostenute dal Concedente per le attività di: (i) Project and Construction Management, (ii) Responsabile Unico del Procedimento e relativa struttura di supporto (importo forfettario di 400.000 €/annui a partire dalla data di sottoscrizione della Convenzione, fino ad un massimo 2,8 € milioni globali) e (iii) Direttore dei Lavori, struttura di Direzione Lavori, comprensiva della Direzione Operativa, e di Coordinatore per la Sicurezza (€ 12 milioni globali forfettari) - **comma uu**).
- o Erogare al Concedente un importo pari ai costi sostenuti per le attività svolte nel periodo antecedente alla sottoscrizione della Convenzione, fino ad un importo massimo di € 897.000 (IVA inclusa) - **comma vv**).

Sulla base di quanto stabilito nello Schema di Convenzione, gli importi sopra citati trovano allocazione nel Quadro Economico dell'Opera. A tal proposito si richiede di:

- a) Confermare che gli importi di cui all'articolo 8.3, commi tt), uu) e vv) sono già ricompresi nel totale delle Somme a Disposizione indicate nell'Allegato 8.5 (Quadro Economico dell'Opera), pari a circa € 163,6 milioni per la sola Fase 1 e a circa € 198,3 milioni per la Fase 1 + 2.
- b) Chiarire se gli importi indicati all'articolo 8.3, commi tt) e uu), sono da intendersi al netto o al lordo dell'IVA.
- c) Confermare che nel Quadro Economico dell'Opera tali importi sono espressi al netto dell'IVA, in coerenza con quanto espresso nella Sezione VI.3.a) del Bando di Gara ("*L'importo stimato per l'investimento è di Euro 566.273.635,85, oltre IVA*").

Risposta n. 97

- a) Si conferma quanto richiesto.

- b) Si specifica che gli importi di cui all'art. 8.3, lett. tt) e uu) sono da intendersi IVA esclusa.
- c) Si conferma quanto richiesto.

Quesito n. 98

Le premesse allo Schema di Convenzione allegato al Bando di Gara definiscono l'indicatore DSCR (Debt Service Cover Ratio) come "rapporto tra (i) l'importo del Flusso di Cassa Disponibile nei 6 mesi precedenti o, a seconda dei casi, successivi a ciascuna data di calcolo, e (ii) il servizio del debito per capitale e interessi risultante dal Piano economico finanziario per il medesimo periodo di 6 mesi". La Tabella I dell'Allegato 8.3 al Disciplinare di Gara, da compilare a cura dell'offerente, riporta inoltre la formula da utilizzare per il calcolo del DSCR, ovvero $DSCR_t = FCt / (QCt + QIt + Ct)$, dove FCt corrisponde al flusso di cassa disponibile per il servizio del debito, QCt alla quota capitale da rimborsare al tempo t , QIt alla quota interessi da rimborsare al tempo t e Ct ai costi accessori al finanziamento (incluse commissioni) al tempo t . A tal proposito si richiede un chiarimento circa i flussi da considerare nel calcolo del DSCR. In particolare, si richiede di:

- a) Confermare che, come da prassi economico-finanziaria, nel caso in cui si preveda per la copertura finanziaria del progetto l'utilizzo del Prestito Subordinato Soci, il rimborso del capitale e gli interessi relativi al Prestito Soci non devono essere inclusi nel calcolo del servizio del debito (denominatore del DSCR).
- b) Chiarire il corretto trattamento, ai fini del calcolo del DSCR, dei flussi di cassa afferenti alla Linea IVA. Si richiede in particolare di confermare che, come da prassi economico-finanziaria: (i) il flusso di cassa disponibile per il servizio del debito (numeratore del DSCR) deve essere espresso al netto dei rimborsi della Linea IVA, mentre (ii) il servizio del debito (denominatore del DSCR) deve includere gli interessi della Linea IVA ma non i rimborsi della stessa.

Risposta n. 98

- a) Si conferma l'impostazione sopra riportata relativamente al trattamento del Prestito soci nel calcolo dell'indice DSCR.
- b) Si conferma l'impostazione sopra riportata relativamente al trattamento della Linea IVA nel calcolo dell'indice DSCR.

Quesito n. 99

L'articolo 8 dell'Allegato U allo Schema di Convenzione definisce le modalità di calcolo e aggiornamento del tasso di remunerazione del capitale investito (WACC). Con riferimento alla struttura finanziaria (gearing), l'articolo 8 definisce il gearing come "rapporto tra debiti finanziari e il totale delle fonti di finanziamento" e stabilisce che al termine di ciascun periodo regolatorio il gearing "sarà determinato dal Concedente sulla base della composizione delle fonti di finanziamento risultanti dal Piano Economico Finanziario". A tal proposito, si richiede di confermare che, nel caso in cui si preveda per la copertura finanziaria del progetto l'utilizzo del Prestito Subordinato Soci, l'importo relativo al Prestito Soci non concorre a determinare il valore dei debiti finanziari considerati al numeratore del gearing.

Risposta n. 99

Si specifica che, nel caso in cui si preveda l'utilizzo del Prestito Subordinato Soci per la copertura finanziaria del progetto, l'importo relativo al Prestito Soci concorre a determinare il valore dei debiti finanziari considerati nel calcolo del valore del gearing.

Quesito n. 100

In riferimento al disciplinare di gara e precisamente al capitolo 19.1 "criteri di valutazione dell'offerta tecnica" nella descrizione del "criterio motivazionale" del punto A.2.3 vengono richiesti i tipologici architettonici dei

caselli, dato che il sistema di pedaggiamento sarà di tipo Free Flow si domanda se tale indicazione debba essere letta come richiesta del tipologico architettonico riguardante il portale del pedaggiamento.

Risposta n. 100

Si chiarisce che il criterio motivazionale del sub-criterio A.2.3, riportato all'art. 19.1 del Disciplinare di gara (pag. 55) contiene un refuso ed è sostituito dalla seguente formulazione: "saranno privilegiate soluzioni che prevedano: imbocchi delle gallerie e dei sottopassi, barriere acustiche, viadotti ed edifici tecnici".

Milano, 4 novembre 2022

Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.

Il Responsabile Unico del Procedimento
(Paolo Riccardo Morlacchi)

*Documento informatico firmato digitalmente
ai sensi D. Lgs. 7 marzo 2005, n. 82*