

## **ALLEGATO 8.1 - ELEMENTI PER LA PREDISPOSIZIONE DEL PEF E PFR**

Il presente allegato dettaglia i valori e le regole che devono essere utilizzati per la predisposizione del Piano Economico Finanziario ("PEF") e del Piano Finanziario Regolatorio ("PFR") in riferimento alle seguenti grandezze economiche:

1. costo di realizzazione dell'infrastruttura autostradale;
2. studio di traffico;
3. estesa pedaggiata dell'infrastruttura autostradale;
4. durata della concessione e relativo cronoprogramma;
5. tariffa unitaria media;
6. stima del tasso di inflazione per le annualità dal 2022 fino all'entrata in esercizio del collegamento autostradale;
7. tasso di inflazione per i costi e i ricavi di gestione dall'entrata in esercizio dell'infrastruttura;
8. adeguamento tariffario massimo annuo dall'entrata in esercizio;
9. costi operativi;
10. canoni di concessione;
11. ipotesi fiscali;
12. contributo pubblico;
13. valore di subentro e poste figurative cumulate a fine concessione;
14. costo medio ponderato del capitale;
15. riconoscimento e contabilizzazione dei mancati pagamenti da free flow da parte del Concedente ai sensi dell'art. 32 dello schema di convenzione;

Al fine di ottemperare all'art 8.26 dello Schema di Convenzione sono previsti al successivo paragrafo [•] gli input per la predisposizione del PEF e del PFR della sola Fase 1, che dovranno essere predisposti come previsto nel Disciplinare di gara all'art. [•].

Il PEF andrà predisposto in formato excel secondo quanto previsto dall'Allegato 2 al Disciplinare di gara e dovrà includere, a pena di esclusione, le tavole aggiuntive contenute nell'Allegato 3.

## 1. COSTO DI REALIZZAZIONE DELL'INFRASTRUTTURA AUTOSTRADALE

Il valore complessivo dell'investimento, stimato sulla base del Prezzario ANAS rev. giugno 2022, è pari a € 566.273.635,85 come così ripartito:

- importo lordo lavori: € 368.010.865,05;
- somme a disposizione: € 198.262.770,80.

Di seguito si riporta il **Quadro Economico dell'intero Collegamento Autostradale (Fase 1 + Fase 2)**, che dovrà essere utilizzato da ogni Concorrente senza la possibilità di apportare modifiche, ad eccezione dell'eventuale ribasso percentuale sull'importo dei lavori che, a pena di esclusione, dovrà essere applicato nel PEF e nel PFR ai sensi dell'art.17.1 del Disciplinare di gara:

<b>A</b>	<b>LAVORI</b>	
A.1	Lavori soggetti al ribasso	353.856.601,01
A.2	Oneri per l'attuazione dei piani di sicurezza	14.154.264,04
	<b>TOTALE LAVORI</b>	<b>368.010.865,05</b>
<b>B</b>	<b>SOMME A DISPOSIZIONE DELLA STAZIONE APPALTANTE</b>	
B.1	Imprevisti (5% lavori)	17.692.830,05
B.2	Risoluzione interferenze e oneri per rallentamenti ferroviari	49.135.968,85
B.3	Acquisizione aree o immobili, indennità di esproprio ed occupazione temporanea	74.450.590,89
B.4	Bonifica Ordigni Esplosivi	5.622.654,77
B.5	Altre spese	9.327.132,02
B.6	Spese generali	42.033.594,22
	<b>TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE</b>	<b>198.262.770,80</b>
<b>A + B</b>	<b>TOTALE GENERALE LORDO</b>	<b>566.273.635,85</b>

## 2. STUDIO DI TRAFFICO

Il Concorrente dovrà redigere, a pena di esclusione, uno Studio di Traffico nelle forme e con le modalità di seguito indicate. Detto studio dovrà essere suffragato da un'analisi della domanda e dell'offerta di trasporto, esplicitando la base dati e le relative caratteristiche, utilizzata per l'analisi e la descrizione modellistica delle stesse.

Per ciò che attiene la stima degli scenari di domanda futuri si dovrà considerare il quadro macro-economico e le variabili socio-demografiche nazionali e regionali, nonché la presenza di eventuali

rilevanti poli insediativi di carattere residenziale, produttivo e commerciale in corso di realizzazione o in avanzata fase di approvazione e finanziamento da parte delle competenti Autorità, esplicitandone la data stimata di realizzazione.

Per quanto riguarda gli scenari futuri di offerta di trasporto dovranno essere considerati i principali interventi in corso di realizzazione od in avanzata fase di approvazione e finanziamento da parte delle competenti Autorità, esplicitandone la data stimata di entrata in esercizio.

Inoltre, in tutti gli scenari ipotizzati, come sopra illustrato, dovranno essere esplicitate le basi di dati impiegate, i modelli di analisi, i modelli di stima ed i parametri in grado di dimostrare il livello di affidabilità dei modelli stessi. Lo studio dovrà, inoltre, prevedere una dettagliata analisi di sensitività della tariffa, tenendo conto del livello tariffario, per tutta la durata della concessione, del Collegamento autostradale.

Le tariffe ai fini della redazione dello Studio di Traffico, nonché del PEF, sono riportate ai successivi paragrafi 5, 6 e 8 del presente documento.

Tutte le metodologie di analisi e di stima utilizzate dovranno essere di tipo qualitativo e quantitativo e dovranno comunque tenere conto delle relative prescrizioni contenute nelle Delibere CIPE di valenza nazionale.

I flussi di traffico, stimati nei diversi scenari adottati, dovranno, comunque, essere esplicitati per ciascuno scenario ipotizzato almeno in termini di Traffico Giornaliero Medio e percorrenze annue (VTGM Leggeri, VTGM Pesanti - VTGM Totali - Vehkm Leggeri - Vehkm Pesanti - Vehkm Totali), nonché distinti per tipologia veicolare tra veicoli leggeri e pesanti, il tutto rappresentato in forma tabellare.

È vincolante, infine, che i flussi di traffico complessivi (veicoli km paganti) siano quelli utilizzati per il calcolo dei ricavi nel PEF e nel PFR di cui al paragrafo 17.1 e 17.2 del Disciplinare di gara.

### **3. ESTESA PEDAGGIATA DELL'INFRASTRUTTURA AUTOSTRADALE**

Al fine della predisposizione del PEF e PFR, l'estesa pedaggiata dell'Opera completa da utilizzare da tutti i Concorrenti, a pena di esclusione, è pari a 18,67 km.

### **4. DURATA DELLA CONCESSIONE E RELATIVO CRONOPROGRAMMA**

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.

Nel PEF e nel PFR le tempistiche sopra riportate devono essere aggiornate, a pena di esclusione, sulla base dell'offerta di gara da parte del Concorrente.

## **5. TARIFFA UNITARIA MEDIA**

La tariffa unitaria media di pedaggio di spettanza del Concessionario (al netto delle imposte di legge) poste a base di gara, per tutti i Concorrenti e a pena di esclusione, è pari a 0,12689 €/km.

Le tariffa sopra riportata è espressa in moneta a potere d'acquisto dell'anno 2021, l'anno base della Concessione.

Detta tariffa sarà applicata univocamente all'interno del PFR, mentre nel PEF la tariffa dovrà essere differenziata prevedendo una tariffa per i veicoli leggeri e una tariffa per i veicoli pesanti. I ricavi da pedaggio nel PEF saranno ottenuti moltiplicando dette tariffe per i volumi di traffico delle diverse classi veicolari.

La tariffa unitaria media annua, utilizzata nel PFR, è calcolata sulla base della ponderazione dei volumi di traffico annui e la tariffa dei veicoli leggeri e dei veicoli pesanti impiegati nel PEF, secondo la seguente formula:

$$\text{Tariffa unitaria media} = (\text{Tariffa}_{VL} * \text{Vehkm}_{VL} + \text{Tariffa}_{VP} * \text{Vehkm}_{VP}) / \text{Vehkm}_{TOT},$$

dove:

Tariffa<sub>VL</sub> = tariffa annua per i veicoli leggeri

Vehkm<sub>VL</sub> = traffico annuo per i veicoli leggeri

Tariffa<sub>VP</sub> = tariffa annua per i veicoli pesanti

Vehkm<sub>VP</sub> = traffico annuo per i veicoli pesanti

Vehkm<sub>TOT</sub> = traffico annuo totale

Al fine di mantenere coerenza tra il PEF e il PFR e garantire l'appetibilità dell'infrastruttura autostradale per i veicoli leggeri durante la Concessione, devono essere rispettate le seguenti condizioni:

- i ricavi da pedaggio calcolati nel PFR attraverso la tariffa unitaria media e nel PEF attraverso le distinte tariffe per i veicoli leggeri e pesanti, devono essere ogni anno perfettamente corrispondenti;
- nella composizione della tariffa unitaria media annua, la tariffa dei veicoli leggeri di ogni anno di gestione non potrà essere superiore al 36% della tariffa dei veicoli pesanti, del medesimo anno.

## **6. STIMA DEL TASSO DI INFLAZIONE PER LE ANNUALITÀ DAL 2022 FINO ALL'ENTRATA IN ESERCIZIO DEL COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE**

Per la predisposizione del PEF e del PFR di tutti i Concorrenti e a pena di esclusione, la tariffa unitaria media del precedente punto 4, così come i ricavi e i costi di gestione, deve essere incrementata dell'inflazione, di cui all'art. 36 dello schema di Convenzione, per le annualità dal 2022 all'entrata in esercizio del Collegamento autostradale, secondo le previsioni riportate nella seguente tabella:

Anni	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Tassi di adeguamento monetario		5,40%	5,40%	2,70%	2,70%	2,70%
Tariffa unitaria media	0,12689	0,13374	0,14096	0,14477	0,14867	0,15269

## **7. TASSO DI INFLAZIONE PER I COSTI E I RICAVI DI GESTIONE DALL'ENTRATA IN ESERCIZIO DELL'INFRASTRUTTURA**

Le proiezioni economico-finanziarie relative ai costi e ai ricavi di gestione (esclusi i ricavi da pedaggio) a partire dall'entrata in esercizio dell'infrastruttura autostradale, a pena di esclusione, devono essere indicizzate all'1,50% annuo.

## **8. ADEGUAMENTO TARIFFARIO MASSIMO ANNUO DALL'ENTRATA IN ESERCIZIO**

Nel PEF e nel PFR, a pena di esclusione, l'adeguamento tariffario annuo, di cui all'art. 37 dello schema di Convenzione, è limitato ad una percentuale massima del 6,00% al fine di incentivare l'utilizzo dell'infrastruttura da parte dell'utenza.

## **9. COSTI OPERATIVI**

I costi operativi sono rappresentati nel foglio di output del PEF secondo lo schema previsto nell'allegato 8.2 al Disciplinare di gara. All'interno dell'excel del PEF devono essere inoltre previsti, a pena di esclusione, dei fogli di input che dettagliano e giustificano gli elementi che concorrono alla formazione dei costi medesimi (prezzo \* quantità), con indicazione minima dei seguenti elementi:

- a) sistema di esazione free flow per la gestione della tratta;
- b) organico medio annuo ritenuto necessario per la gestione della tratta e relativi costi medi per tipologia di personale; indicazione dei costi del personale, seguendo la classificazione di cui all'allegato 8.2 (ovvero personale addetto alla riscossione; personale addetto alla sicurezza; personale addetto alla manutenzione; personale area commerciale; personale amministrativo e generale; altro personale in servizio, da specificare). Quanto sopra si applicherà anche in riferimento all'eventuale esternalizzazione dei servizi di gestione;
- c) canoni di concessione

d) costi di manutenzione dell'opera comprensivi di tutte le attività di manutenzione in carico al Concessionario (tra cui, le ordinarie, le cicliche, le incremental, le programmate, con un dettaglio riferito al sistema di esazione) per tutta la durata della Concessione;

e) costi commerciali;

f) costi amministrativi e generali;

g) altri costi (da specificare e dettagliare approfonditamente).

## **10. CANONI DI CONCESSIONE**

I canoni da corrispondere al Concedente vengono distinti in:

a) Canone di concessione, previsto dall'art. 9 comma 1, della L. R. 9/2001, nella misura del 2,40% dei ricavi da pedaggi, disciplinato dall'art. 34.1 dello Schema di Concessione;

b) Canone sui proventi da sub-concessioni e da attività collaterali, pari al 10% dei relativi ricavi, disciplinato dall'art. 34.2 dello Schema di Concessione.

Nel PEF e nel PFR il Canone sui proventi da sub-concessioni e da attività collaterali dovrà essere aggiornato, a pena di esclusione, sulla base dell'offerta di gara da parte del Concorrente.

## **11. IPOTESI FISCALI**

Le ipotesi fiscali che dovranno essere applicate nel PEF, in modo conforme alla normativa vigente, risultano le seguenti:

- applicazione dell'IRAP e dell'IRES, utilizzando, rispettivamente, un'aliquota del 3,90% e del 24,00%;
- previsione della totale deducibilità degli oneri finanziari in linea con quanto previsto dall'art. 1, comma 33 lettera (i), punto 5 della Legge Finanziaria 2008, che esclude espressamente le società di progetto costituite ai sensi dell'art. 184 del Codice dei Contratti Pubblici (d.lgs. 50/2016) dal regime più restrittivo previsto;
- applicazione di un'aliquota IVA del 22% sia sui costi che sui ricavi del PEF.

## **12. CONTRIBUTO PUBBLICO**

Il PEF prevede una somma da riconoscere a titolo di contributo pubblico per la realizzazione del Collegamento Autostradale pari a 146.400.000 Euro comprensivo di IVA, di cui all'art. 54 dello schema di Convenzione. Tale importo è fisso e immutabile, conseguentemente non può essere previsto, a pena di esclusione, né una sua riduzione né tantomeno un suo incremento. L'erogazione del predetto contributo avverrà secondo quanto previsto all'art. 54 dello schema di Convenzione e

in ogni caso non potrà superare l'importo cumulato risultante dalle quote annue di contributo pubblico al lordo di IVA previste nel bilancio da Regione Lombardia, sulla base della DGR n. [•] del [•], di seguito riportate:

Anni	2024	2025	2026	2027	TOTALE
Quote di contributo pubblico (in milioni di Euro)	23,40	37,60	61,00	24,40	146,40

### 13. VALORE DI SUBENTRO E POSTE FIGURATIVE CUMULATE A FINE CONCESSIONE

Nel PEF e nel PFR il valore residuo degli investimenti a fine concessione deve essere pari a zero, ovvero si prevede l'ammortamento completo dei beni reversibili nel periodo di concessione.

Ugualmente il valore delle poste figurative cumulate a fine concessione è pari a zero. Dette previsioni sono possono essere modificate, a pena di esclusione.

### 14. COSTO MEDIO PONDERATO DEL CAPITALE

La remunerazione spettante al concessionario sul capitale investito netto è determinata secondo il metodo basato sul costo medio ponderato delle fonti di finanziamento, capitale di rischio e di indebitamento, comunemente stimate utilizzando la metodologia del Capital Asset Pricing Model (CAPM), in base alla seguente formula:

$R = g * R_d * (1 - t) / (1 - T) + (1 - g) * R_e / (1 - T)$  dove:

$R_d$  è il costo del capitale di debito;

$R_e$  è il costo del capitale proprio;  $g$  è la quota di indebitamento finanziario (gearing);

$(1-g)$  è la quota di capitale proprio;  $t$  rappresenta lo "scudo fiscale", cioè l'aliquota IRES;

$T$  è l'aliquota fiscale sul reddito, composta da IRES + IRAP;

$R$  è il tasso medio ponderato del costo di capitale (*Weighted Average Cost of Capital - WACC*) nominale *pre-tax*, ossia il tasso di remunerazione del capitale (al lordo della tassazione).

\*\*\*\*\*

Il costo del capitale di rischio è determinato secondo la seguente relazione:

$R_e = rfr + \beta_e * ERP + ARP$  dove:

$R_e$  costo del capitale di rischio;

$rfr$  *risk free rate*, ovvero il tasso privo di rischio;

$\beta_e$  *equity beta* (misura il rischio sistematico non diversificabile di un titolo azionario);

*ERP equity risk premium*, ovvero il premio sul capitale di rischio

ARP Additional Risk Premium, ovvero il premio aggiuntivo specifico della concessione.

\*\*\*\*\*

Il costo medio del debito rappresenta quanto pagherebbe un'impresa secondo le condizioni di mercato per ottenere un finanziamento. Tale indicatore è costituito da due componenti, il *risk free rate* e il premio al debito, che tiene conto del rischio di default ed è legato al rating della società, secondo la seguente relazione:  $R_d = rfr + dp$  dove:

$R_d$  costo del capitale di debito;

*rfr risk free rate*, ovvero il tasso privo di rischio;

*dp* premio al debito.

Le variabili del WACC sono distinte in variabili endogene ed esogene al settore autostradale, vale a dire variabili che derivano in tutto o in parte dalle scelte economiche e finanziarie delle imprese del settore e variabili che non dipendono da tali scelte, bensì dalle dinamiche dei mercati nazionali ed internazionali.

Sono incluse nella prima categoria: la struttura finanziaria, il premio al debito, il coefficiente beta; nella seconda categoria sono incluse, invece, le variabili del tasso privo di rischio (*risk free rate*), del premio di mercato (*equity risk premium*) e dell'aliquota fiscale. Il tasso privo di rischio e l'aliquota fiscale derivano infatti dal costo di indebitamento pubblico e dalle politiche fiscali del Governo nazionale, mentre il premio di mercato dal rendimento del mercato complessivo in cui l'impresa opera.

Per la quantificazione delle predette variabili del WACC, si devono adottare i seguenti parametri:

a) la struttura finanziaria (gearing)

L'indicatore principale della struttura finanziaria, utilizzato ai fini del calcolo del WACC, è il gearing (g) che misura il rapporto tra debiti finanziari e il totale delle fonti di finanziamento.

Il valore del gearing g è pari a 0,54.

b) il costo del capitale di debito

Sulla base di quanto sopra indicato, 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. In ogni caso, il costo del debito ai fini del calcolo del WACC non può essere superiore alla somma tra il risk free rate (rfr), come definito al successivo punto d), e un premio al debito, determinato sulla base delle condizioni di accesso al capitale di debito specifiche del Concessionario e comunque nel limite massimo del 2%.

Il costo del capitale di debito  $R_d$  da utilizzare è pari a 5,29%.

#### c) il coefficiente beta ( $\beta$ ), quale misura del rischio sistematico

Il coefficiente beta rappresenta la misurazione del rischio sistematico e non diversificabile cui è soggetta l'impresa operante in un dato mercato.

Tale valore è determinato con un'analisi per confronto dei cosiddetti comparables, ossia dei coefficienti beta di altre aziende o settori comparabili.

Una volta individuati gli equity beta, essi sono stati depurati della leva finanziaria specifica ("delevering") a favore di una leva nozionale, finalizzata a tener conto di una struttura finanziaria efficiente. A tal fine, si è proceduto a derivare gli asset beta ( $\beta_a$ ) di ciascuna società considerata, utilizzando la metodologia standard di delevering di cui alla formula seguente:

$$\beta_a = \beta_e / (1 + (1 - t) * D/E) \text{ dove:}$$

$\beta_a$  asset beta;

$\beta_e$  equity beta;

t aliquota di imposta sul reddito della società considerata (scudo fiscale);

D/E leva finanziaria.

L'asset beta di settore ( $\beta_a$ ) è determinato dalla media aritmetica degli asset beta delle singole società del campione di riferimento. Al fine di applicare la leva nozionale si è poi proceduto al relevering dell'asset beta di settore, così da ricavare l'equity beta ( $\beta_e$ ) da attribuire al settore autostradale. Il relevering è effettuato mediante il rapporto D/E definito con i parametri nozionali riferiti al settore autostradale, secondo la seguente formula:

$$\beta_e = \beta_a * (1 + (1 - t) * D/E)$$

Il coefficiente equity beta così calcolato, da utilizzare per il calcolo del WACC, è pari a 0,599.

#### d) tasso privo di rischio (risk free rate - rfr)

Il risk free rate (rfr) è dato dalla media aritmetica dei rendimenti lordi giornalieri del BTP decennale, rilevati dalla Banca d'Italia con riferimento ai 12 mesi antecedenti la data di inizio di ciascun periodo regolatorio.

Viste le circostanze macroeconomiche eccezionali, si utilizzerà un risk free rate pari alla media dei rendimenti lordi giornalieri del BTP decennale rilevati dalla Banca d'Italia con riferimento alle aste dei soli mesi di maggio e giugno 2022.

Il risk free rate da utilizzare, calcolato sulla base di quanto sopra riportato, è pari a 3,29%.

e) il maggior rendimento di mercato rispetto al tasso privo di rischio (equity risk premium - ERP)

L'ERP rappresenta il premio, rispetto ad un investimento privo di rischio, di un investimento nel mercato azionario. Il valore dell'ERP da utilizzare, relativo alla rischiosità tipica di un investimento nel settore autostradale, è pari al 6,01%.

f) rendimento addizionale per la remunerazione del rischio di traffico (additional risk premium - ARP).

ARP rappresenta il premio addizionale per la remunerazione del rischio di traffico in capo al concessionario. Il valore dell'ARP, posto a base di gara, è quello indicato dal Promotore nella propria Proposta ed è pari al 5,82%.

g) le aliquote fiscali (t, T)

Con riferimento all'incidenza fiscale, vi sono due parametri, t e T:

- t rappresenta lo scudo fiscale e viene rappresentata dall'aliquota IRES;
- T rappresenta l'aliquota complessiva gravante sulle società che si conferma risultante dalla somma dell'IRES e dell'IRAP, ricavabili dalla normativa di settore vigente. Pertanto, al momento attuale:  $t = 24,00\%$  e  $T = 28,82\%$ .

h) WACC

L'applicazione dei predetti parametri determina il seguente valore del tasso di remunerazione del capitale investito:

WACC nominale R: 11,28%.

Nel PEF e nel PFR il WACC del punto h) sopra riportato, deve essere aggiornato, a pena di esclusione, sulla base dell'offerta di gara relativa all'Additional risk premium da parte del Concorrente.

## **15. RICONOSCIMENTO E CONTABILIZZAZIONE DEI MANCATI PAGAMENTI DA FREE FLOW DA PARTE DEL CONCEDENTE AI SENSI DELL'ART. 32 DELLO SCHEMA DI CONVENZIONE**

Ai fini della elaborazione del PEF e del PFR, sono state previste a titolo prudenziale perdite sui ricavi da pedaggio da free flow, di cui all'art. 32.12 dello schema di Convenzione, desunto in base alle risultanze relative ad altre infrastrutture autostradali con medesimo sistema di esazione, pari all'8,0% per il primo anno dall'entrata in esercizio, al 7,0% per il secondo e terzo anno e al 6,0% per gli anni dal quarto al nono. Le perdite sui ricavi da pedaggio da free flow sono pari al 5,0% a regime (dal decimo anno).

Il valore effettivo di tali perdite sarà oggetto di rendicontazione annuale da parte del Concessionario e della stessa si terrà conto ai fini dell'aggiornamento del PEF alla scadenza di ogni periodo regolatorio.

A livello di PEF e di 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.

Le percentuali sopra riportate, così come le modalità di imputazione a riduzione dei ricavi da pedaggio, sono fisse e non possono essere modificate dai Concorrenti, a pena di esclusione.

\*\*\*\*\*

### **PEF FASE I**

Per la predisposizione del PEF e del PFR relativi alla sola Fase 1 si riportano i seguenti input:

1. Il valore complessivo dell'investimento (riferimento "Allegato 8.5 Quadro Economico" al Disciplinare di gara) è pari a € 462.310.729,39 come così ripartito:
  - importo lordo lavori: € 298.720.323,86;
  - somme a disposizione: € 163.590.405,52.

Di seguito si riporta il **Quadro Economico dell'opera Fase 1, che dovrà essere utilizzato da ogni Concorrente senza la possibilità di apportare modifiche, ad eccezione del ribasso percentuale sull'importo sui lavori che, a pena di esclusione, andrà applicato nel PEF e nel PFR relativo alla Fase 1:**

<b>A</b>	<b>LAVORI</b>	
A.1	Lavori soggetti al ribasso	287.231.080,64
A.2	Oneri per l'attuazione dei piani di sicurezza	11.489.243,23
	<b>TOTALE LAVORI</b>	<b>298.720.323,86</b>
<b>B</b>	<b>SOMME A DISPOSIZIONE DELLA STAZIONE APPALTANTE</b>	
B.1	Imprevisti (5% lavori)	14.361.554,03
B.2	Risoluzione interferenze e oneri per rallentamenti ferroviari	35.881.149,85
B.3	Acquisizione aree o immobili, indennità di esproprio ed occupazione temporanea	62.914.889,00
B.4	Bonifica Ordigni Esplosivi	4.668.288,77
B.5	Altre spese	7.269.621,61
B.6	Spese generali	38.494.902,26
	<b>TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE</b>	<b>163.590.405,52</b>
<b>A + B</b>	<b>TOTALE GENERALE LORDO</b>	<b>462.310.729,39</b>

2. Relativamente allo Studio di traffico, dovrà essere predisposto un capitolo completamente dedicato allo scenario Fase 1 con un livello di dettaglio identico a quello utilizzato nella trattazione del traffico veicolare dell'Opera completa, o alternativamente dovrà essere predisposto uno Studio di traffico dedicato alla sola Fase 1.
3. Anche con riferimento alla sola Fase 1, il PEF e del PFR devono essere elaborati, a pena di esclusione, in conformità con gli Allegati 8.2 e 8.3 al Disciplinare di gara, così come le tempistiche previste devono 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.
4. Al fine della predisposizione del PEF e PFR, l'estesa pedaggiata della sola Fase 1 da utilizzare da tutti i Concorrenti, a pena di esclusione, è pari a 15,57 km.

Gli input dal punto 5 al punto 15 relativi all'Opera completa si applicano con le medesime modalità al PEF e al PFR della sola Fase 1.