

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 3 agosto 2011

Itinerario Ragusa - Catania. Ammodernamento a quattro corsie della SS 514 «di Chiaramonte» e della SS 194 «Ragusana» dallo svincolo con la SS 115 allo svincolo con la SS 114. Integrazione prescrizioni della delibera CIPE n. 71/2010 (CUP F12C03000000001). (Deliberazione n. 53/2011). (GU n. 293 del 17-12-2011)

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;

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;

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 Governo 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 («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 visto, in particolare l'art. 175 che disciplina la figura del promotore demandando a questo Comitato di valutare la proposta del promotore stesso unitamente al progetto preliminare nei tempi e modi di cui all'art. 165 del medesimo decreto legislativo;

Vista la 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 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 (Gazzetta Ufficiale n. 51/2002), 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, nell'allegato 1, include - nell'ambito del «Corridoio plurimodale tirrenico - nord Europa», alla voce «Sistema stradale e autostradale» - l'intervento «Ragusa - Catania»;

Vista la delibera 29 marzo 2006, n. 79 (Gazzetta Ufficiale n. 197/2006), con la quale questo Comitato ha approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare «Ammodernamento a quattro corsie della s.s. 514 di Chiaramonte e della s.s. 194 Ragusana, dallo svincolo con la s.s. 115 allo svincolo con la s.s. 114», subordinando l'efficacia della delibera stessa alla stipula di Atto integrativo con la Regione siciliana che includesse esplicitamente l'opera nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e detta Regione sottoscritta il 14 ottobre 2003 e rinviando la decisione sull'assegnazione di contributi a valere sulle risorse destinate all'attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche alla fase di esame del progetto definitivo, anche in relazione alle risultanze del piano economico-finanziario previsto dall'art. 4, comma 134 e seguenti, della legge n. 350/2003;

Vista la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (Gazzetta Ufficiale 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 (Gazzetta Ufficiale n. 207/2005) - all'allegato 1 conferma l'intervento denominato «Ragusa - Catania»;

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

Vista la delibera di questo Comitato 20 luglio 2007 n. 51 (Gazzetta Ufficiale n. 252/2007), con la quale tra l'altro la citata delibera n. 79/2006 è stata integrata con l'indicazione, in apposito allegato, di un'ulteriore raccomandazione, cui è subordinata l'approvazione del progetto preliminare;

Vista la delibera 22 gennaio 2010, n. 3 (Gazzetta Ufficiale n. 182/2010), con la quale questo Comitato ha:

preso atto che con atto aggiuntivo 4 ottobre 2007 si è proceduto all'inserimento dell'itinerario specificato in oggetto nell'Intesa Generale Quadro stipulata con la Regione siciliana e che l'ANAS, quale soggetto attuatore dell'intervento, ha inserito nel proprio quadro programmatico la realizzazione dell'intervento stesso mediante finanza di progetto ai sensi degli articoli 152 e seguenti e all'art. 175 del decreto legislativo n. 163/2006, dichiarando il pubblico interesse della proposta pervenuta dall'ATI Silec S.p.A.,

Egis Projects S.p.A., Tecnis S.p.A., Maltauro Consorzio Stabile;

approvato il progetto preliminare del collegamento viario relativo a «Ammodernamento a quattro corsie della s.s. 514 di Chiaramonte e della s.s. 194 Ragusana dallo svincolo con la s.s. 115 allo svincolo con la s.s. 114» predisposto dal promotore e che si differenzia da quello approvato da questo Comitato con delibera n. 79/2006 in quanto ha ottemperato alle prescrizioni recepibili in fase di progettazione preliminare e reca alcune variazioni necessarie per il pedaggiamento dell'arteria, fissando come limite di spesa l'importo di 815,3 milioni di euro;

valutato favorevolmente la proposta del promotore, invitando il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a sottoporre al NARS lo schema di convenzione per il parere di competenza;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 25 novembre 2008 e s.m.i., con il quale si e' proceduto alla riorganizzazione del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilita', 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;

Visto il parere NARS 21 luglio 2010, n. 12, che ai sensi del punto 2.2 della citata delibera n. 3/2010, si e' pronunciato favorevolmente in merito allo schema di convenzione in esame a condizione che si tenesse conto di alcune osservazioni, formulate nel medesimo parere;

Vista la delibera n. 71, assunta da questo Comitato in data 22 luglio 2010, con cui, ai sensi del punto 2.2 della delibera n. 3/2010, e' stato valutato favorevolmente, subordinatamente al recepimento di talune prescrizioni, lo schema di convenzione per l'affidamento dell'intervento di ammodernamento a quattro corsie della s.s. 514 di Chiaramonte e della s.s. 194 Ragusana;

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»;

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 citata 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 chiesto 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 la quale il Ministero dell'economia e delle finanze trasmette, ai fini dell'adeguamento dello schema di convenzione in argomento, il testo delle citate clausole relative al Kd e al Ke nonche' di quella volta a disciplinare il beneficio finanziario derivante da scostamenti del traffico preventivato rispetto a quello consuntivato al termine del periodo regolatorio, rilevando inoltre la necessita' 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 al punto 1 della delibera n. 71/2010 sono integrate con le seguenti prescrizioni:

1.1. L'art. 11 dello schema di convenzione deve essere integrato con i seguenti punti:

Punto 11.16

«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 (k_d) utilizzato nella determinazione del costo medio ponderato delle fonti di finanziamento ($Wacc$).

Il riallineamento del costo del debito (K_d):

i) qualora determinato da un incremento del K_d 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 K_d 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 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 Reuters, secondo la metodologia di cui all'Allegato [B] 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.

Punto 11.17

«Il rendimento dei mezzi propri (k_e), utilizzato nel calcolo del costo medio ponderato delle fonti di finanziamento ($Wacc$), offerto in sede di gara, e riportato nell'Allegato C) della presente Convenzione, sarà vincolante per il Concessionario e rimarrà fisso ed invariabile per tutta la durata della concessione, anche in

occasione degli aggiornamenti del piano economico-finanziario previsti dal presente articolo».

Punto 11.18

«In sede di aggiornamento e di revisione del Piano Economico Finanziario verra' 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, verra' destinato al riequilibrio del Piano suddetto tramite corrispondente rideterminazione del saldo delle poste figurative».

1.2. L'Allegato B 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 modalita' e periodicit  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 procedera' 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.

1.3. Nella documentazione di gara, dovra' 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 provvedera' 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 del CIPE: Micciche'

Registrato alla Corte dei conti il 7 dicembre 2011

Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 11

Economia e finanze, foglio n. 232