

## DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

### COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 1° agosto 2014.

**Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001) - Pedemontana lombarda: collegamento autostradale Dalmine - Como - Varese - Valico del Gaggio - ed opere ad esso connesse (CUP F11B06000270007). Attribuzione misure di defiscalizzazione, ai sensi dell'articolo 18 della legge n. 183/2011 e s.m.i. e parere sul secondo atto aggiuntivo alla convenzione unica.** (Delibera n. 24/2014).

### IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, sono individuati dal Governo attraverso un programma (da ora in avanti anche «Programma infrastrutture strategiche») formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001»;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che all'art. 13 reca modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001;

Vista la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, dispone che, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP);

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE», e successive modifiche ed integrazioni, e visti, in particolare:

la parte II, titolo III, capo IV, concernente «Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi» e specificamente l'art. 163, che conferma la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può, in proposito, avvalersi di apposita «Struttura tecnica di missione», alla quale è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

l'art. 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, concernente «l'Attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infra-

strutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale», come integrato e modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

Visto il decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, e, in particolare, l'art. 2, comma 83, così come modificato dall'art. 1, comma 1030, lettera b), punti 1 e 2, della legge 27 dicembre 2006, n. 296;

Vista la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che reca un piano straordinario contro la mafia, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia e che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di inosservanza degli obblighi previsti dalla legge stessa, tra cui la mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Visto l'art. 18 della legge 12 novembre 2011, n. 183 (legge di stabilità 2012) e successive modifiche ed integrazioni, che introduce misure di defiscalizzazione al fine di favorire la realizzazione di nuove infrastrutture, incluse in piani o programmi di amministrazioni pubbliche previsti a legislazione vigente e da realizzare con i contratti di partenariato pubblico privato di cui all'art. 3, comma 15-ter, del codice dei contratti pubblici, e prevede l'utilizzo delle misure stesse anche per le infrastrutture di interesse strategico già affidate o in corso di affidamento con analoghi contratti di partenariato pubblico privato, nel caso in cui risulti necessario ripristinare l'equilibrio del piano economico-finanziario (PEF), demandando specifici adempimenti a questo comitato, che si pronunzia previo parere del nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS), istituito con delibera dell'8 maggio 1996 (G.U. n. 138/1996) e che allo scopo è integrato con due ulteriori componenti designati rispettivamente dal Ministro dell'economia e delle finanze e dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Visto il decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, che tra l'altro all'art. 36, comma 1, nel modificare l'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, conferma la competenza di questo comitato, in materia di atti convenzionali con particolare riferimento ai profili di finanza pubblica;

Visto l'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, che estende a tutte le infrastrutture strategiche il controllo dei flussi finanziari ai sensi dell'art. 176, comma 3, del Codice dei contratti pubblici, richiamando al riguardo le modalità stabilite nella delibera 5 maggio 2011, n. 45, e prevedendo l'emanazione di ulteriori direttive da parte di questo comitato;



Visto il decreto del Ministro dei lavori pubblici 15 aprile 1997, n. 125, emanato di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica e relativo allo schema di PEF da adottare da parte delle società concessionarie autostradali;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*G.U.* n. 51/2002 S.O.), con la quale questo comitato, ai sensi del richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che all'allegato 1 include, tra i «Sistemi stradali e autostradali» del corridoio plurimodale padano, «l'Asse stradale pedemontano - piemontese - lombardo - veneto» e che all'allegato 2, nella parte relativa alla Regione Lombardia, tra i corridoi autostradali e stradali, include il «Sistema Pedemontano e opere complementari»;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (*G.U.* n. 87/2003, errata corrige in *Gazzetta Ufficiale* n. 140/2003), con la quale questo comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*G.U.* n. 248/2003), con la quale questo comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (*G.U.* n. 276/2004), con la quale questo comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la delibera 29 marzo 2006, n. 77 (*G.U.* 219/2006), con la quale, rilevato che il Sistema Pedemontano è incluso nell'intesa generale quadro stipulata tra il Governo e la Regione Lombardia l'11 aprile 2003, questo comitato ha:

approvato, con prescrizioni, il progetto preliminare del collegamento autostradale Dalmine - Como - Varese - Valico del Gaggiolo e opere connesse, fissando in euro 4.665.504.453 il limite di spesa dell'intervento;

preso atto che il soggetto aggiudicatore dell'intervento era l'ANAS, costituita in società per azioni a norma del decreto-legge dell'8 luglio 2002, n. 138, convertito nella legge dell'8 agosto 2002, n. 178;

Vista la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (*G.U.* n. 199/2006), con la quale questo comitato, nel rivisitare il 1° Programma delle infrastrutture strategiche come ampliato con delibera 18 marzo 2005, n. 3 (*G.U.* n. 207/2005), ha confermato nell'ambito dei sistemi stradali ed autostradali del Corridoio Plurimodale Padano la voce Asse autostradale pedemontano (Piemontese - Lombardo - Veneto);

Vista la delibera 15 giugno 2007, n. 39 (*G.U.* n. 197/2007), che detta criteri in materia di regolazione economica del settore autostradale;

Vista la delibera 4 ottobre 2007, n. 108 (*G.U.* n. 255/2007), con la quale questo comitato ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, in merito allo schema di «convenzione unica» sottoscritto il 1° agosto 2007 tra concessioni autostradali lombarde S.p.A. (CAL, subentrata ad ANAS S.p.A. nelle funzioni di soggetto concedente ai sensi del comma 979 dell'art. 1 della legge 27 dicembre 2006 n. 296), e Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A., convenzione che è stata poi approvata con il decreto interministeriale 12 febbraio 2008, n. 1667;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 22 ottobre 2008 (*G.U.* n. 277/2008), che ha inserito, nell'Allegato B, l'Autostrada Pedemontana Lombarda tra le opere connesse dell'EXPO 2015;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 novembre 2008 e successive modifiche ed integrazioni, con il quale si è proceduto alla riorganizzazione del NARS;

Vista la delibera di questo comitato 6 novembre 2009, n. 97 (*G.U.* n. 40/2010), con la quale:

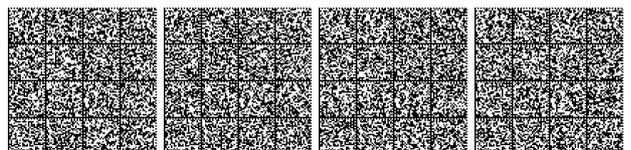
è stato approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 del decreto legislativo n. 163/2006, il progetto definitivo dell'intervento «Collegamento autostradale tra Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo ed opere connesse», a eccezione del 2° lotto della tangenziale di Como e del 2° lotto della tangenziale di Varese, e con esclusione della parte relativa allo svincolo di Saronno Sud/Uboldo, stralciato dal progetto;

è stato approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006, il progetto definitivo degli interventi: variante dell'opera connessa TRVA06; variante di Lozza del 1° lotto della Tangenziale di Varese; opera connessa TRCO11; tratta B2 e relative opere connesse; opera connessa TRMI10; opere connesse TRMI12 e TRMI14; variante dell'interconnessione della tratta D con l'autostrada A4; opera connessa TRMI17;

è stata disposta, ai sensi dell'art. 167, comma 6, del decreto legislativo n. 163/2006, la variante progettuale dello svincolo di Gazzada (tangenziale di Varese - lotto 1);

è stato fissato il limite di spesa dell'opera in euro 4.166.464.079.

Vista la citata delibera 5 maggio 2011, n. 45 (*G.U.* n. 234/2011; errata corrige *Gazzetta Ufficiale* n. 281/2011), con la quale questo comitato ha preso atto delle risultanze della sperimentazione del monitoraggio finanziario ex art. 176, comma 3, lettera e), del decreto legislativo n. 163/2006 e successive modifiche ed integrazioni - avviata con delibere 27 marzo 2008, n. 50 (*G.U.* n. 183/2008, suppl. ord. n. 186), e 18 dicembre 2008, n. 107 (*G.U.* n. 61/2009) - e ha formulato direttive per la prosecuzione della sperimentazione stessa nell'ambito del progetto C.A.P.A.C.I. («Creating Automated Procedures Against Criminal Infiltration in



public contracts»), predisposto sulla base degli esiti di detta sperimentazione ed ammesso a cofinanziamento dalla Commissione europea;

Vista la delibera 18 febbraio 2013, n. 1, (G.U. n. 206/2013), con la quale questo comitato ha approvato specifiche «Linee guida per l'applicazione delle misure di agevolazione fiscale previste dall'art. 18 della legge n. 183/2011», le quali prevedono peculiari previsioni relative alle opere di interesse strategico già affidate ossia quelle in relazione alle quali, come nel caso di cui trattasi, «alla data di entrata in vigore della legge n. 221/2012 di conversione del decreto legge n. 179/2012 sia stata approvata la convenzione di concessione»;

Vista la delibera 21 dicembre 2012, n. 136 (G.U. n. 103/2013 S.O.), con la quale questo comitato ha espresso parere favorevole in ordine al programma delle infrastrutture strategiche di cui al 10° Allegato infrastrutture al documento di economia e finanza (DEF) 2012, che include, nella tabella 0 «Programma infrastrutture strategiche», l'infrastruttura «Asse pedemontano Piemonte, Lombardia, Veneto», che comprende l'intervento «Dalmine Como Varese valico Gaggiolo e opere varie connesse»;

Vista la delibera 19 luglio 2013, n. 30 (G.U. n. 297/2013), con la quale questo comitato ha approvato il documento tecnico intitolato «Integrazione della delibera n. 39/2007 relativa alla regolazione economica del settore autostradale: requisiti di solidità patrimoniale»;

Vista la delibera 19 luglio 2013, n. 31 (G.U. n. 298/2013), concernente gli atti aggiuntivi alle relative convenzioni uniche stipulati da ANAS S.p.A. con le concessionarie autostradali ATIVA; Asti - Cuneo, Milano Serravalle - Milano Tangenziali, SATAP A4, SATAP A21, e relativi ai requisiti di solidità patrimoniale;

Vista la delibera dell'8 novembre 2013, n. 72 (G.U. n. 135/2014), con la quale questo Comitato ha precisato e interpretato i punti n. 5.1 e 5.2 della citata delibera n. 1/2013;

Visto l'atto aggiuntivo n. 1 alla convenzione unica stipulato in data 8 maggio 2010, a seguito dell'approvazione del progetto definitivo da parte di questo comitato, tra CAL S.p.A. e il concessionario ai fini dell'adozione del PEF e della relativa relazione esplicativa nonché dell'individuazione dei requisiti di solidità patrimoniale, e visto l'atto integrativo a detto atto aggiuntivo stipulato tra le parti il 2 marzo 2011 per recepire alcune indicazioni formulate dal Ministero dell'economia e delle finanze nelle more dell'adozione del decreto interministeriale di approvazione dell'atto aggiuntivo stesso;

Vista la nota del 6 dicembre 2013, n. 41693, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - nell'illustrare la proposta di riequilibrio del PEF avanzata da CAL S.p.A. - ha dato corso alla richiesta di attribuzione, da parte di questo comitato, delle misure di defiscalizzazione di cui all'art. 18 della legge

n. 183/2011, applicate secondo le linee guida approvate con la citata delibera n. 1/2013, e, ai fini di acquisire il parere del NARS in vista della successiva sottoposizione a questo stesso comitato, ha trasmesso lo schema di atto aggiuntivo n. 2 e la relativa documentazione, successivamente integrata a riscontro di una richiesta formulata dal NARS all'esito della riunione istruttoria del 21 febbraio 2014;

Visto il parere n. 2 reso nella seduta del 18 aprile 2014 dal NARS in ordine al citato schema di atto aggiuntivo n. 2 e relativi allegati, favorevole subordinatamente al recepimento di alcune prescrizioni, alle quali - secondo il mandato affidato da questo comitato al Ministero di settore nella seduta tenuta in pari data - le parti avrebbero dovuto adeguare l'atto in questione e relativi allegati, sottoponendo l'atto stesso, una volta sottoscritto, a questo comitato medesimo per la formulazione del parere di competenza e per l'attribuzione delle misure di defiscalizzazione;

Vista la nota 7 maggio 2014 con la quale CAL ha dichiarato che, in attuazione delle indicazioni di questo comitato e sulla base delle osservazioni contenute nel menzionato parere NARS n. 2/2014, aveva condiviso con la concessionaria un nuovo schema di atto aggiuntivo «compatibilmente con i presupposti di bancabilità e continuità delle opere», allegando copia aggiornata di detto atto, dei piani economico - finanziari, dei piani finanziari regolatori, dello studio di traffico e del cronoprogramma;

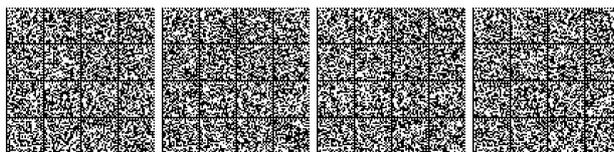
Vista la nota 19 maggio 2014, n. 19074, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - preso atto che il NARS, nella riunione istruttoria del 14 maggio, aveva rilevato come il nuovo schema di atto aggiuntivo non recepisce tutte le prescrizioni proposte e contenesse anche clausole nuove sì che, di fatto, configurava un'ipotesi di disciplina convenzionale diversa da quella esposta nello schema originario - ha trasmesso un'ulteriore versione di atto aggiuntivo (schema di atto aggiuntivo n. 2 REV), specificando che, ove condiviso, lo stesso avrebbe potuto formare oggetto del parere che il nucleo era chiamato ad adottare;

Visto il parere 28 maggio 2014, n. 4, con il quale il NARS ha espresso parere favorevole sulla stesura dello schema di atto aggiuntivo n. 2 REV trasmessa da ultimo dal Ministero di settore, proponendo alcune prescrizioni in ordine a tale stesura e ai relativi allegati, nonché formulando alcune proposte di integrazione alla convenzione unica;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta, quale risulta dalla citata documentazione inviata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dai richiamati pareri del NARS, e rilevato, in particolare, quanto segue:

#### *Sotto l'aspetto della disciplina convenzionale*

che con lo schema di atto aggiuntivo n. 2 REV le parti convengono di adottare il cronoprogramma per lotti funzionali quale modalità di attuazione dell'intero collegamento autostradale in relazione alla tempistica



stimata per l'acquisizione della provvista finanziaria a medio e lungo termine da parte del concessionario e convengono altresì di adottare, tra l'altro, il quadro economico aggiornato, il PEF defiscalizzato unitamente alla relativa relazione esplicativa, il PEF regolatorio base e quello defiscalizzato, l'allegato sui requisiti di solidità patrimoniale, nonché il «Disciplinare per l'applicazione delle sanzioni e penali»;

che l'atto recepisce alcune delle prescrizioni proposte dal NARS nel parere n. 2/2014 e in particolare le indicazioni sulla necessità che le misure di defiscalizzazione siano rapportate alla realizzazione dei lotti e coerenti con il rapporto tra contribuzione pubblica e valore attuale del costo dell'opera, come ribadito nella delibera n. 1/2013 e sulla necessità di disciplinare, tramite l'inserimento di apposito articolo, l'utilizzo delle misure stesse;

che l'atto in questione, nella citata versione 2 REV, prevede il differimento dell'avvio dei lavori di realizzazione della tratta terminale (tratta D) al 2019, con conseguente stipula di due distinti contratti di finanziamento: l'uno da stipulare entro il secondo semestre 2015 e l'altro, relativo alla suddetta tratta D, da stipulare entro il secondo semestre del 2018;

che tale differimento determina uno spostamento della data di entrata in esercizio dell'opera e che la scadenza della concessione resta confermata al trentesimo anno successivo a tale data;

che è prevista una disciplina differenziata per l'ipotesi di mancata stipula del 1° contratto di finanziamento entro il termine indicato e il mancato accordo su un nuovo PEF nei 6 mesi successivi rispetto all'ipotesi che la mancata stipula ed il mancato accordo su un nuovo PEF riguardi il 2° contratto di finanziamento;

che con il predetto atto le parti concordano anche alcune modifiche alla convenzione unica in tema, tra l'altro, di adeguamento del sistema di garanzie al nuovo cronoprogramma per lotti funzionali, di disciplina delle penali e di disciplina dell'indennizzo in caso di estinzione anticipata del rapporto concessorio;

che l'allegato sui requisiti di solidità patrimoniale è analogo a quello adottato in passato da altre concessionarie titolari di convenzione unica, non riflette il modello di disciplina regolatoria approvato da questo comitato con delibera n. 30/2013 e necessita quindi di qualche correttivo nella logica di progressivo adeguamento delle convenzioni vigenti alla nuova regolamentazione delineata nella delibera n. 31/2013;

#### *Sotto l'aspetto finanziario*

che il costo di investimento dell'opera desumibile dal quadro economico, al netto del presunto ribasso d'asta per le opere compensative e gli altri investimenti non ancora affidati, risulta pari a 4.118.354.680,58 euro e presenta una riduzione pari a 48,1 milioni di euro rispetto al costo di investimento dell'opera risultante dal progetto definitivo approvato dal comitato con delibera n. 97/2009;

che il nuovo equilibrio economico finanziario del progetto, volto a ripristinare i valori del Tir azionisti del PEF vigente e a incrementare i livelli del Debt service coverage *ratio* (DSCR) ai livelli richiesti attualmente dal mercato, viene raggiunto utilizzando le cd. misure di defiscalizzazione previste dal citato art. 18 della legge n. 183/2011, applicate secondo le relative linee guida approvate da questo comitato con delibera 18 febbraio 2013, n. 1;

che le principali ipotesi di base riportate nella relazione esplicativa di accompagnamento al PEF sono: a) sistema di pedaggiamento di tipo «chiuso» su tutta l'opera; b) azzeramento del valore di subentro, pari a 1.290 milioni di euro nel PEF 2009; c) invarianza della tariffa media ponderata iniziale in termini reali rispetto al PEF 2007; d) assunzione di un valore previsionale del parametro K pari al 0,75 per cento per il periodo 2016-2021; e) assunzione di un valore previsionale del parametro X pari al -0,75 per cento per il periodo 2022-2051; f) utilizzo dei dati di traffico aggiornati al 2013 (- 14 per cento del traffico previsto nel 2035 rispetto a PEF 2009); g) apertura al traffico pedaggiato della tratta A, dei primi lotti delle tangenziali di Como e Varese e della tratta B1 ad aprile 2015, delle tratte B2 e C a luglio 2018 e della tratta D a luglio 2021;

che, conformemente ai contenuti del PEF vigente, il PEF riequilibrato all'esame prevede contributi pubblici in conto investimenti per 1.245 milioni euro, il cui termine di erogazione è previsto entro il 31 dicembre 2015 in linea con il piano delle erogazioni vigente approvato dai Ministeri competenti;

che, conformemente alle risoluzioni ministeriali in materia di trattamento fiscale da riservare ai contributi versati da ANAS S.p.A. per la realizzazione di lavori autostradali, è stato ipotizzato che gli stessi non debbano essere assoggettati ad IVA;

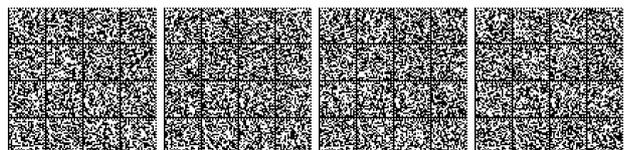
che il piano finanziario regolatorio (PEF/PFR) prevede esplicitamente 2 tranches di finanziamento ed in particolare:

i. l'importo complessivo della prima tranche di senior Debt è pari a circa 1,7 miliardi di euro. Il financial closing dovrebbe avvenire entro il secondo semestre del 2015;

ii. l'importo complessivo della seconda tranche di senior Debt è pari a circa 800 milioni di euro. Il financial closing dovrebbe avvenire entro il secondo semestre del 2018.

che il contributo teorico a fondo perduto aggiuntivo per ripristinare l'equilibrio economico finanziario, è pari a circa 393 milioni di euro come risultante dalla documentazione istruttoria;

che nel PEF defiscalizzato le misure a compensazione del contributo teorico a fondo perduto sono pari a circa 800 milioni di euro in valore assoluto e a circa



349,5 milioni di euro a valori attualizzati in relazione al periodo di applicazione 2016-2027 e che, in particolare, si prevede:

per il periodo dal 2016 al 2027, l'esenzione fiscale ai fini IRES-IRAP per un valore nominale di circa 376 milioni di euro;

per il periodo dal 2019 al 2027, la compensazione del debito I.V.A. dovuto ai sensi dell'art. 27 del decreto del Presidente della Repubblica n. 633/1972 e successive modifiche ed integrazioni per un valore nominale di circa 424 milioni di euro;

che il tasso di attualizzazione utilizzato è il costo medio ponderato del capitale (WACC) pari all'11,71 per cento, mentre il rapporto tra misure e investimento, tenuto conto del citato contributo pubblico, è pari a circa il 40 per cento;

che il tasso di remunerazione previsto nel PEF/PFR defiscalizzato presenta una componente aggiuntiva, pari all'1,53 per cento, che viene riferita al periodo di applicazione delle misure di defiscalizzazione;

che il PEF/PFR prevede l'assunzione di una «perdita» sui ricavi pari al tre per cento l'anno e relativa all'elusione stimata a fini prudenziali per l'applicazione del sistema di esazione di tipo «free flow»;

Considerato che voci analoghe alla componente di cui sopra sono presenti, sia pure con diversa denominazione, in settori diversi da quello autostradale - quale, ad esempio, quello energetico - e che anche la «Raccomandazione comunitaria del 20 settembre 2010 n. 2010/572/UE», concernente «l'accesso regolamentato alle reti di accesso di nuova generazione (NGA)», prevede l'inclusione di un supplemento, ove giustificato, per il periodo d'investimento nel calcolo del costo medio ponderato del capitale (WACC) attualmente effettuato per fissare il prezzo di accesso alla rete in rame disaggregata»;

Considerato che:

il documento tecnico approvato da questo comitato con la delibera n. 39/2007 si limita a stabilire che tra i costi ammessi debbono essere considerati anche quelli di remunerazione del capitale investito, precisando che per i nuovi investimenti detta determinazione deve avvenire secondo la metodologia del costo medio ponderato del capitale, e non fissa la misura di tale parametro né definisce le modalità per quantificarlo;

che la delibera n. 1/2013 non definisce la metodologia per quantificare il WACC né ne determina la misura, mirando per tale aspetto solo ad assicurare, per quanto possibile, l'immutabilità del valore offerto in sede di gara;

la delibera 21 marzo 2013, n. 27, che per la prima volta stabilisce per il settore autostradale la metodologia per stimare il valore del WACC e fissa al 4 per cento la misura del premio di rischio (ERP), si applica solo in fase di revisione del PEF alla fine di ciascun periodo regolatorio di durata quinquennale;

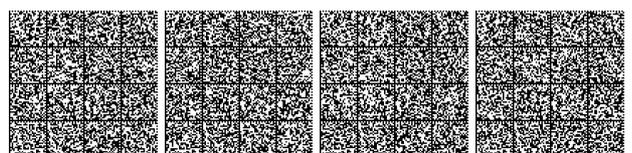
Considerato che in relazione alle suesposte circostanze il NARS - già nel parere 6 novembre 2013 n. 7, relativo al «Corridoio di viabilità autostradale Dorsale Centrale Civitavecchia - Orte - Mestre: tratta E45 - E55 (collegamento autostradale Orte - Mestre) - aveva ritenuto di potersi esprimere favorevolmente sull'introduzione della componente in questione a condizione che la misura e le modalità di applicazione della componente stessa fossero strettamente collegate e commisurate alla strategicità dell'opera ed all'interesse pubblico alla sua realizzazione e, nelle more di una più compiuta definizione di criteri basati sull'analisi dei benefici attesi, aveva dato alcune indicazioni per la fase di implementazione del nuovo meccanismo;

Considerato che, nella medesima ottica, il NARS, nel parere n. 2/2014 non ha formulato osservazioni in ordine alla previsione della voce in discorso nel PEF relativo al collegamento autostradale in oggetto, sottolineando che è compito del Ministero di settore attestare che l'opera risponde ai requisiti individuati nel menzionato parere n. 7/2013;

Considerato che nel parere n. 4/2014 il NARS ha dato atto che il citato Ministero ha fornito la richiesta assicurazione sulla strategicità dell'opera e che in effetti lo stesso Ministero ha evidenziato i fondamentali interessi pubblici sottesi all'attuazione della Pedemontana lombarda, richiamandosi ad obiettivi quali: - potenziamento dell'asse est-ovest lungo la direttrice del Corridoio 5 della rete TEN-T; - decongestionamento dell'attuale sistema tangenziale di Milano; - integrazione della rete della grande viabilità regionale in relazione all'interconnessione delle grandi radiali su Milano; - riorganizzazione dell'intero sistema stradale pedemontano con spostamento di importanti quote di traffico e conseguente riduzione delle attuali situazioni di crisi della viabilità ordinaria; - miglioramento del delicato rapporto tra infrastruttura e ambiente, con ricadute positive sotto l'aspetto paesaggistico e dell'inquinamento acustico ed atmosferico, soprattutto in prossimità dei centri abitati;

Considerato che in definitiva la voce in discorso concorre alla bancabilità del progetto, tenuto conto che la realizzazione del medesimo richiede una contribuzione pubblica e le misure decorrono dalla data di entrata in esercizio dell'opera e pertanto, a differenza della concessione di contributi in conto capitale, presuppongono che il concessionario si approvvigioni sul mercato del credito delle risorse necessarie per realizzare l'opera stessa;

Rilevato che la suddetta voce, applicata nei termini prospettati nel PEF, è coerente con le indicazioni formulate nel parere NARS n. 7/2013 là dove si prevede una modulazione delle misure per categorie di investimenti ed, in particolare, si individua una categoria di incentivazione riferita agli investimenti di importo superiore a 2.000 milioni di euro e per la quale si ipotizza un incremento massimo del WACC del 2,00 per cento;



Ritenuto di includere, tra gli obblighi del concessionario, quello di assicurare a questo Comitato flussi costanti di informazioni, coerenti per contenuti e modalità con il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici di cui all'art. 1, comma 5, della legge 17 maggio 1999, n. 144;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento di questo comitato (art. 3 della delibera 30 aprile 2012, n. 62);

Vista la nota 1° agosto 2014, n. 3227, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'odierna seduta del comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisito in seduta il concerto del Ministro dell'economia e delle finanze;

Delibera:

*1. Determinazione del contributo pubblico a fondo perduto/misure agevolative di cui all'art. 18 della legge n. 183/2011.*

1.1. Ai sensi e per gli effetti dell'art. 18 della legge 12 dicembre 2011, n. 183, il contributo pubblico a fondo perduto necessario per il riequilibrio del PEF è determinato nell'importo di 393 milioni di euro.

1.2. L'ammontare delle misure agevolative, da riconoscere ai sensi dell'art. 18 della citata legge n. 183/2011 e successive modifiche ed integrazioni a compensazione della quota di contribuzione pubblica mancante come determinata al precedente punto 1.1, è fissato una tantum e per l'intera durata della concessione in 800 milioni di euro in valore assoluto.

Tale importo rappresenta il limite massimo riconoscibile che non potrà essere superato durante l'intera durata della concessione ai sensi del punto 2.1 della citata delibera n. 1/2013.

1.3. I criteri e modalità per la rideterminazione della misura delle agevolazioni in caso di miglioramento dei parametri posti a base del PEF sono:

i. la riduzione del parametro Kd rispetto al valore inserito nel WACC previsto nel PEF allegato alla convenzione a seguito della sottoscrizione del contratto di finanziamento;

ii. la riduzione dei costi di investimento a consuntivo rispetto alle previsioni contenute nel PEF allegato alla convenzione;

iii. l'efficientamento dei costi operativi gestionali rispetto alle previsioni contenute nel PEF allegato alla convenzione;

iv. i maggior introiti da pedaggio consuntivati derivanti da maggiori livelli di traffico rispetto alle pre-

visioni contenute nel PEF allegato alla convenzione o da una perdita sui ricavi dovuta all'elusione derivante dall'applicazione del sistema «free flow» inferiore al tre per cento.

*2. Disposizioni concernenti il 2° Atto Aggiuntivo e gli aspetti regolatori.*

È formulato parere favorevole in ordine all'atto aggiuntivo n. 2 REV alla convenzione unica tra Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. e Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. in data 1° agosto 2007 ed in ordine ai relativi allegati, subordinatamente al recepimento delle prescrizioni di seguito indicate e delle ulteriori prescrizioni riportate nell'allegato alla presente delibera, della quale lo stesso forma parte integrante:

la componente aggiuntiva del WACC pari all'1,53 per cento, come da indicazioni di cui al parere NARS n. 7/2013, deve essere riconosciuta solo per la durata del periodo di ammortamento;

qualora in sede di aggiudicazione degli appalti ancora da effettuarsi per la progettazione esecutiva e la realizzazione delle opere in concessione si verificassero ribassi superiori ai valori assunti nel PEF, questi dovranno essere accantonati nelle somme a disposizione del quadro economico di progetto nella voce «imprevisti» e potranno essere utilizzati elusivamente per i lavori, mentre deve essere stralciata la parte del punto 4 della relazione al PEF/PFR (pag. 7) che prevede l'attivazione delle procedure per il riequilibrio del piano stesso, o la valutazione in sede di aggiornamento del medesimo, nell'eventualità di ribassi inferiori ai valori di cui sopra.

*3. Clausole finali.*

3.1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo comitato, la conservazione dei documenti relativi a quanto deliberato ai precedenti punti in ordine alla concessione delle misure di defiscalizzazione di cui all'art. 18 della legge n. 183/2011 e successive modifiche ed integrazioni ed al parere sull'atto aggiuntivo n. 2 REV alla convenzione unica.

3.2. Il predetto Ministero provvederà a verificare, prima di procedere alla redazione del decreto di approvazione del menzionato atto aggiuntivo n. 2 REV, che la stesura sulla quale questo comitato si è espresso venga adeguata in modo da recepire tutte le prescrizioni formulate al precedente punto 2 e nell'allegato alla presente delibera.

3.3. Il medesimo Ministero provvederà altresì a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

3.4. Il concessionario dell'opera dovrà assicurare a questo comitato flussi costanti di informazioni coerenti per contenuti e modalità con il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici di cui al citato art. 1 della legge n. 144/1999.



3.5. Ai sensi della delibera n. 24/2004, il CUP assegnato all'opera dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa.

Roma, 1° agosto 2014

*Il Presidente:* RENZI

*Il segretario:* LOTTI

Registrato alla Corte dei conti il 13 gennaio 2015

Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze, Reg.ne -  
Prev. n. 73

ALLEGATO

#### PRESCRIZIONI

A) Secondo atto aggiuntivo (n. 2 REV) alla convenzione unica tra Concessionari Autostradali Lombarde S.p.A. e Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.:

a. con riferimento alle «Premesse»: debbono essere espunte dalla lettera «F» le parole «oggettiva e non imputabile» e dalla lettera «O» le parole «adottata dal CIPE»;

b. all'art. 2.1 debbono essere adeguati i riferimenti agli allegati citati all'art. 1.1;

c. all'art. 3.1, secondo comma, vanno depennate le parole «entro la data del 31 dicembre 2015 e»;

d. l'art. 4.3 deve essere sostituito come segue: «in attuazione di quanto disposto dal CIPE con delibera n. [•] (sub allegato B), il concessionario decadrà dalle misure assegnate e/o riconosciute con la medesima delibera qualora il primo contratto di finanziamento (cfr. Senior n. 1) non venga sottoscritto entro 12 mesi dalla data di efficacia del presente atto aggiuntivo ovvero il secondo contratto di finanziamento (Senior n. 2) non venga sottoscritto entro la data di cui al precedente art. 3.1»;

e. all'art. 4.6 le parole «recedere alla convenzione unica» debbono essere sostituite con le parole «estinguere il rapporto concessorio»;

f. all'art. 4.7 la lettera b) deve essere sostituita come segue: «gli importi, da corrispondere agli istituti finanziatori in conseguenza della risoluzione del rapporto concessorio, connessi all'estinzione anticipata del contratto di finanziamento dei Lotti A, B1, B2 e C»;

g. alla fine dell'art. 4-bis.2 debbono essere aggiunte le parole «fermo quanto previsto al punto 4.2»;

h. all'art. 5.1, lettera (i), che sostituisce l'art. 10.4 della Convenzione unica: le prime tre righe debbono essere sostituite con la seguente frase: «In caso di inottemperanza o di rigetto delle controdeduzioni, fatto salvo quanto previsto all'art. 10.7, decorso infruttuosamente il termine di cui al precedente comma 3, la decadenza della [...]»; mentre alla lettera b) va eliminata la parte finale da «a condizione che i flussi netti» fino alla fine;

i. l'art. 5.1, lettera (iv), che modifica l'art. 12.7, deve essere integrato con il richiamo all'art. 4.7 e, conseguentemente, va eliminato l'art. 12.8, in quanto reca una disciplina contraddittoria con quella di cui al presente punto, adeguando l'intero testo della lettera (iv) in questione alla predetta eliminazione;

j. deve essere eliminato l'art. 5.2;

k. all'art. 5.3 le parole «di recesso» debbono essere sostituite con le parole «di estinzione del rapporto concessorio» e va inserito anche il richiamo all'art. 4.7; analoga indicazione vale per l'art. 5.5;

l. debbono essere eliminati l'art. 5.8 e l'art. 5.11;

m. l'atto va integrato con l'indicazione dei criteri e delle modalità per la rideterminazione della misura delle agevolazioni in caso di miglioramento dei parametri posti a base del PEF, come specificato al punto 1.3 della delibera; deve pertanto essere inserita una

clausola che, con riferimento alla predetta assunzione di una «perdita» sui ricavi pari al 3 per cento annuo presente nel PEF/PFR ed in linea con quanto previsto dal punto 2.6 delle menzionate Linee guida approvate dal CIPE con delibera n. 1/2013, stabilisca che in fase di aggiornamento tariffario quinquennale deve essere effettuata anche la verifica a consuntivo dell'effettiva elusione derivante dall'applicazione del sistema «free flow» e che l'eventuale differenza, rispetto al dato così assunto, concorre alla rideterminazione delle Misure esclusivamente in riduzione attraverso la riduzione della durata delle stesse, in modo da non superare il TIR dell'equity individuato nel medesimo PEF/PFR;

n. l'Atto aggiuntivo n. 2 REV deve essere inoltre integrato in modo da apportare alla Convenzione Unica le modifiche/integrazioni di cui appresso:

completare l'art. 3.2, lettera C, con la dizione «o da altri organismi di regolazione competenti in materia»;

modificare l'art. 12.3 nel senso indicato nel deliberato, prevedendo cioè che si tenga conto solo delle eventuali maggiori economie realizzate in sede di gara;

sostituire l'art. 32 («Carta dei servizi») come segue:

«32.1 Il concessionario è tenuto, nei termini di legge, alla redazione della Carta dei servizi con indicazione degli standard di qualità dei singoli servizi, ai sensi dell'art. 2, comma 2, del decreto legislativo 12 maggio 1995 e della legge 14 novembre 1995, n. 481, e delle istruzioni operative per l'adozione della carta dei servizi nel sistema autostradale in concessione e successive modifiche ed integrazioni emanate da ANAS S.p.A. ai sensi della direttiva ministeriale in materia del 19 febbraio 2009, n. 102».

32.2. Il concessionario è tenuto al rispetto dei provvedimenti che vengano adottati in attuazione dell'art. 8 («Contenuto delle carte di servizio») del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, in merito alle indicazioni in modo specifico dei diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possano esigere nei confronti delle imprese che gestiscono il servizio o l'infrastruttura».

includere, tra gli obblighi del concessionario, quello di assicurare flussi costanti di informazioni al CIPE con modalità coerenti con il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici (MIP) di cui all'art. 1 della legge 17 maggio 1999 n. 144.

B. Allegato sui «requisiti di solidità patrimoniale»:

a. Debbono essere applicate, per quanto concerne il trattamento delle poste figurative, le indicazioni di cui alla delibera n. 30/2013, eliminando, quindi, il riferimento all'inclusione delle poste figurative dal calcolo del flusso di cassa operativo disponibile per il servizio del debito (FCO) nel numeratore della formula riportata nel citato allegato, utilizzata per verificare la permanenza dei requisiti in questione, e prevedendo che il saldo di dette poste, risultante a fine periodo nel PEF allegato alla convenzione, venga portato a incremento/decremento del «debito finanziario netto»;

b. non debbono essere stralciate dal computo del valore del «debito finanziario netto» (DN) di fine esercizio «le forme di finanziamento non bancarie erogate da enti terzi o società a condizioni diverse».

15A00574

