

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 6 novembre 2009.

Schema di convenzione unica tra concessioni autostradali lombarde (CAL S.p.a.) e tangenziale esterna Milano (TE S.p.a.). (Deliberazione n. 109/2009).

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;

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, che all'art. 2, comma 82 e seguenti, reca disposizioni in tema di concessioni autostradali;

Vista la legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007), che:

all'art. 1, comma 979, prevede che funzioni e poteri di soggetto concedente e aggiudicatore, attribuiti ad ANAS S.p.a., per la realizzazione dell'autostrada pedemontana lombarda, dell'autostrada Brescia-Bergamo-Milano e delle tangenziali esterne di Milano vengano trasferiti ad un soggetto di diritto pubblico che subentra in tutti i diritti attivi e passivi inerenti detta realizzazione e da costituire appositamente in forma societaria con la partecipazione della stessa ANAS e della regione Lombardia o di soggetto da quest'ultima interamente partecipato;

all'art. 1, comma 1020 e seguenti, detta ulteriori disposizioni per il settore autostradale, in particolare apportando, al comma 1030, modifiche alla normativa recata

dal citato decreto-legge n. 262/2006 e che è stata poi ulteriormente modificata dall'art. 8-duodecies del decreto-legge 8 aprile 2008, n. 59, convertito dalla legge 6 giugno 2008, n. 101;

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;

Viste le delibere 8 maggio 1996, n. 81 (*Gazzetta Ufficiale* n. 138/1996), e 9 luglio 1998, n. 63 (*Gazzetta Ufficiale* n. 199/1998), che hanno istituito, ai sensi del punto 20 della delibera di cui sopra, e regolamentato il Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità, di seguito denominato NARS;

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

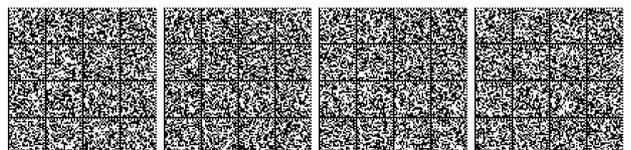
Vista la delibera 15 giugno 2007, n. 39 (*Gazzetta Ufficiale* n. 197/2007), che sostituisce la delibera n. 1/2007;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 25 novembre 2008, 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 nota 14 settembre 2009, n. 4420, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso lo schema di Convenzione unica sottoscritto in data 24 luglio 2009 tra Concessioni autostrade lombarde S.p.a. (CAL S.p.a.) e Tangenziale esterna S.p.a. (TE S.p.a.), corredato dai relativi allegati e da una relazione illustrativa per questo Comitato contenente specifica prescrizione;

Vista la nota 18 settembre 2009, n. 36836, pervenuta il 21 stesso mese, con la quale il predetto Ministero ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato del predetto schema di Convenzione tra CAL S.p.a. e TE S.p.a.;

Vista la nota 28 ottobre 2009, n. 42779, con la quale il citato Ministero ha comunicato che le linee-guida elaborate da ANAS S.p.a. nel corso del 2007 in attuazione delle prescrizioni di cui agli articoli 3.3 e 3.12 del documento tecnico allegato alla delibera n. 39/2007 e trasmesse al Ministero stesso nel luglio 2008 appaiono superate alla luce del nuovo quadro normativo e regolatorio, sottolineando di aver impartito alla società disposizioni per un sollecito aggiornamento di dette linee-guida e riservandosi di trasmettere, ai fini del prescritto parere di questo Comitato, il documento aggiornato;



Considerato che il NARS, nella seduta del 5 novembre 2009, ha reso il parere n. 5 con il quale si è pronunziato favorevolmente in merito alla rispondenza dello schema suindicato al dettato della citata delibera n. 39/2007, a condizione che si tenga conto di alcune osservazioni e raccomandazioni formulate nel parere stesso;

Considerato che la «Tangenziale est esterna di Milano» è inserita nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche approvato da questo Comitato con delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002 - supplemento ordinario), ai sensi della legge 21 dicembre 2001, n. 443, e più specificatamente è riportata all'allegato 2, tra i «corridoi autostradali e stradali» della regione Lombardia;

Considerato che, con delibera 29 luglio 2005, n. 95 (*Gazzetta Ufficiale* n. 69/2006), questo Comitato ha approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare dell'opera, predisposto da «Tangenziali esterne di Milano S.p.a.» nella qualità di promotore e approvato dal Consiglio di amministrazione dell'ANAS, da ultimo, nella seduta del 16 novembre 2004, nella configurazione di cui all'alternativa B (che prevede lo svincolo sulla A4, l'interconnessione diretta con il sistema viabilistico pedemontano ad est di Vimercate ed il collegamento alla A51 con la variante alla SP 13 della Cerca, a singola carreggiata) e con esclusione della tratta a nord dell'A4 fino all'autostrada pedemontana, stralciata su richiesta della regione Lombardia in sede di approvazione del progetto preliminare;

Considerato che, nel corso della riunione preparatoria dell'odierna seduta, è stata consegnata copia della nota n. 112529 del Ministero dell'economia e delle finanze, con cui vengono formulate osservazioni sullo schema di Convenzione *de quo*;

Considerato che con delibera n. 107 in data odierna questo Comitato, nel formulare il previsto parere sullo schema di Convenzione unica tra ANAS S.p.a. e Società autostrade meridionali S.p.a., ha raccomandato di adottare tutte le iniziative possibili affinché in tempi brevi venga sottoposta a questo Comitato stesso stesura aggiornata delle linee-guida previste ai citati punti 3.3 e 3.12 del documento tecnico allegato alla delibera n. 39/2007 e l'aggiornamento dello schema di piano finanziario da allegare agli atti convenzionali, nonché la proposta prevista all'art. 21, comma 3, del decreto legge n. 355/2003, convertito dalla legge n. 47/2004;

Ritenuto di dar corso all'espressione del parere sullo schema di convenzione in oggetto nelle more del suddetto aggiornamento delle linee-guida e dell'integrazione delle indicazioni sulla qualità delle prestazioni, al fine di non penalizzare i soggetti concessionari per ritardi ad essi non imputabili;

Ritenuto di recepire le osservazioni di cui alla citata nota del Ministero dell'economia e delle finanze quali suggerimenti di cui tener conto in sede di stipula della «Convenzione unica»;

Udita la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Prende atto

dei contenuti dello schema di Convenzione unica da stipulare tra CAL S.p.a. e TE S.p.a. e delle risultanze dell'istruttoria svolta al riguardo dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In particolare prende atto che:

lo schema di convenzione disciplina la progettazione definitiva ed esecutiva, la costruzione e l'esercizio del collegamento autostradale a pedaggio tra l'autostrada A4 «Milano-Brescia», in prossimità di Agrate Brianza a nord, e l'Autostrada A1 «Milano-Bologna», presso Melegnano a sud, e delle opere ed attività connesse indicate all'art. 2;

l'infrastruttura principale, come specificato nell'allegato A allo schema di convenzione («descrizione del collegamento autostradale»), si sviluppa per circa 33 km attraverso la pianura lombarda, interessando principalmente il territorio della provincia di Milano, per oltre 25 km, e marginalmente quello della provincia di Lodi;

ai fini della realizzazione della predetta opera, con accordo in data 5 novembre 2007 tra ministero delle infrastrutture, regione, province di Milano e Lodi, ANAS, CAL e comuni interessati (allegato C allo schema di convenzione) sono state, tra l'altro, individuate le opere accessorie a detta tangenziale, suddivise in 3 tipologie:

a) opere da ricomprendere nel piano economico-finanziario allegato alla convenzione;

b) opere a cofinanziamento regionale nell'ambito di processi di perequazione;

c) opere finanziate con specifico accantonamento, alimentato con un versamento di 2 milioni di euro l'anno, oltre IVA, al concedente da parte del concessionario;

il 30 gennaio 2009, in relazione agli esiti della gara indetta il 30 maggio precedente e caratterizzata dalla mancata presentazione di offerte alternative, la concessione della realizzazione e gestione dell'opera è stata aggiudicata al raggruppamento di imprese composto anche dal promotore, che ha costituito apposita società di progetto (TE S.p.a.);

a seguito di osservazioni del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti relative a un primo schema di convenzione del 27 marzo 2009, è stato sottoscritto in data 24 luglio 2009 un nuovo schema di «Convenzione unica» che si sottopone ora a questo Comitato;



la durata della concessione è fissata in 56 anni, di cui 6 di costruzione, e non è previsto alcun «valore di subentro» alla scadenza della concessione, fissata al 2064;

il WACC (tasso di remunerazione del capitale investito), al lordo dell'imposizione fiscale, è pari al 9,47 per cento;

il costo dell'opera come sopra descritta, al netto dell'onere relativo alla parte stralciata su richiesta della regione Lombardia e sulla base del prezzario ANAS 2005, è fissato in 1.441 milioni di euro, cui sono da aggiungere 138 milioni di euro per opere accessorie di cui alla tipologia A sopra richiamata del citato accordo di programma del 5 novembre 2007, per un totale di 1.579 milioni di euro al lordo dei ribassi d'asta e di 1.458,41 milioni di euro al netto dei medesimi ribassi;

è previsto l'aggiornamento del piano economico-finanziario in fase di approvazione del progetto definitivo e, in linea con la direttive di cui alla delibera n. 39/2007, il rischio passa al concessionario solo dopo tale approvazione;

lo schema di convenzione, prevede inoltre che l'onere di realizzazione delle ulteriori opere specificate agli articoli 6 e 7 del menzionato accordo di programma, stimato, come accennato, in 138 milioni di euro e imputato su apposita voce del piano economico-finanziario, venga poi puntualmente quantificato sulla base del prezzario ANAS 2005 al netto dei ribassi d'asta e che si proceda alla revisione del piano economico-finanziario se i costi superano l'importo dedicato a tale titolo sulla citata voce;

è prevista l'invarianza, in termini reali, della tariffa per l'intero periodo concessorio e quindi l'attribuzione di un valore pari a O al parametro di efficientamento X, con un'impostazione adottata in casi precedenti e correlata alla circostanza che trattasi di una prima determinazione di tariffe per un'autostrada ancora da costruire a cura di una società di nuova costituzione;

anche il parametro di remunerazione dei nuovi investimenti K è pari a O perché la tariffa è già parametrata sugli investimenti da realizzare prima dell'entrata in esercizio dell'autostrada, sì che, in linea con le indicazioni di cui alla delibera n. 39/2007, è previsto l'accantonamento annuale, al Fondo rischi, degli importi connessi alla mancata o intempestiva realizzazione solo per gli investimenti successivi a tale entrata in esercizio;

l'art. 19 e l'allegato F individuano gli indicatori di qualità che riproducono quelli tradizionalmente adottati, mentre l'art. 6.4 del medesimo schema stabilisce, a carico del concessionario, l'onere, all'entrata in esercizio del collegamento autostradale, nei termini di legge, di redigere la Carta dei servizi, rimandando, per quanto attiene

all'indicazione degli standard di qualità, alla direttiva del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 19 febbraio 2009, n. 102, nonché alle direttive all'uopo impartite dal soggetto concedente

sempre con riferimento agli indicatori di qualità, la tariffa individuata nello schema di convenzione dovrà tenere conto di quanto previsto in applicazione dell'art. 21, comma 3, del decreto legge n. 355/2003 convertito dalla legge n. 47/2004;

è inoltre previsto l'impegno del concessionario di adottare i criteri di predisposizione del sistema di contabilità analitica, di allocazione delle spese generali e di ammissibilità dei costi secondo la disciplina della delibera n. 39/2007, nonché l'onere di trasmissione trimestrale dei dati contabili al concedente e di tenuta di distinta contabilità analitica per qualsiasi altra attività consentita;

Delibera:

1. È valutato favorevolmente lo schema di Convenzione unica tra CAL S.p.a. e TE S.p.a., subordinatamente all'osservanza delle seguenti specifiche prescrizioni formulate dal Ministero proponente, con la nota richiamata in premessa, e NARS nel proprio parere:

che la convenzione rechi l'esplicito impegno, da parte del concessionario, ad adeguarsi alle emanande linee-guida in corso di rielaborazione da parte di ANAS S.p.a. in attuazione delle prescrizioni di cui agli articoli 3.3 e 3.12 del documento tecnico allegato alla delibera n. 39/2007;

che CAL S.p.a. venga univocamente configurata quale soggetto preposto, nell'ambito delle direttive ministeriali adottate in materia e dei principi che saranno stabiliti ai sensi del comma 3 dell'art. 21 del decreto-legge n. 355/2003 convertito dalla legge n. 47/2004, a definire i livelli di qualità, a valutare l'adeguatezza della carta dei servizi e a verificare il rispetto dei livelli di qualità così determinati;

che al testo vengano apportate le modifiche di cui appresso:

a) l'art. 6, comma 4, primo periodo, venga riformulato come segue: «Il concessionario è tenuto, con l'entrata in esercizio del collegamento autostradale, nei termini di legge, alla redazione della carta dei servizi con indicazione degli standard di qualità dei singoli servizi, ai sensi dell'art. 2 della legge 11 luglio 1995, n. 273, come parzialmente modificato dall'art. 11 del decreto legislativo 30 luglio 2009, n. 286»;

b) all'art. 12, comma 1, vengano riportati i riferimenti normativi che costituiscono il presupposto della corresponsione del canone;



c) all'art. 13, comma 1, venga soppressa, in relazione al disposto del punto 3.13 della delibera n. 39/2007, la clausola che prevede la corresponsione al concedente, da parte del concessionario, di un canone annuo pari al 2 per cento dei proventi riscossi a seguito delle sub-concessioni accordate e delle altre attività collaterali, salvo che una clausola del genere figuri inclusa nel bando di gara;

d) l'art. 15, comma 2, venga riformulato nel seguente modo: «Alla tariffa così come individuata dal comma 1, si aggiunge o si sottrae una componente relativa al fattore di qualità, secondo le modalità individuate dalla delibera CIPE n. 319 del 20 dicembre 1996 e successive modificazioni ed integrazioni, nonché dalle successive delibere che vengano adottate anche ai sensi del comma 3 dell'art. 21 della legge n. 47/2004»;

e) l'art. 18 venga riformulato come segue:

«18.1. — Il concessionario provvede a comunicare al concedente, entro il 31 ottobre di ogni anno, le variazioni tariffarie che intende applicare nonché la componente investimenti del parametro K relativo a ciascuno dei nuovi interventi aggiuntivi. Il concedente, nei successivi 30 giorni, previa verifica della correttezza delle variazioni tariffarie, trasmette la comunicazione, nonché una sua proposta ai Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze, i quali, di concerto, approvano o rigettano le variazioni proposte con provvedimento motivato nei 15 giorni successivi al ricevimento della comunicazione.

18.2. — Le verifiche del concedente possono riguardare esclusivamente:

a) la correttezza dei valori inseriti nella formula revisionale e dei relativi conteggi in applicazione dei criteri di cui all'art. 15;

b) la sussistenza di gravi inadempienze delle disposizioni della presente convenzione che siano formalmente contestate al concessionario entro il 30 giugno precedente.

Nel caso in cui perduri la grave inadempienza degli obblighi del concessionario, per fatti imputabili a quest'ultimo, il concedente può proporre la sospensione dell'adeguamento tariffario fino alla rimozione dell'inadempienza.

18.3. — Il concessionario rende noto al concedente, entro i successivi 30 giorni dalla data di applicazione della variazione tariffaria di ciascun anno, il prontuario delle tariffe, elaborato a seguito degli adeguamenti di cui al presente articolo, applicato nello stesso anno.

18.4. — Ai fini della determinazione dell'adeguamento annuale delle tariffe il concessionario comunica al concedente, entro il 31 ottobre di ogni anno, lo stato di avanzamento degli investimenti risultante dalla situazione patrimoniale e dai dati di contabilità analitica riferiti alla data del 30 settembre di ciascun anno.»

Inoltre, considerato che, come specificato nel richiamato parere del NARS, il rapporto debt/equity utilizzato per il calcolo del WACC non corrisponde a quello ricavabile dalla copertura del fabbisogno finanziario indicata nel piano economico-finanziario, si evidenzia l'opportunità che, in relazione al progetto in questione ed al settore autostradale in genere, la stima del WACC sia riferita al periodo regolatorio quinquennale.

2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà a sottoporre a questo Comitato, ai sensi dell'art. 166 del decreto legislativo n. 163/2006 e successive modificazioni ed integrazioni e dopo il completamento dell'iter approvativo della convenzione unica in questione, il progetto definitivo del collegamento autostradale specificato in oggetto, allegando una stesura aggiornata del piano economico-finanziario, redatto anche nella forma analitica prevista dalla delibera 27 maggio 2004, n. 11 (*Gazzetta Ufficiale* n. 230/2004) e riferito al collegamento medesimo ed alle opere connesse di cui agli articoli 6 e 7 - tipologia A del menzionato accordo in data 5 novembre 2007.

Raccomanda

al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di:

invitare le parti contraenti, in sede di stipula della convenzione, a tener conto dei suggerimenti formulati dal Ministero dell'economia e delle finanze con la nota precisata in premessa, anche ai fini di evitare effetti peggiorativi sulla finanza pubblica;

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

ad 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 operanti in altri settori del comparto trasporti.

Roma, 6 novembre 2009

Il Presidente: BERLUSCONI

Il segretario: MICCICHÈ

Registrato alla Corte dei conti il 29 luglio 2010

Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 4 Economia e finanze, foglio n. 101

10A10280

