

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 3 agosto 2011.

Raccordo autostradale Campogalliano - Sassuolo di collegamento tra la A22 e la SS 467 Pedemontana. Integrazione delle prescrizioni della delibera Cipe n. 62/2010 (CUP F81B03000120001). (Deliberazione n. 52/2011).

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 (G. U. 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;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 30 dicembre 1998 (G.U. 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;

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. "legge obiettivo"), che, all'art. 1, come modificato dall'art. 13 della legge 1° agosto 2002, n. 166, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale vengano individuati dal Governo attraverso un Programma formulato secondo i criteri 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 e prevedendo che le opere medesime siano comprese in Intese Generali Quadro tra il Gover-

no ed ogni singola Regione o Provincia autonoma al fine del congiunto coordinamento e della realizzazione degli interventi;

Visto l'art. 21 del decreto-legge 24 dicembre 2003, n. 355, convertito dalla 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 il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente il "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE" e s.m.i., 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";

l'art. 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, concernente la "Attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale", come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

Vista la delibera 24 aprile 1996, n. 65 (G.U. 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 (G.U. n. 305/1996), con la quale viene definito lo schema regolatorio complessivo del settore autostradale 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 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che all'allegato 1 include, nell'ambito del "Corridoio plurimodale dorsale centrale", il "Collegamento Campogalliano - Sassuolo";

Vista la delibera 18 marzo 2005, n. 20 (G.U. n. 226/2005), con la quale questo Comitato ha approvato il progetto preliminare della "Bretella autostradale Campogalliano - Sassuolo di collegamento tra la A 22 e la S.S. 467 Pedemontana";

Vista la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (G.U. n. 199/2006 S.O.), 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), all'allegato 1, nell'ambito del "Corridoio plurimodale dorsale centrale", conferma il "Collegamento Campogalliano - Sassuolo";

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



Vista la delibera 27 marzo 2008, n. 54 (G.U. n. 10/2009 S.O., errata corrige *Gazzetta Ufficiale* n. 51 del 3 marzo 2009) con la quale questo Comitato, per la realizzazione dell'intervento relativo al 1° lotto funzionale del collegamento autostradale Campogalliano - Sassuolo ha assegnato all'ANAS, in via programmatica, contributi a valere sull'art. 2, comma 257, della legge n. 244/2007 suscettibili di sviluppare, al tasso allora praticato dalla Cassa Depositi e Prestiti, un volume di investimento di 234,6 milioni di euro;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 25 novembre 2008 e s.m.i., con il quale si è proceduto alla riorganizzazione del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità, di seguito denominato 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 n. 62 assunta da questo Comitato in data 22 luglio 2010, con la quale viene:

approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo del "Raccordo autostradale Campogalliano - Sassuolo di collegamento tra l'Autostrada A22 e la S.S. 467 Pedemontana", determinando il "limite di spesa" dell'opera in 598 milioni di euro;

previsto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti debba sottoporre al NARS lo schema di convenzione da porre a base di gara, modificato secondo le prescrizioni formulate dal Ministero dell'economia e delle finanze, riportate nell'allegato 4 alla citata delibera;

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

Vista la nota 3 maggio 2011, n. 10712, con la quale il Ministero dell'economia e delle finanze, al fine di uniformare il quadro regolatorio ai recenti orientamenti finalizzati alla tutela della finanza pubblica, ritiene indispensabile adeguare le clausole del citato schema di convenzione esaminato dal Comitato nella seduta del 22 luglio 2010 inerenti il costo del finanziamento degli interventi (Kd) e il rendimento del capitale proprio (Ke);

Viste le note 6 luglio 2011, n. 26616 e 27 luglio 2011, n. 29701, con le quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha richiesto l'inserimento del tema all'ordine del giorno del Comitato e trasmesso la relativa documentazione istruttoria;

Vista la nota 2 agosto 2011, n. 19269, con cui il Ministero dell'economia e delle finanze dettaglia ulteriormente le clausole da includere nello schema di convenzione in argomento, relative all'adeguamento del Kd e del Ke, e volte a disciplinare il beneficio finanziario derivante da scostamenti del traffico preventivato rispetto a quello consuntivato al termine del periodo regolatorio, rilevando

inoltre la necessità di prescrivere nella documentazione di gara, in capo al concessionario, l'obbligo di individuare il soggetto finanziatore mediante lo svolgimento di una procedura ad evidenza pubblica;

Considerato che le citate clausole dovrebbero assicurare:

l'introduzione di meccanismi efficienti di ripartizione del rischio di variazione del costo del finanziamento dell'opera intervenuta tra il momento dell'offerta in sede di gara e il momento della stipula del contratto di finanziamento, fornendo altresì uno strumento di mitigazione del rischio di finanziamento al fine di consentire la realizzazione dell'opera;

una maggiore certezza delle regole, auspicata dai mercati finanziari, per la presentazione delle offerte in sede di gara e la trasparenza dei meccanismi regolatori degli adeguamenti tariffari, salvaguardando comunque la bancabilità del progetto;

Su Proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministero dell'economia e delle finanze;

Delibera:

1. Le prescrizioni di cui all'allegato 4 della delibera n. 62/2010 sono integrate con le seguenti prescrizioni:

1.1. Il punto 11.16 dell'art. 11 dello schema di convenzione deve essere riformulato come segue:

"Qualora in sede di sottoscrizione del contratto di finanziamento, dovesse verificarsi uno scostamento del costo del debito offerto in sede di gara e riportato nel piano economico-finanziario (PEF) allegato alla presente Convenzione, si procederà all'aggiornamento della medesima e 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).

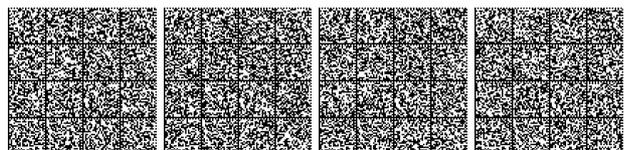
Il riallineamento del costo del debito (Kd):

i) qualora determinato da un incremento del Kd rispetto al valore offerto in sede di gara, sarà definito in ragione del minore tra i seguenti valori:

a) differenza tra il Tasso Finanziariamente Equivalente (TFE) del finanziamento indicato nel PEF presentato in sede di gara e allegato alla presente Convenzione, calcolato alla data di sottoscrizione del relativo contratto di finanziamento, e il TFE del finanziamento indicato nel PEF presentato in sede di gara e allegato alla presente Convenzione, calcolato alla scadenza del termine di presentazione delle offerte. Nel caso in cui tale differenza risulti negativa, il valore considerato è pari a zero;

b) la differenza del costo del debito offerto in sede di gara e il costo del debito relativo al contratto di finanziamento sottoscritto;

ii) qualora determinato da una riduzione del Kd rispetto al valore offerto in sede di gara, sarà definito dalla differenza tra il costo del finanziamento indicato nel PEF presentato in sede di gara allegato alla presente Conven-



zione 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 Reuters, secondo la metodologia di cui all'Allegato [C] alla presente Convenzione.

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

1.2. l'art. 11 dello schema di convenzione deve essere integrato con il seguente punto:

Punto 11.18.

"In sede di aggiornamento e di revisione del Piano Economico Finanziario verrà calcolato lo scostamento cumulato tra il traffico consuntivo a fine quinquennio e le relative previsioni. Laddove si registrano entrate dovute ad una variazione del traffico, il beneficio economico finanziario, al netto delle imposte e del canone di concessione, verrà destinato al riequilibrio del Piano suddetto tramite corrispondente rideterminazione del saldo delle poste figurative".

1.3. L'Allegato C dello schema di convenzione deve essere integrato con le seguenti previsioni:

Calcolo del Tasso Finanziariamente Equivalente ai BTP Benchmark.

Il Tasso Finanziariamente Equivalente ("TFE") indica il tasso di mercato di un'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 espresso 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 durata finanziaria corrispondente alla DFE del Finanziamento mediante interpolazione lineare dei rendimenti rilevati secondo i punti 2. e 3. che precedono. 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 massima durata finanziaria, 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 alla scadenza del termine di presentazione delle offerte e li comunica al Concedente; successivamente, il Concessionario rileva il valore dei rendimenti del BTP benchmark e del TFE al momento di sottoscrizione del finanziamento e li comunica al Concedente.

1.4. Nella documentazione di gara, dovrà essere previsto, in capo al concessionario, l'obbligo di individuare il soggetto finanziatore mediante lo svolgimento di una procedura ad evidenza pubblica.

2. Entro trenta giorni dall'aggiudicazione definitiva della concessione di costruzione e gestione in argomento, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà a comunicare a questo Comitato l'esito della gara e a trasmettere copia del piano economico finanziario aggiornato in relazione agli esiti della stessa.

Roma, 3 agosto 2011

Il Presidente: BERLUSCONI

Il segretario: MICCICHÉ

Registrato alla Corte dei conti il 30 dicembre 2011

*Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 12
Economia e finanze, foglio n. 229*

12A00207

DELIBERAZIONE 3 agosto 2011.

Aeroporto di Palermo. Contratto di programma Enac - Ges. A.P 2011 - 2014 (Legge n. 248/2005). (Deliberazione n. 60/2011).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Visto il Codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327;

Visto il decreto-legge 28 febbraio 1974, n. 47, convertito dalla legge 16 aprile 1974, n. 117, che ha istituito una tassa di imbarco e sbarco sulle merci trasportate per via aerea;

Vista la legge 5 maggio 1976, n. 324, recante nuove norme in materia di diritti per l'uso degli aeroporti aperti al traffico civile, e successive modifiche ed integrazioni;

Visto l'art. 5 del decreto-legge 18 gennaio 1992, n. 9, convertito dalla legge 28 febbraio 1992, n. 217, recante norme per l'affidamento in concessione dei servizi di sicurezza per il cui espletamento non è richiesto l'esercizio di pubbliche potestà o l'impiego di appartenenti alle forze di polizia;

Visti l'art. 10 della legge 24 dicembre 1993, n. 537, e l'art. 1 del decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251, convertito dalla legge 3 agosto 1995, n. 351 — come modifica-

