

Fatto salvo quanto sopra, con riferimento allo schema di atto aggiuntivo si premette che lo stesso non contiene alcuna clausola relativa alla disciplina del valore di subentro. Al riguardo, in presenza di un valore di subentro, si ritiene necessario inserire un'apposita clausola che disciplini tale fattispecie, anche con riferimento ai rapporti inerenti alla successione tra subentrante e il concessionario uscente.

Ciò detto, sempre con riferimento allo schema di atto aggiuntivo, si esprimono le seguenti peculiari prescrizioni:

all'art. 3, relativo agli obblighi del concessionario, inserire una clausola dal seguente tenore: «Il soggetto aggiudicatore dell'opera effettua il monitoraggio finanziario, fisico e procedurale ai sensi del decreto legislativo n. 299/2011. Il medesimo soggetto assicura, altresì, al Comitato interministeriale per la programmazione economica 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»;

stralciare l'art. 4 e, conseguentemente, aggiornare la numerazione degli articoli successivi;

all'art. 6.2, sostituire il comma 11.1bis dallo stesso introdotto nella Convenzione unica, con il seguente: «In sede di aggiornamento del piano economico finanziario, che avverrà entro il 30 giugno del primo esercizio del nuovo periodo regolatorio di cui alla delibera Comitato interministeriale per la programmazione economica n. 27 del 21 marzo 2013, si terrà conto dei maggiori ribassi, rispetto a quelli previsti nel medesimo piano economico finanziario, conseguiti in sede di eventuali affidamenti a terzi»;

all'art. 11, comma 1-ter, della Convenzione, introdotto dall'art. 6.2 dell'Atto aggiuntivo stralciare le parole «dell'ammontare del saldo delle poste figurative maturato al termine del periodo regolatorio precedente e dell'aggiornamento trasportistico»;

all'art. 12 sostituire le parole «nel decreto legislativo n. 163/06 e s.m.i.» con le seguenti: «nella normativa nazionale di rango primario»;

il Ministero di settore deve verificare la convenienza della previsione di cui all'art. 9 riguardante la «Rinuncia al contenzioso».

Tali conclusioni sono, tra l'altro, legate all'esigenza di coerenza con precedenti pareri resi dal NARS nn. 5, 8 e 9 del 2014, in occasione dei quali il Nucleo ha ritenuto che WACC dovesse essere aggiornato tenendo conto di un tasso risk free con riferimento alla media dei rendimenti del BTP decennale benchmark negli ultimi 12 mesi antecedenti la data di presentazione del piano al Comitato interministeriale per la programmazione economica.

Tuttavia, il NARS ritiene che vada tenuto conto dell'intervento di fattori esogeni ed in particolare che è stato definito con apposito decreto e protocollo d'intesa il calmieramento delle tariffe all'1,5% con effetto pluriennale, il quale ha avuto incidenza sulle clausole contrattuali e sui ricavi previsti dal PEF, nonché dell'apprezzabile lasso di tempo trascorso, pari a oltre due anni nel caso di specie, tra la scadenza del periodo regolatorio e la presentazione del nuovo PEF al Comitato interministeriale per la programmazione economica da parte del Concedente. Il NARS rappresenta, dunque, al Comitato interministeriale per la programmazione economica l'opportunità di rimettere al Ministero concedente lo svolgimento di tutti gli approfondimenti di competenza circa l'impatto di tali fattori, contemperando la tutela della finanza pubblica, la salvaguardia dell'utenza e la realizzazione degli investimenti previsti. Resta salva, quindi, la possibilità per il Ministero concedente di far pervenire, prima dell'esame in Comitato interministeriale per la programmazione economica, proposte integrative.

17A05255

DELIBERA 3 marzo 2017.

**Parere sullo schema di atto aggiuntivo alla convenzione unica sottoscritta il 2 settembre 2009 tra ANAS S.p.a. e Società Autostrada Ligure Toscana P.A. e aggiornamento del piano economico finanziario.** (Delibera n. 15/2017).

#### IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Visto l'art. 43, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 22 dicembre 2011, n. 214, che prevede che gli aggiornamenti o le revisioni delle convenzioni autostradali, laddove comportino variazioni o modificazioni al piano degli investimenti ovvero ad aspetti di carattere regolatorio a tutela della finanza pubblica, siano sottoposti al parere del Comitato interministeriale per la programmazione economica, sentito il NARS istituito con delibera 8 maggio 1996, n. 81 (*Gazzetta Ufficiale* n. 138/1996) e disciplinato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 novembre 2008 e s. m. i.;

Vista la delibera 13 maggio 2010, n. 16 (*Gazzetta Ufficiale* n. 234/2010), con la quale questo Comitato ha valutato favorevolmente, lo schema di convenzione unica tra ANAS S.p.A. e la Società Autostrada Ligure Toscana p.A. sottoscritta il 2 settembre 2009 e approvata ai sensi dell'art. 2, comma 202, della legge 23 dicembre 2009, n. 191 (legge finanziaria 2010);

Vista la proposta di cui alla nota 12 febbraio 2016, n. 5656, con cui il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) ha richiesto l'iscrizione all'ordine del giorno di questo Comitato dell'esame dello schema di atto aggiuntivo alla Convenzione unica sottoscritta il 2 settembre 2009 tra ANAS S.p.A. e la Società Ligure Toscana p.A., dell'aggiornamento del relativo piano economico finanziario (PEF) e del piano finanziario regolatorio (PFR) e trasmesso la relativa documentazione istruttoria;

Viste le note 14 aprile 2016, n. 1940, e 6 giugno 2016, n. 9643, con le quali il MIT ha fornito chiarimenti in merito alla documentazione trasmessa;

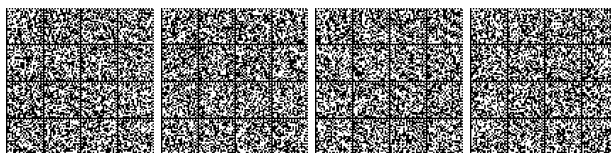
Acquisito, ai sensi dell'art. 43, comma 1, del citato decreto-legge n. 201/2011, il parere del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida sulla regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS) 9 giugno 2016, n. 3;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e in particolare, che:

la scadenza della concessione è fissata al 31 luglio 2019;

il periodo regolatorio è scaduto il 31 dicembre 2013 e che in data 30 settembre 2013, la società ha presentato una prima proposta di aggiornamento del PEF;

il 30 dicembre 2014 è intervenuto un protocollo d'intesa tra il MIT e la società concessionaria, con il quale è stato stabilito, in via provvisoria, un incremento tariffario per il 2015 pari all'1,5% e che tale variazione tariffaria è stata confermata con decreto interministeriale 31 dicembre 2014, n. 591;



con nota 3 marzo 2015, n. 2014, il MIT ha richiesto alla società concessionaria di predisporre una versione aggiornata di PEF, che sviluppasse «un piano degli investimenti compatibile con l'attuale scadenza naturale della concessione presentando, altresì, un adeguamento tariffario contenuto nella misura del 1,5% per anno» e che la società concessionaria ha trasmesso al MIT in data 8 giugno 2015 una versione aggiornata di PEF tenendo conto, nel rispetto dell'indifferenza finanziaria, del recupero del minor incremento tariffario assentito per il 2015;

con nota 16 marzo 2016, n. 1480, il NARS ha richiesto al MIT di integrare la documentazione chiedendo chiarimenti, in particolare riguardo al periodo di riferimento per il calcolo del tasso risk free all'interno della formula del costo medio ponderato del capitale (WACC) e, con nota 25 maggio 2016 n. 2659, ulteriori chiarimenti in merito agli investimenti da remunerare con il parametro K, alla determinazione del capitale investito netto (CIN) e del saldo delle poste figurative nel periodo regolatorio e al valore di subentro;

il MIT, con nota 6 giugno 2016, n. 9643, ha fornito i chiarimenti richiesti;

il PEF prevede nel periodo regolatorio investimenti per circa 220 milioni di euro;

lo schema di atto aggiuntivo modifica quanto previsto dalla Convenzione vigente, in relazione all'intervento di cui alla lettera c), (Allargamento a 3 corsie nel tratto S. Stefano Magra - Viareggio), stabilendo che «L'intervento di cui alla lettera c) non verrà completato con l'attuazione della terza corsia dinamica, in quanto lo stesso non risulta più funzionale all'attuale domanda di traffico», i risparmi derivanti dalla mancata realizzazione della terza corsia, pari a 114 milioni di euro, sono compensati non portando a remunerazione 138 milioni di nuove opere che la convenzione del 2009 prevedeva di remunerare con il parametro K e che i suddetti interventi sono: 34 nuove piazzole di emergenza nella tratta La Spezia - Viareggio, nuovo casello di Sarzana, nodo di Viareggio, miglioramento viabilità svincoli - Nuovo svincolo A12 - S.S.1 via Aurelia Sud, adeguamento funzionale viabilistico per il casello di Versilia;

l'arco temporale del PEF e del PFR è di 6 anni (2014-2019);

il PEF presenta un valore di subentro pari a circa 287 milioni di euro, con una riduzione di circa 27 milioni di euro rispetto alla convenzione vigente;

il tasso di congrua remunerazione del capitale investito, determinato con i criteri del «costo medio ponderato del capitale» (WACC), è stimato in 9,63%;

è intervenuto un significativo lasso di tempo tra la scadenza del periodo regolatorio e la presentazione del nuovo PEF a questo Comitato da parte del MIT;

lo straordinario andamento dei tassi d'interesse BTP a 10 anni, avvenuta tra il 2011 e il 2016 con discesa da oltre il 7% a poco più dell'1%, influenza il cosiddetto tasso risk free, incluso nel calcolo del WACC;

il calmieramento delle tariffe all'1,5% ha un'incidenza diretta sui ricavi previsti dal PEF.

Considerato che il NARS con il summenzionato parere n. 3/2016, si è pronunciato favorevolmente, con osservazioni e raccomandazioni, in merito all'atto aggiuntivo e relativi allegati;

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 10 agosto 2016, n. 3939, 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 (MEF) e posta a base dell'esame della presente proposta nella seduta del Comitato in questione, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella delibera;

Considerato che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha espressamente evidenziato nella seduta del 10 agosto 2016 la necessità di tenere conto degli effetti sul WACC dell'andamento dei tassi di interesse e applicare criteri omogenei ai PEF delle concessioni autostradali esaminati tutti nella stessa seduta;

Considerato che questo Comitato ha ritenuto di condividere le indicazioni del suddetto Ministro e l'analisi del NARS, adottandole con il proprio parere espresso il 10 agosto 2016 e trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con nota DIPE dell'11 novembre 2016, n. 5134;

Vista la comunicazione resa a questo Comitato in merito alla richiesta della Corte dei conti, formulata con nota n. 273 del 3 gennaio 2017, di formalizzare sotto forma di «deliberazioni» i pareri espressi da questo stesso Comitato nella seduta del 10 agosto 2016;

Considerato che questo Comitato prende atto della comunicazione e ritiene che tale formalizzazione debba avvenire senza modificare il contenuto di tali pareri e adottando la numerazione progressiva dell'anno corrente, con esclusione dei pareri riferiti ad atti approvati con legge successivamente al 10 agosto 2016;

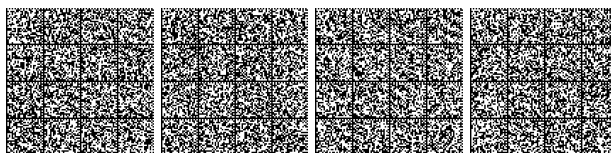
Vista la nota 3 marzo 2017, n. 1068, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'esame della presente proposta nell'odierna 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 l'avviso favorevole del Ministero dell'economia e delle finanze e dei Ministri e Sottosegretari di Stato presenti;

Delibera:

Ai sensi dell'art. 43, comma 1, del decreto-legge n. 201/2011, è formulato parere favorevole in ordine allo schema di atto aggiuntivo alla Convenzione unica sottoscritta il 2 settembre 2009 tra ANAS S.p.A. e la Società Autostrada Ligure Toscana p.A. e sul relativo PEF e PFR, nei termini di cui in premessa, con le raccomandazioni



del NARS di cui al Capitolo 4 del citato parere n. 3/2016, che qui si intende riportato e che costituisce parte integrante del parere espresso dal Comitato interministeriale per la programmazione economica, fatte salve le osservazioni che seguono.

Questo Comitato, valutate le considerazioni espresse dal NARS nell'ambito del citato parere n. 3/2016:

ritiene, in coerenza con quanto stabilito da questo Comitato in precedenti casi analoghi, che il Costo medio ponderato del capitale (WACC) debba essere aggiornato tenendo conto di un tasso risk free con riferimento alla media dei rendimenti del BTP decennale benchmark negli ultimi 12 mesi antecedenti la data di presentazione del piano a questo Comitato piuttosto che antecedenti alla presentazione al MIT;

ritiene tuttavia opportuno raccomandare al MIT di valutare, nell'ambito del quadro regolatorio vigente, soluzioni che contemperino in modo ragionevole gli effetti del calo dei tassi di interesse sul WACC con l'esigenza di assicurare la sostenibilità dei PEF delle concessioni autostradali anche mediante l'applicazione di una componente aggiuntiva al WACC stesso, da individuarsi in sede di approvazione da parte del MIT di concerto con il MEF, sulla base di criteri articolati ed applicati omogeneamente al fine di controbilanciare un calo eccessivo del suddetto WACC, (ad esempio, il volume degli investimenti previsti nel periodo regolatorio, l'incidenza del debito sulla struttura finanziaria della concessione, il livello tariffario applicato agli utilizzatori);

raccomanda, infine, di inserire la seguente clausola nell'atto aggiuntivo: «Il soggetto aggiudicatore dell'opera effettua il monitoraggio finanziario, fisico e procedurale ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. Il medesimo soggetto assicura, altresì, 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 17 maggio 1999, n. 144».

Questo Comitato invita il MIT ad assicurare la conservazione della documentazione riguardante l'oggetto del presente parere, nonché a verificare, prima di procedere alla redazione del decreto di approvazione dell'Atto aggiuntivo, che la stesura tenga conto delle raccomandazioni formulate nel parere di questo Comitato, motivando debitamente gli eventuali scostamenti.

Roma, 3 marzo 2017

*Il Presidente:* GENTILONI SILVERI

*Il Segretario:* LOTTI

Registrato alla Corte dei conti il 17 luglio 2017

Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze, reg.ne prev. n. 958

ALLEGATO

RACCOMANDAZIONI DEL NARS CONTENUTE NEL CAPITOLO 4 DEL PARERE N. 3 IN DATA 9 GIUGNO 2016, RELATIVO ALLO SCHEMA DI ATTO AGGIUNTIVO ALLA CONVENZIONE UNICA SOTTOSCRITTA IL 2 SETTEMBRE 2009 TRA ANAS S.P.A. E LA SOCIETÀ AUTOSTRADA LIGURE TOSCANA P.A. (SALT).

Sotto il profilo economico-finanziario:

il WACC deve essere aggiornato tenendo conto di un tasso risk free con riferimento alla media dei rendimenti del BTP decennale benchmark negli ultimi 12 mesi antecedenti la data di presentazione del piano al Comitato interministeriale per la programmazione economica;

le aliquote fiscali devono essere aggiornate alla normativa vigente;

il Ministero di settore deve motivare l'attribuzione del valore di 200 bps al concessionario per la stima del costo del debito (i.e. *Kd*) del WACC così come previsto dalla delibera del CIPE n. 27/2013;

il parametro dell'inflazione per le annualità 2016-2018 deve essere adeguato alla variazione media dei prezzi al consumo per l'intera collettività nazionale (indice *NIC*) più recentemente rilevata e pubblicata dall'ISTAT con riferimento al Periodo 1° luglio e 30 giugno antecedente alla data di presentazione della richiesta di variazione tariffaria ovvero con riferimento al periodo 1° luglio 2014 e 30 giugno 2015; i Ministeri competenti in sede di riconoscimento dell'adeguamento tariffario annuale dovranno verificare l'adeguamento del valore dell'inflazione reale sopra definita all'ultima rilevazione dell'ISTAT precedente alla variazione tariffaria;

gli importi delle opere e i cronoprogrammi indicati rispettivamente nell'allegato K e M devono essere allineati a quelli presenti nel Piano economico finanziario;

il Ministero di settore deve dare evidenza delle modalità di determinazione del saldo di poste figurative al 31 dicembre 2013;

il Ministero di settore deve specificare gli investimenti che hanno determinato la variazione regolata segnalata nel presente parere, motivando le condizioni di attuale soddisfazione dei requisiti per la remunerazione a tariffa;

sarebbe, inoltre, opportuno:

esplicitare quale sia il valore nonché l'utilizzo del Fondo di accantonamento di cui all'Allegato P;

fornire una tabella che riporti le singole opere e i relativi importi per ciascun intervento facente parte della tratta S. Stefano Magra-Viareggio, specificando le fonti del risparmio di 114 milioni di euro sopra indicati, ed evidenze, giustificando, il calcolo dell'importo di 24 milioni di euro accantonati per i ritardi dovuti alla realizzazione della terza corsia dinamica;

stralciare dall'allegato K il riferimento: «Ci si riserva inoltre la possibilità di sottoporre all'approvazione del Concedente eventuali ulteriori interventi dettati da specifiche, e al momento imprevedibili, condizioni intervenute nel corso del presente quinquennio regolatorio.»

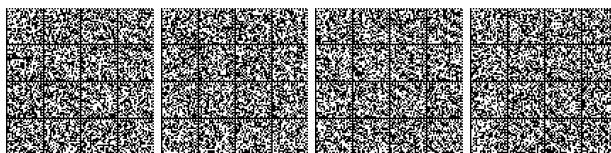
Date le prescrizioni sopra individuate, il Ministero di settore dovrà provvedere all'adeguamento della dinamica tariffaria, perseguendo anche le finalità di un contenimento della medesima nei limiti dell'inflazione programmata, come peraltro proposto dal Ministero di settore medesimo.

Fatto salvo quanto sopra, con riferimento allo schema di Atto aggiuntivo, si esprimono le seguenti considerazioni:

stralciare l'art. 3 e, conseguentemente, aggiornare la numerazione degli articoli successivi;

all'art. 5.2, sostituire il comma 11.1-*bis* dallo stesso introdotto nella Convenzione Unica, con il seguente: «In sede di aggiornamento del piano economico finanziario, che avverrà entro il 30 giugno del primo esercizio del nuovo periodo regolatorio di cui alla Delibera Comitato interministeriale per la programmazione economica n. 27 del 21 marzo 2013; si terrà conto dei maggiori ribassi, rispetto a quelli previsti nel medesimo piano economico finanziario, conseguiti in sede di eventuali affidamenti a terzi;

all'art. 11, comma 1-*ter*, della Convenzione introdotto dall'art. 5.2 dell'Atto Aggiuntivo stralciare le parole «dell'ammontare del saldo delle poste figurative maturato al termine del periodo regolatorio precedente e dell'aggiornamento trasportistico»;



all'art. 11 sostituire le parole «nel decreto legislativo n. 163/06 e s.m.i.» con le seguenti: «nella normativa nazionale di rango primario»;

il Ministero di settore deve verificare la convenienza della previsione di cui all'art. 8 riguardante la «Rinuncia al contenzioso»;

inserire una clausola del seguente tenore: V soggetto aggiudicatore dell'opera effettua il monitoraggio finanziario, fisico e procedurale ai sensi del decreto legislativo n. 299/2011. Il medesimo soggetto assicura, altresì, al ape 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».

Tali conclusioni sono, tra l'altro, legate all'esigenza di coerenza con precedenti pareri resi dal NARS nn. 5, 8 e 9 del 2014, in occasione dei quali il Nucleo ha ritenuto che il WACC dovesse essere aggiornato tenendo conto di un tasso risk free con riferimento alla media dei rendimenti del BTP decennale benchmark negli ultimi 12 mesi antecedenti la data di presentazione del piano al Comitato interministeriale per la programmazione economica.

Tuttavia, il NARS ritiene che vada tenuto conto dell'intervento di fattori esogeni ed in particolare che è stato definito con apposito decreto e protocollo d'intesa il calmieramento delle tariffe all'1,5% con effetto pluriennale, il quale ha avuto incidenza sulle clausole contrattuali e sui ricavi previsti dal PEF, nonché dell'apprezzabile lasso di tempo trascorso, pari a oltre due anni nel caso di specie, tra la scadenza del periodo regolatorio e la presentazione del nuovo PEF al Comitato interministeriale per la programmazione economica da parte del Concedente. Il NARS rappresenta, dunque, al Comitato interministeriale per la programmazione economica l'opportunità di rimettere al Ministero concedente lo svolgimento di tutti gli approfondimenti di competenza circa l'impatto di tali fattori, contemperando la tutela della finanza pubblica, la salvaguardia dell'utenza e la realizzazione degli investimenti previsti. Resta salva, quindi, la possibilità per il Ministero concedente di far pervenire, prima dell'esame in Comitato interministeriale per la programmazione economica, proposte integrative.

17A05256

DELIBERA 3 marzo 2017.

**Parere sullo schema di atto aggiuntivo alla convenzione unica sottoscritta il 7 novembre 2007 tra ANAS S.p.a. e la Società Autovie Venete P.A. e aggiornamento del piano economico finanziario.** (Delibera n. 16/2017).

#### IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Visto l'art. 43, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 22 dicembre 2011, n. 214, che prevede che gli aggiornamenti o le revisioni delle convenzioni autostradali, laddove comportino variazioni o modificazioni al piano degli investimenti ovvero ad aspetti di carattere regolatorio a tutela della finanza pubblica, siano sottoposti al parere del Comitato interministeriale per la programmazione economica, sentito il NARS istituito con delibera 8 maggio 1996, n. 81 (*Gazzetta Ufficiale* n. 138/1996) e disciplinato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 novembre 2008 e successive modifiche integrazioni;

Visto il decreto 11 luglio 2008 che ha dichiarato lo stato di emergenza nel settore del traffico e della mobilità per l'autostrada A4, nelle tratte Quarto d'Altino - Trieste e raccordo autostradale Villesse - Gorizia, fino al 31 dicembre 2009, e l'ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri 5 settembre 2008, n. 3702 ha nominato il

Presidente della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia in qualità di commissario delegato per l'emergenza, poi prorogata al 31 dicembre 2014;

Vista la delibera 22 luglio 2010, n. 63, (*Gazzetta Ufficiale* n. 279/2010) con la quale questo comitato ha valutato favorevolmente, lo schema di atto aggiuntivo alla convenzione unica tra ANAS S.p.a. e la Società Autovie Venete p.A., sottoscritta il 7 novembre 2007 ed approvata dall'art. 8-*duodecies*, comma 2, del decreto-legge 7 aprile 2008 n. 59 convertito con modificazioni dalla legge 6 giugno 2008 n. 101;

Vista la proposta di cui alla nota 12 febbraio 2016, n. 5656, con cui il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) ha richiesto l'iscrizione all'ordine del giorno di questo comitato dell'esame dello schema di atto aggiuntivo alla Convenzione unica sottoscritta il 7 novembre 2007 tra ANAS S.p.a. e la Società Autovie Venete p.A., dell'aggiornamento del relativo piano economico finanziario (PEF) e del piano finanziario regolatorio (PFR) e trasmesso la relativa documentazione istruttoria;

Viste le note 14 aprile 2016, n. 1940, e 6 giugno 2016, n. 9643, con le quali il MIT ha fornito chiarimenti in merito alla documentazione trasmessa;

Acquisito, ai sensi dell'art. 43, comma 1, del citato decreto-legge, n. 201/2011, il parere del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida sulla regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS) 18 luglio 2016, n. 10;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e in particolare, che:

la scadenza della concessione è fissata al 31 marzo 2017;

nel mese di giugno 2014, la società ha presentato una prima proposta di aggiornamento del PEF;

il 30 dicembre 2014 è intervenuto il nuovo protocollo d'intesa tra il MIT e la società concessionaria, con il quale è stato stabilito, in via provvisoria, un incremento tariffario per il 2015 pari all'1,5%;

la società concessionaria con nota 5 agosto 2015 ha trasmesso al MIT una versione aggiornata del PEF;

con nota 16 marzo 2016, n. 1480, il NARS ha richiesto al MIT di integrare la documentazione chiedendo chiarimenti, in particolare riguardo al periodo di riferimento per il calcolo del tasso risk free all'interno della formula del WACC e, con nota 25 maggio 2016 n. 2659, ulteriori chiarimenti in merito agli investimenti da remunerare con il parametro K, alla determinazione del capitale investito netto (CIN) e del saldo delle poste figurative nel periodo regolatorio e al valore di subentro.

il MIT, con note 14 aprile 2016, n. 1940 e 6 giugno 2016, n. 9643, ha fornito i chiarimenti richiesti;

il PEF prevede nel periodo regolatorio investimenti per circa 380 milioni di euro; l'arco temporale del PEF e del PFR è di 27 mesi;

il PEF prevede un tasso risk free non in linea con l'interpretazione data in precedenza da questo comitato della delibera 21 marzo 2013 n. 27, (*Gazzetta Ufficiale* n. 120/2013) e un valore di subentro pari a circa 617

