

Raccomanda

al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di:

adottare tutte le iniziative possibili affinché in tempi brevi vengano sottoposte a questo Comitato linee-guida previste ai punti 3.3 e 3.12 del documento tecnico allegato alla delibera n. 39/2007 nella stesura aggiornata richiesta ad ANAS S.p.A. con nota 28 ottobre 2009, n. 42779 e l'aggiornamento dello schema di piano finanziario emanato con il citato decreto interministeriale n. 125 del 1997;

sottoporre, in tempi brevi, a questo Comitato anche la proposta di integrazione degli standard di qualità e di misurazione e verifica dei relativi livelli prevista all'art. 21, comma 3, del decreto-legge 24 dicembre 2003, n. 355, convertito dalla legge 27 febbraio 2004, n. 47;

attivarsi affinché nella costruzione delle dinamiche tariffarie, anche in relazione al numero limitato di società autostradali quotate sul mercato regolamentato, sia svolta un'analisi di benchmark anche su società quotate operanti in altri settori del comparto trasporti;

assicurare adeguate e puntuali verifiche sul rispetto della convenzione, garantendo nel contempo un monitoraggio costante;

Invita il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti a riferire, in esito alle verifiche condotte tra il concedente e il concessionario, al termine del primo periodo regolatorio in merito ai seguenti aspetti:

portata della clausola che prevede la riprogrammazione e la remunerazione, come nuovi, degli interventi non realizzati nel periodo precedente (art. 17.4)

valutazione delle riserve quali componenti dell'investimento complessivo (art. 30.6).

Roma, 18 novembre 2010

Il Presidente: BERLUSCONI

Il Segretario: MICCICHE'

Registrato alla Corte dei conti il 21 ottobre 2011

Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 10
Economia e finanze, foglio n. 217

11A14288

DELIBERAZIONE 5 maggio 2011.

Schema di convenzione unica tra ANAS S.p.A. e Società Autostrada Brescia - Padova S.p.A. Integrazione prescrizione delibera CIPE n. 94/2010. (Deliberazione n. 14/2011).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Visto l'art. 11 della legge 23 dicembre 1992, n. 498, che demanda a questo Comitato l'emanazione di direttive per la concessione della garanzia dello Stato, per la revisione degli strumenti convenzionali e, a decorrere dall'anno 1994, per la revisione delle tariffe autostradali;

Visto l'art. 10 della legge 24 dicembre 1993, n. 537, che reca, tra l'altro, ulteriori disposizioni in tema di concessioni autostradali, proseguendo nel processo di progressiva privatizzazione del settore;

Vista la direttiva della Presidenza del Consiglio dei Ministri in data 27 gennaio 1994 (*Gazzetta Ufficiale* n. 43/1994) recante «Principi sull'erogazione dei servizi pubblici»;

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 piano economico-finanziario da adottare da parte delle società concessionarie autostradali;

Visto il decreto legislativo 5 dicembre 1997, n. 430, che ha confermato a questo Comitato la funzione di definire le linee guida e i principi comuni per le amministrazioni che esercitano funzioni in materia di regolazione dei servizi di pubblica utilità, ferme restando le competenze delle autorità di settore;

Vista la direttiva del Ministro dei lavori pubblici 20 ottobre 1998 — emanata di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica — concernente «Direttiva per la revisione degli strumenti convenzionali tra ANAS e società concessionarie di autostrade»;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 30 dicembre 1998 (*Gazzetta Ufficiale* n. 26/1999 - suppl. ord.) emanato ai sensi dell'art. 2 del decreto-legge 12 maggio 1995, n. 163, convertito dalla legge 11 luglio 1995, n. 273, e recante «Schema generale di riferimento per la predisposizione della carta dei servizi pubblici del settore trasporti (Carta della mobilità)»;

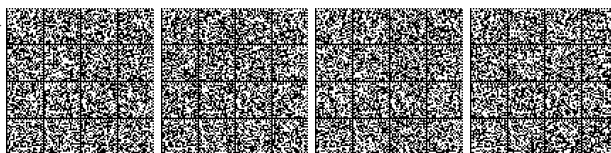
Visto il decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 286, che, all'art. 11, stabilisce ulteriori principi in tema di qualità dei servizi pubblici;

Visto l'art. 21 del decreto-legge 24 dicembre 2003, n. 355, convertito nella legge 27 febbraio 2004, n. 47, recante disposizioni in materia di concessioni autostradali, così come modificato dall'art. 2, comma 89, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, appresso menzionato;

Visto l'art. 1, comma 2, della legge 17 luglio 2006, n. 233 che trasferisce alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS);

Visto il decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, recante disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria, convertito nella legge 24 novembre 2006, n. 286;

Vista la legge 27 dicembre 2006 (finanziaria 2007) che all'art. 1, comma 1020 e seguenti, detta ulteriori disposizioni per il settore autostradale, in particolare apportando — al comma 1030 — modifiche alla normativa citata al visto precedente e che è stata poi ulteriormente modificata dall'art. 8-*duodecies* del decreto-legge 8 aprile 2008, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 giugno 2008, n. 101, che ha, tra l'altro, introdotto la possibilità per il concessionario di concordare con il concedente una formula semplificata del sistema di adeguamento annuale delle tariffe di pedaggio;



Visto l'art. 8-*duodecies* del decreto-legge 8 aprile 2008, n. 59, convertito dalla legge 6 giugno 2008, n. 101, così come da ultimo modificato dall'art. 47, comma 1, lettera a) del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, che dispone che gli schemi di convenzioni autostradali sottoscritti con ANAS sino alla data del 31 luglio 2010 sono approvati *ope legis* «a condizione che i suddetti schemi recepiscano le prescrizioni richiamate dalle delibere CIPE di approvazione, ai fini dell'invarianza di effetti sulla finanza pubblica, fatti salvi gli schemi di convenzioni già approvati»;

Visto l'art. 19, comma 9-*bis*, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, che — a decorrere dalla data di entrata in vigore della citata legge di conversione — abroga l'art. 1, comma 1021, della citata legge n. 296/2006, dettando una nuova disciplina in tema di «sovrapprezzi» alle tariffe autostradali;

Visto l'art. 47, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito dalla legge 30 luglio 2010, n. 122 e successive modifiche ed integrazioni, ai sensi del quale «L'art. 2, comma 202, lettera a), della legge 23 dicembre 2009, n. 191, si interpreta nel senso che in caso di mancato adeguamento da parte dei concessionari degli schemi di convenzione ovvero dei Piani economico-finanziari alle prescrizioni del CIPE attestato dal concedente dandone comunicazione ai Ministeri dell'economia e delle finanze e delle infrastrutture e dei trasporti, gli schemi di convenzione stessi non si intendono approvati e sono sottoposti alle ordinarie procedure di approvazione di cui all'art. 2, commi 82 e seguenti del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262 convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 28»;

Vista la propria delibera 24 aprile 1996, n. 65 (*Gazzetta Ufficiale* n. 118/1996), in materia di disciplina dei servizi di pubblica utilità non già diversamente regolamentati ed in tema di determinazione delle relative tariffe;

Vista la delibera 20 dicembre 1996, n. 319 (*Gazzetta Ufficiale* n. 305/1996), con la quale viene definito lo schema regolatorio complessivo del settore ed in particolare viene indicata nella metodologia del price-cap il sistema di determinazione delle tariffe nonché stabilita in cinque anni la durata del periodo regolatorio;

Vista la delibera 26 gennaio 2007, n. 1 (*Gazzetta Ufficiale* n. 41/2007), che detta criteri in materia di regolazione economica del settore autostradale;

Vista la delibera 15 giugno 2007, n. 39 (*Gazzetta Ufficiale* n. 197/2007), che sostituisce la delibera n. 1/2007;

Vista la direttiva 30 luglio 2007 emanata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze (*Gazzetta Ufficiale* n. 224/2007), recante «Criteri di autorizzazione alle modificazioni del concessionario autostradale, derivanti da concentrazione comunitaria»;

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 e che, all'art. 1, comma 1, prevede la verifica, da parte dello stesso Nucleo, dell'applicazione — negli schemi di convenzione unica sottoposti a questo comitato

— dei principi in materia di regolazione tariffaria relativi al settore considerato;

Vista la delibera 6 marzo 2009, n. 5 (*Gazzetta Ufficiale* n. 225/2009) che, per le attività relative alla «Progettazione del completamento della Tangenziale nord della città di Vicenza», individua come Soggetto aggiudicatore la provincia di Vicenza e dispone l'assegnazione di un finanziamento di 5 milioni di euro, a valere sul Fondo infrastrutture, quota Centro-Nord;

Vista la propria delibera 18 novembre 2010, n. 94 che, ai sensi dell'art. 2, comma 202, della citata legge 23 dicembre 2009, n. 191, ha formulato in ordine allo schema di convenzione tra ANAS S.p.A. e la Società Autostrada Brescia - Padova, siglata in data 30 luglio 2010, alcune prescrizioni intese ad assicurare l'invarianza di effetti sulla finanza pubblica;

Vista la nota 31 marzo 2011, n. 7905 con la quale il Ministero dell'economia e delle finanze, nel sollecitare il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ad acquisire da ANAS le simulazioni sulla sostenibilità del piano finanziario, sia in relazione al valore di subentro sia in termini tariffari, ha proposto, anche ai sensi dell'art. 8-*duodecies* del decreto-legge n. 59/2008 e successive modifiche ed integrazioni, ulteriori prescrizioni rispetto a quelle deliberate con la sopra citata delibera n. 94/2010;

Vista la nota 3 maggio 2011, n. 10712, con la quale il Ministero dell'economia e delle finanze, anche in esito all'esame delle simulazioni effettuate dall'ANAS, ha ritenuto opportuno inserire nello schema di convenzione ulteriori prescrizioni;

Considerato che con nota del 2 maggio 2011, n. 17221, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno del comitato, tra l'altro, dello schema di convenzione unica tra ANAS S.p.A. e la Società Autostrada Brescia - Padova S.p.A.;

Ritenuto di valutare positivamente la raccomandazione, relativa ai sedimi delle attuali tangenziali di Verona, Vicenza e Padova, del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti d'intesa con la Regione Veneto, acquisita agli atti del comitato durante la seduta del 18 novembre 2010, e riproposta nella odierna seduta;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita l'intesa del Ministro dell'economia delle finanze;

Delibera:

Ai sensi dell'art. 8-*duodecies* del decreto-legge n. 59/2008 e successive modifiche ed integrazioni, sono formulate, in ordine allo schema di convenzione tra ANAS S.p.A. e la Società Autostrada Brescia - Padova S.p.A., le seguenti ulteriori prescrizioni rispetto a quanto previsto con la propria delibera n. 94/2010, intese ad assicurare l'invarianza di effetti sulla finanza pubblica:

all'art. 3 dopo il punto r) aggiungere il punto r1) del seguente tenore: «L'individuazione dei soggetti finanziatori degli interventi oggetto della presente convenzione avviene mediante lo svolgimento di una procedu-



ra ad evidenza pubblica ai sensi del decreto legislativo n. 163/2006»;

all'art. 11 aggiungere i tre commi come di seguito elencati:

Primo comma da aggiungere:

Qualora in sede di sottoscrizione del contratto di finanziamento, dovesse verificarsi uno scostamento del costo del debito riportato nel piano economico-finanziario allegato alla convenzione, si procederà all'aggiornamento del relativo piano economico-finanziario al fine di rideterminare l'equilibrio economico-finanziario con conseguente riallineamento del costo del debito (Kd) utilizzato nella determinazione del costo medio ponderato delle fonti di finanziamento (Wacc).

Il riallineamento del costo del debito (Kd) qualora determinato da un incremento del Kd rispetto al valore previsto nel piano finanziario allegato alla presente convenzione, sarà definito in ragione del minore tra i seguenti valori:

a) differenza tra il tasso finanziariamente equivalente (TFE) del finanziamento, indicato nel piano economico-finanziario (PEF) allegato alla presente convenzione, calcolato alla data di sottoscrizione del relativo contratto di finanziamento e il TFE del finanziamento indicato nel PEF allegato alla presente convenzione calcolato all'atto di recepimento delle prescrizioni del CIPE, ai sensi dell'art. 2, comma 202, lettera a) della legge 23 dicembre 2009, n. 191 e dell'art. 47, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, così come convertito dalla legge 30 luglio 2010, n. 122. Nel caso in cui tale differenza risulti negativa, il valore considerato è pari a zero;

b) la differenza del costo del debito, riportato nel PEF allegato alla presente convenzione e il costo del debito relativo al contratto di finanziamento sottoscritto.

Nel caso in cui il riallineamento del costo del debito sia determinato da una riduzione del Kd rispetto al valore previsto nel PEF allegato alla presente convenzione, la variazione del Kd sarà pari alla differenza tra il costo del finanziamento previsto nel PEF allegato alla presente convenzione e il costo del debito relativo al contratto di finanziamento sottoscritto.

Il TFE è calcolato sulla base della curva dei tassi BTP Benchmark rilevati dalla pagina «0#ITBMK=FIX» del circuito Reuter, secondo la metodologia riportata all'allegato B) della convenzione.

L'allegato B) alla convenzione deve essere integrato, prevedendo le modalità per il calcolo del tasso finanziariamente equivalente ai BTP Benchmark come di seguito descritto.

Il Tasso finanziariamente equivalente («TFE») indica il tasso di mercato di una operazione finanziaria teorica avente le medesime caratteristiche del finanziamento previsto nel Piano economico finanziario della convenzione (il «Finanziamento») in termini di modalità e periodicità di rimborso del capitale e di corresponsione degli interessi.

La procedura di rilevazione del TFE si articola nei seguenti passaggi:

1) calcolo della durata finanziariamente equivalente del Finanziamento («DFE»), inteso come il valore espres-

so in anni entro cui si verifica il rientro del capitale e delle cedole, tenendo conto anche dei flussi di erogazione;

2) rilevazione del rendimento del BTP benchmark, rilevato alle ore [15] alla pagina Reuters «0#ITBMK=FIX», con durata finanziaria immediatamente precedente la DFE;

3) rilevazione del rendimento del BTP benchmark, rilevato alle ore [15] alla pagina Reuters «0#ITBMK=FIX» con durata finanziaria immediatamente successiva alla DFE;

4) calcolo del tasso di rendimento, di un BTP teorico avente DFE corrispondente alla DFE del Finanziamento mediante interpolazione lineare dei rendimenti rilevati secondo i sopra elencati punti 2 e 3. Tale rendimento corrisponde all'approssimazione del Tasso finanziariamente equivalente (TFE) rispetto alla curva dei BTP;

5) nel caso in cui la DFE risulti uguale o superiore alla durata finanziaria massima del BTP benchmark si procederà al calcolo del tasso di rendimento di cui al precedente punto 4, mediante estrapolazione lineare dei rendimenti (i) del BTP benchmark, rilevato alle ore [15] alla pagina Reuters «0#ITBMK=FIX», di durata finanziaria massima, e (ii) del BTP benchmark, rilevato alle ore [15] alla pagina Reuters «0#ITBMK=FIX», di durata finanziaria immediatamente precedente.

Il concessionario rileva il valore dei rendimenti del BTP benchmark e del TFE all'atto di recepimento delle prescrizioni del CIPE, ai sensi dell'art. 2, comma 202, lettera a) della legge 23 dicembre 2009, n. 191 e dell'art. 47, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, così come convertito dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, e li comunica al concedente; successivamente, il concessionario rileva il valore dei rendimenti del BTP benchmark e del TFE al momento di sottoscrizione del contratto di finanziamento e li comunica al concedente.

Nel caso in cui, successivamente e in condizioni di mercato più favorevoli, il concessionario proceda al rifinanziamento del debito previsto nel PEF vigente, il riallineamento del costo del debito indicato nel PEF vigente sarà determinato in ragione di un valore pari alla differenza, solo se positiva, tra il costo del debito applicato nel PEF vigente e il costo del debito rifinanziato.

Secondo comma da aggiungere:

Il rendimento dei mezzi propri (ke), utilizzato nel calcolo del costo medio ponderato delle fonti di finanziamento (Wacc), previsto nel PEF allegato alla presente convenzione, e riportato nell'allegato B) della presente convenzione, sarà vincolante per il concessionario e rimarrà fisso e invariabile per tutta la durata della concessione, anche in occasione degli aggiornamenti del piano economico-finanziario previsti dal presente articolo.

Terzo comma da aggiungere:

In occasione degli aggiornamenti del Piano economico finanziario sono adottate tutte le misure idonee a consentire la riduzione del valore di subentro fino al possibile azzeramento dello stesso, utilizzando altresì le maggiori risorse derivanti dagli eventuali incrementi del traffico, rilevati a consuntivo nel periodo regolatorio precedente considerato rispetto ai valori stimati, dall'eventuale riduzione del costo del debito effettivamente sostenuto



rispetto a quello previsto nel PEF allegato alla convenzione, dagli eventuali incrementi tariffari rispetto a quelli già previsti nel Piano economico finanziario allegato alla convenzione ammissibili ai sensi della delibera CIPE n. 39/2007.

Al medesimo art. 11 inserire la presente clausola: «in sede di approvazione del progetto definitivo, relativo alla realizzazione della Valdastico nord, deve essere ridefinito il piano economico finanziario, attraverso l'utilizzo della leva tariffaria, con l'obiettivo di ridurre/azzerare il valore del valore di subentro attualmente previsto, alla scadenza della concessione, in 1.896 milioni di euro».

Raccomanda:

Al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di valutare, insieme al concedente e al concessionario, la possibilità di rendere anticipatamente disponibili i sedimi delle attuali tangenziali di Verona, Vicenza e Padova, il cui eventuale utilizzo sarà disciplinato da un protocollo di intesa tra il predetto Ministero, ANAS S.p.A. e Regione Veneto.

Roma, 5 maggio 2011

Il Presidente: BERLUSCONI

Il segretario: MICCICHÈ

Registrato alla Corte dei conti il 21 ottobre 2011

*Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 10
Economia e finanze, foglio n. 219*

11A14286

DELIBERAZIONE 5 maggio 2011.

Contratto di programma ANAS 2011. (Deliberazione n. 13/2011).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001, con il quale è stato approvato il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e che definisce il quadro delle priorità nell'ambito del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT);

Visto il decreto-legge 8 luglio 2002, n. 138, convertito - con modificazioni - nella legge 8 agosto 2002, n. 178, e con il quale l'Ente nazionale per le strade è stato trasformato in Società per azioni con la denominazione di «ANAS Società per azioni» (da qui in avanti ANAS S.p.A.);

Vista la legge 27 dicembre 2002, n. 289, che, all'articolo 76, trasferisce ANAS S.p.A., in conto aumento capitale, la rete stradale e autostradale individuata con il decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461, e successive modifiche e integrazioni, fermo restando il regime giuridico previsto dagli articoli 823 e 829, comma 1, del Codice civile per i beni demaniali;

Vista la legge 27 dicembre 2006, n. 296, recante disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2007);

Visto il decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito in legge, con modificazioni, dall'articolo 1, comma 1, della legge 30 luglio 2010, n. 122, che all'articolo 15, al fine di contenere gli oneri a carico dello Stato per investimenti relativi a opere e interventi di manutenzione straordinaria e per corrispettivi del contratto di servizio:

al comma 1 dispone che, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono stabiliti criteri e modalità per l'applicazione di pedaggi su autostrade e raccordi autostradali in gestione diretta dell'ANAS S.p.A. in relazione ai costi di investimento e di manutenzione straordinaria e ai costi di gestione, ed è definito l'elenco delle tratte da sottoporre a pedaggio;

al comma 2 autorizza l'ANAS S.p.A. in fase transitoria, sino alla data di applicazione dei pedaggi di cui al comma 1 e comunque non oltre il 31 dicembre 2011, ad applicare una maggiorazione tariffaria presso le stazioni di esazione delle autostrade a pedaggio assentite in concessione che si interconnettono con autostrade e raccordi autostradali in gestione diretta dell'ANAS S.p.A. medesima, stazioni da individuare con il menzionato decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri;

al comma 4, lettere a) e b), introduce integrazioni al canone annuo - corrisposto ad ANAS S.p.A. ai sensi dell'articolo 1, comma 1020, della citata legge n. 296/2006 e dell'articolo 19, comma 9-bis, del decreto-legge n. 78/2009, convertito dalla legge 3 agosto 2009, n. 102 - per un importo calcolato sulla percorrenza chilometrica e differenziato tra le diverse classi di pedaggio;

Vista la Convenzione di concessione stipulata tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ANAS S.p.A. il 19 dicembre 2002, in particolare l'articolo 5, ai sensi del quale i rapporti tra concessionario e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che opera di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze per quanto attiene agli aspetti finanziari, sono regolati da un Contratto di programma, di durata non inferiore a tre anni, aggiornabile e rinnovabile a seguito della verifica annuale sull'attuazione;

Visti il Piano pluriennale della viabilità nazionale 2003-2012 e la delibera 18 marzo 2005, n. 4 (G.U. n. 165/2005), con la quale questo Comitato ha espresso il proprio parere in merito al suddetto Piano;

Visto il Contratto di programma 2003/2005, stipulato in data 25 maggio 2005 dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con ANAS S.p.A., sul quale questo Comitato ha espresso parere favorevole con delibera 27 maggio 2005, n. 72 (G.U. n. 244/2005), e che è stato poi approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti emanato il 15 giugno 2005 di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze per quanto attiene agli aspetti finanziari;

Vista la delibera 20 luglio 2007, n. 64, con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole sull'accordo integrativo al Contratto di programma 2003-2005 (esercizio 2006);

