

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 19 luglio 2013.

Direttiva in materia di requisiti di solidità patrimoniale delle concessionarie autostradali, integrazione della delibera n. 39/2007. (Delibera n. 30/2013).

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 ulteriori disposizioni in tema di concessioni autostradali, proseguendo nel processo di progressiva privatizzazione del settore;

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 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 il decreto legge 3 ottobre 2006, n. 262, recante disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria, convertito nella legge 24 novembre 2006, n. 286, e in particolare l'art. 2, che:

- al comma 82 e seguenti, reca disposizioni in tema di concessioni autostradali, successivamente modificate dall'art. 1, comma 1030, della legge 27 dicembre 2006 (finanziaria 2007);

- al comma 85, rimette l'individuazione dei requisiti di solidità patrimoniale, che le società concessionarie autostradali sono tenute a mantenere, a un decreto emanato dal Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture;

Visto il decreto legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, recante "misure urgenti per il sostegno a famiglie, lavoro, occupazione e impresa e per ridisegnare in funzione anticrisi il quadro strategico nazionale" e che, all'art. 3, comma 7, ha disposto che i requisiti di solidità patrimoniale delle concessionarie debbano essere definiti non più autoritativamente con decreto interministeriale, bensì convenzionalmente tra l'ente concedente e la concessionaria interessata;

Visto l'art. 43, comma 1, del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 (cd "decreto Salva Italia"), che prevede vengano sottoposti al parere di questo Comitato, che si pronunzia sentito il NARS, gli aggiornamenti o le revisioni delle convenzioni autostradali vigenti alla data di entrata in vigore del decreto stesso, qualora comportino variazioni o modificazioni al piano degli investimenti o ad aspetti di carattere regolatorio a tutela della finanza pubblica;

Visto l'art. 36 del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito dalla legge 24 marzo 2012, n. 27 (c.d. "decreto Crescita Italia"), che, al comma 6-ter, conferma le competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dell'economia e delle finanze e di questo Comitato in materia di approvazione di contratti di programma, nonché di atti convenzionali, con particolare riferimento ai profili di finanza pubblica;

Vista la delibera 24 aprile 1996, n. 65 (G.U. n. 118/1996), recante linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità non già diversamente regolamentati ed in materia di determinazione delle tariffe, che ha previsto l'istituzione, presso questo Comitato, di un Nucleo di consulenza per l'attuazione di dette linee guida (NARS), istituzione poi disposta con delibera 8 maggio 1996, n. 81 (G.U. n. 138/1996);

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

Vista la delibera 21 marzo 2013, n. 27 (G.U. n. 120/2013), recante criteri per l'aggiornamento del piano economico-finanziario di cui alla sopra citata delibera n. 39/2007;

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 NARS e che, all'art. 1, comma 1, prevede la verifica, da parte dello stesso Nucleo, dell'applicazione — negli schemi di convenzione sottoposti a questo Comitato — dei principi in materia di regolazione tariffaria relativi al settore considerato;

Vista la nota 18 giugno 2013, n. 4051, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha richiesto l'inserimento all'ordine del giorno del Comitato della proposta di "Integrazione della delibera n. 39/2007 relativa alla regolazione economica del settore autostradale: requisiti di solidità patrimoniale", previo parere del NARS, e trasmesso la relativa documentazione istruttoria;

Visto il parere n. 3, in data 1° luglio 2013, con il quale il NARS si è pronunziato sulla proposta di cui sopra;

Ritenuto che il potere attribuito a questo Comitato di dettare prescrizioni intese a disciplinare gli aspetti regolatori a tutela della finanza pubblica, già attribuito dall'art. 2, comma 202, della legge 23 dicembre 2009, n. 191, e ss.mm.ii. e ribadito dal citato art. 43, comma 1, del decreto legge n. 201/2011 e dall'art. 36, comma 6-ter, del decreto legge n. 1/2012, comporti progressivi affinamenti delle misure finalizzate ad assicurare tale tutela anche in relazione all'evolversi della situazione economica generale e supporta quindi la formulazione di indicazioni tese a rendere più stringenti le verifiche sulla permanenza dei requisiti di solidità patrimoniale;

Ritenuto quindi opportuno integrare la delibera n. 39/2007 con direttive intese a disciplinare il suddetto tema della verifica sulla permanenza dei requisiti di solidità patrimoniale;



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 19 luglio 2013, n. 3059, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione economica della Presidenza del Consiglio dei Ministri 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;

Prende atto

- che la proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si articola in una disciplina differenziata dei requisiti di solidità patrimoniale a seconda che sia già in vigore o meno una convenzione autostradale e che, più specificatamente, il suddetto Ministero ha trasmesso due allegati tecnici, di cui il primo (Allegato 1 alla proposta citata) dovrebbe trovare applicazione nei confronti degli atti convenzionali relativi a concessioni per le quali risulta già avviata la procedura di gara e per le nuove concessioni, mentre il secondo (Allegato 2 alla suddetta proposta) dovrebbe trovare applicazione per le convenzioni autostradali vigenti, che non risultino corredate da un allegato sui requisiti di solidità patrimoniale;

- che il NARS, col sopra citato parere n. 3/2013, ha espresso l'avviso che, in linea di principio, debba essere prevista una disciplina regolatoria unitaria dei requisiti di solidità patrimoniale, che trovi applicazione a decorrere dalla relativa data di adozione da parte di questo Comitato, e che, con riferimento alle nuove concessioni, trovi applicazione limitatamente a quelle in relazione alle quali alla suddetta data non sia stato pubblicato il bando di gara o, in presenza di bando pubblicato, non siano state inviate le lettere di invito;

- che il NARS ha ritenuto che la disciplina regolatoria unitaria di cui sopra debba essere quella delineata nell'Allegato 1 alla proposta del Ministero di settore, come modificata ed integrata dal NARS stesso;

- che, con riferimento alle convenzioni vigenti alla data odierna, il NARS ha preso atto della rilevanza delle argomentazioni svolte dall'Amministrazione di settore in merito alle implicazioni, anche in termini di parità di trattamento, connesse all'adozione di una disciplina sui requisiti di solidità patrimoniale significativamente differente rispetto a quella sinora concordata tra ANAS ed i concessionari titolari di "convenzioni uniche" che hanno sottoscritto apposito allegato;

- che il NARS ha quindi ritenuto opportuno che sia questo Comitato a definire l'ambito di applicazione dell'emananda direttiva sui requisiti di solidità patrimoniale;

- che la previsione di una nuova disciplina, più rigorosa, per le nuove concessioni nei termini di cui alla precedente seconda alinea appare motivata dal fatto che tali nuove concessioni vengono rilasciate ad esito di una procedura di gara in cui tutti i requisiti di partecipazione sono definiti dal concedente nella documentazione posta a base della gara stessa, senza che rilevi alcuna componente di definizione convenzionale dei requisiti in discorso;

- che la definizione di una regolamentazione più stringente per le convenzioni di cui all'alinea precedente, in coerenza con l'attenzione sempre maggiore che il legi-

slatore ha dedicato alla tutela dei profili di finanza pubblica, è motivata anche dalla constatazione che, in relazione all'attuale situazione economica, è sempre più frequente il ricorso a schemi di partenariato pubblico-privato che comportano forme di indebitamento finanziario e che è comunque prevista l'anticipazione di risorse da parte del concessionario, per la realizzazione di nuove infrastrutture o per la eventuale corresponsione, da parte del nuovo concessionario, del "valore di subentro";

- che le rilevate circostanze impongono modelli ancora più accurati per la verifica dello stato di solvibilità dei concessionari;

Considerato

- che nel merito sono condivisibili, ad eccezione di quanto previsto al successivo punto b), i contenuti del parere NARS;

- che, infatti, la previsione della possibilità di sospensione dell'indice di solidità patrimoniale è riferita dal NARS stesso a due diverse fattispecie:

a) realizzazione di "nuove opere" che comportino investimenti di valore superiore a 200 milioni di euro, per le quali la sospensione può essere concessa per "il periodo strettamente necessario al raggiungimento della piena operatività e comunque non superiore a 5 anni dall'entrata in esercizio dell'opera";

b) effettuazione di "interventi che possono determinare effetti negativi sul traffico"; interventi cioè da eseguire su autostrade o su parti di autostrade già in esercizio;

- che appare opportuno limitare la sospensione dell'indice in questione solo alla fattispecie sub a);

- che tale limitazione è motivata da una duplice considerazione:

• la sospensione dell'indice di solidità patrimoniale nella seconda fattispecie di cui sopra non è prevista nelle convenzioni vigenti;

• non è agevole individuare, in considerazione dell'attuale situazione economica e di conseguenza della prevedibile evoluzione della domanda di trasporto, criteri oggettivi per determinare l'entità di flessione di traffici a partire dalla quale applicare la sospensione di cui sopra;

Delibera:

1. È approvato l'allegato documento intitolato «Integrazione della delibera n. 39/2007 relativa alla regolazione economica del settore autostradale: requisiti di solidità patrimoniale», che forma parte integrante della presente delibera.

2. La disciplina prevista dall'Allegato di cui al punto 1 si applica alle nuove concessioni in relazione alle quali, alla data odierna, non sia stato pubblicato il bando di gara ovvero, nei casi in cui è previsto, non si sia ancora proceduto all'invio delle lettere di invito.

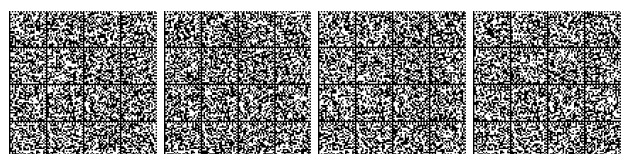
Roma, 19 luglio 2013

Il Presidente: LETTA

Il segretario delegato: GIRLANDA

Registrato alla Corte dei conti il 9 dicembre 2013

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, registro n. 10, Economia e finanze, foglio n. 31



**INTEGRAZIONE DELLA DELIBERA 39/2007 RELATIVA ALLA REGOLAZIONE
ECONOMICA DEL SETTORE AUTOSTRADALE:**

REQUISITI DI SOLIDITÀ PATRIMONIALE

1. Formula per il calcolo del requisito di solidità patrimoniale

Il Concessionario è tenuto, al termine di ciascun esercizio, a dimostrare il rispetto del rapporto di solidità patrimoniale secondo la seguente formula:

$$\frac{\text{FCO}}{\text{SD}} > 1,2$$

dove:

FCO = flusso di cassa operativo disponibile per il servizio del debito;

SD = servizio del debito.

Il flusso di cassa operativo disponibile per il servizio del debito (FCO) di ciascun esercizio è calcolato sulla base dei dati consuntivi dell'ultimo bilancio approvato ed è dato dalla somma algebrica delle seguenti poste di bilancio:



+ UTILE DELL'ESERCIZIO
+ IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO
- IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO CORRISPOSTE
+ ONERI FINANZIARI AL NETTO DEI PROVENTI
+ AMMORTAMENTO E SVALUTAZIONE DELLE IMMOBILIZZAZIONI
+ ACCANTONAMENTI PER RISCHI
+ ALTRI ACCANTONAMENTI
+ RETTIFICHE DI VALORE DELLE ATTIVITA' FINANZARIE
+/- VARIAZIONE CAPITALE CIRCOLANTE NETTO
- DIVIDENDI DELIBERATI
= FLUSSO DI CASSA OPERATIVO (FCO)

Il servizio del debito (SD) è pari alla rata annua costante, comprensiva della quota interessi e della quota capitale, necessaria al rimborso, entro la scadenza della concessione, del debito finanziario netto di fine esercizio risultante dall'ultimo bilancio approvato, assumendo un tasso di interesse di mercato.

Il valore del servizio del debito (SD) è il risultato della risoluzione della seguente equazione:

$$\sum_{t=1}^s \frac{SD}{(1+i)^t} = DN$$

dove:

s = anni di durata residua della concessione;



i = tasso di interesse di mercato pari alla media del tasso Euribor a 12 mesi rilevato nell'ultimo mese dell'esercizio di riferimento, maggiorato di un margine dell'1%;

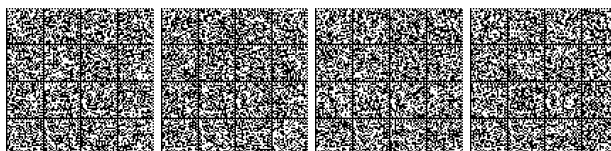
DN = debito finanziario netto di fine esercizio risultante dall'ultimo bilancio approvato.

Il debito finanziario netto (DN) è dato dalla somma algebrica delle seguenti attività e passività finanziarie dello stato patrimoniale di bilancio:

+ PASSIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI
+ PASSIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI
- DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI
- ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI
- ATTIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI
= DEBITO FINANZIARIO NETTO

In applicazione di quanto previsto alla delibera CIPE n. 39/2007 del 15 giugno 2007, al fine di assicurare gradualità all'evoluzione tariffaria, è prevista l'inclusione o la deduzione di poste figurative nei costi ammessi: il saldo delle poste figurative risultante a fine periodo nel piano economico finanziario allegato alla convenzione viene portato a incremento/decremento del debito finanziario netto (DN).

Il debito finanziario netto (DN) di ciascun anno è decurtato del valore di subentro, espresso dalla quota non ammortizzata a fine concessione dell'ammontare cumulato degli investimenti previsti dall'atto convenzionale realizzati fino a tale anno, attualizzato all'anno di calcolo secondo il tasso di



interesse di mercato pari, come sopra esposto, alla media del tasso Euribor a 12 mesi rilevato nell'ultimo mese dell'esercizio di riferimento, maggiorato di un margine dell'1%.

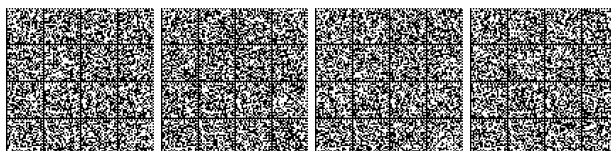
Il debito finanziario netto (DN) è inoltre maggiorato delle garanzie reali (pigni e ipoteche) e/o personali (fideiussioni) e dei finanziamenti concessi dal Concessionario a società in via diretta o indiretta controllate o partecipate operanti nel settore delle infrastrutture.

Nel caso in cui il Concessionario disponga tra le proprie fonti di finanziamenti infruttiferi (o a tasso agevolato), il valore del debito finanziario netto (DN) di fine esercizio di cui sopra è rettificato della differenza tra il valore nominale del debito infruttifero e il valore attuale netto dello stesso calcolato al medesimo tasso di mercato di cui sopra.

2. Comunicazione del calcolo

Il Concessionario è tenuto annualmente a comunicare al Concedente, entro 15 giorni dall'approvazione del bilancio d'esercizio, il calcolo del rapporto di cui sopra attestando il rispetto del vincolo di solidità patrimoniale richiesto, pari a 1,2. Il Concessionario provvede congiuntamente a trasmettere al Concedente le informazioni necessarie ai fini della verifica del corretto computo del rapporto, allegando altresì dichiarazione, da parte della società incaricata della revisione contabile del bilancio, di asseverazione della correttezza del suddetto computo.

Qualora dal computo del debito finanziario netto (DN), come sopra effettuato sulla base del bilancio di esercizio approvato, risulti una posizione finanziaria netta creditoria, il rispetto del requisito patrimoniale si intende assolto, fermo restando l'obbligo di cui sopra di trasmissione delle informazioni necessarie ai fini della verifica del corretto computo della posizione finanziaria creditoria e



della relativa asseverazione da parte della società incaricata della revisione contabile del bilancio.

Qualora dal bilancio di esercizio approvato il rapporto di solidità patrimoniale di cui sopra risulti inferiore al livello minimo richiesto pari a 1,2, il Concedente provvede, ai sensi della vigente Convenzione a comunicare al Concessionario il grave inadempimento, fissando un congruo termine, comunque non inferiore a 3 mesi, entro il quale il Concessionario dovrà provvedere a riequilibrare il rapporto al livello minimo richiesto mediante aumenti di capitale sottoscritti e versati da parte degli azionisti o strumenti assimilabili ovvero altri strumenti od operazioni idonee volte alla riduzione dell'esposizione debitoria: tra le operazioni atte a ridurre l'eventuale esposizione debitoria del concessionario non possono essere ricompresi interventi diretti a incidere sui profili tariffari, salvo che siano autorizzati con la procedura di rito in presenza delle condizioni previste in convenzione. Nel caso in cui, decorso il termine assegnato, il Concessionario non abbia posto rimedio all'inadempimento, il Concedente può attivare la procedura di decadenza. Il riequilibrio dell'indice può avvenire tramite aumenti di capitale (o forme equivalenti, quali ad esempio versamenti in conto aumenti di capitale) che sono da conteggiarsi a incremento del "Flusso di cassa operativo disponibile per il servizio del debito": si richiama la precisazione di cui sopra sull'impossibilità di ricorrere a interventi che incidano sui profili tariffari, con l'eccezione riportata.

3. Ulteriori prescrizioni

Nell'ipotesi in cui la Convenzione contempli la realizzazione di nuove opere che comportino piani di investimenti di valore superiore a 200 milioni di euro, il Concedente verifica caso per caso, anche in funzione della quota di copertura del costo dell'investimento a carico del Concessionario, la necessità della sospensione dell'applicazione dell'indice di solidità patrimoniale per il periodo



strettamente necessario al raggiungimento della piena operatività e comunque non superiore a 5 anni dall'entrata in esercizio dell'opera.

Inoltre sono da applicarsi i requisiti di solidità patrimoniale presenti nel piano economico-finanziario allegato alla Convenzione stessa, quale il rapporto tra patrimonio netto e debiti finanziari.

Con periodicità annuale, il Concedente monitora il rapporto *debt/equity* come individuato nel PEF allegato all'ultimo atto convenzionale approvato. Il Concedente, nel caso in cui riscontri significative variazioni in aumento di detto rapporto, potrà attivare la medesima procedura prevista per l'ipotesi in cui l'indice di solidità patrimoniale si collochi al di sotto della soglia minima prevista.

