

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%;

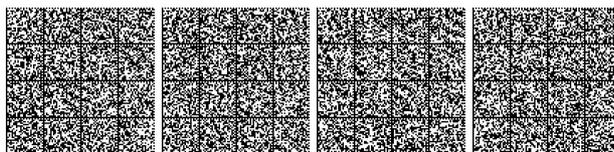
la società concessionaria con nota 5 agosto 2015 ha trasmesso al MIT una versione aggiornata del PEF;

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



milioni di euro, pari al valore residuo del capitale netto regolatorio (circa 625 milioni di euro) al netto del saldo negativo di poste figurative di circa 8 milioni di euro;

il tasso di congrua remunerazione del capitale investito, determinato con i criteri del «costo medio ponderato del capitale» (WACC), è stimato in 8,23%;

è intervenuto un significativo lasso di tempo, pari a oltre due anni, 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;

l'importanza strategica degli investimenti di rilevanza europea nell'ambito del cosiddetto «Piano Juncker»;

la prossimità della scadenza della concessione in data 31 marzo 2017 e del breve lasso di tempo, inferiore ad un anno, che intercorre tra il momento della valutazione di questo comitato e la scadenza della concessione medesima;

il fattore legato al calmieramento all'1,5 per cento del tasso di crescita delle tariffe, presente nella proposta in esame fino alla conclusione del periodo regolatorio, ha un'incidenza diretta 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 a questo comitato da parte del MIT;

Considerato che il NARS, con il summenzionato parere n. 10/2016, si è pronunciato favorevolmente, con osservazioni e raccomandazioni, in merito all'atto aggiuntivo e relativi allegati e ha rimesso a questo comitato la valutazione in merito all'ammissibilità del tasso di remunerazione del capitale investito proposto dal MIT;

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 del 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;

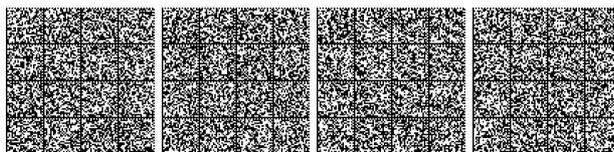
Delibera:

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 7 novembre 2007 tra ANAS S.p.a. e la Società Autovie Venete 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. 10/2016, che qui si intende riportato e che costituisce parte integrante del parere espresso dal comitato interministeriale per la programmazione economica nella parte successiva alle parole «Sotto il profilo economico-finanziario» a pagina 29 e fatte salve le osservazioni che seguono.

Questo comitato, valutate le considerazioni espresse dal NARS nell'ambito del citato parere n. 10/2016:

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 dodici 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. 951

ALLEGATO

**RACCOMANDAZIONI DEL NARS CONTENUTE NEL CAPITOLO 4 DEL PARERE N. 10 IN DATA 18 LUGLIO 2016, RELATIVO ALLO SCHEMA DI ATTO AGGIUNTIVO ALLA CONVENZIONE UNICA SOTTOSCRITTA IL 7 NOVEMBRE 2007 TRA ANAS S.P.A. E LA SOCIETÀ AUTOVIE VENETE P.A.**

Nelle riunioni del 17 giugno e del 18 luglio 2016 il NARS ha preso atto che il piano economico-finanziario oggetto del presente parere prevede un tasso risk free, nella formula del WACC, non perfettamente in linea con l'interpretazione della delibera n. 27/2013 fornita in merito dal nucleo medesimo e dal Comitato interministeriale per la programmazione economica.

Il nucleo ha preso altresì atto della necessità di procedere celermente con l'aggiornamento, tenuto conto dei seguenti elementi peculiari della fattispecie in esame:

la proposta è stata inviata dal MIT al NARS e al Comitato interministeriale per la programmazione economica a febbraio 2016, per l'aggiornamento del periodo regolatorio 2014-2017 e quindi in prossimità della scadenza;

la necessità di dar corso agli investimenti come da ordinanza n. 306 del 23 giugno 2016 del commissario delegato all'emergenza traffico;

la necessità di reperire adeguati finanziamenti bancari;

la concessione in oggetto è in scadenza 31 marzo 2017 e, dunque, a meno di un anno dalla deliberazione del presente parere;

l'incremento tariffario oggetto della proposta all'esame prevede una tariffa calmierata all'1,5 per cento per le annualità residue del periodo regolatorio, 2016 e 2017, in linea con quanto già imposto al concessionario per il 2015.

Alla luce di tali peculiarità, il caso in esame non appare riuscire a garantire la piena applicazione della disciplina regolatoria vigente data la ravvicinata scadenza della concessione e l'atipica brevità della durata del periodo in esame (tre anni invece dei cinque ordinari). L'attuale aggiornamento non riuscirebbe infatti a produrre effetti se non per il futuro: derivando da ciò che non potranno essere correttamente valutati eventuali scostamenti tra quanto approvato e quanto effettivamente realizzato e remunerato al concessionario, proprio per l'esiguità del tempo che manca alla scadenza della concessione.

Appare inoltre opportuno, nel caso di specie, tenere conto di quanto previsto al riguardo dall'art. 178, comma 3, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 per il quale, con riferimento alle concessioni autostradali (per le quali la scadenza - avviene in un termine inferiore a ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore del decreto medesimo), la procedura di gara per l'individuazione del nuovo concessionario deve essere indetta nel più breve tempo possibile, in modo da evitare soluzioni di continuità tra i due regimi concessori,

A tal proposito NARS rileva che la gara per l'individuazione del nuovo concessionario potrebbe seguire disposizioni regolatorie diverse da quelle attualmente vigenti, secondo l'indirizzo delle autorità competenti. Ciò a conferma di quanto sopra rappresentato in ordine al breve termine che intercorre fino alla scadenza della concessione.

Alla luce delle considerazioni su esposte e tenuto conto che il PEF prevede la realizzazione di rilevanti investimenti per lo Sviluppo infrastrutturale del Paese (parte dei quali inseriti peraltro nel piano di investimenti Juncker), il NARS esprime parere favorevole sullo schema di atto aggiuntivo e relativo piano economico finanziario, rimettendo al Comitato interministeriale per la programmazione economica la valutazione in merito all'ammissibilità del tasso di remunerazione proposto dal Ministero di settore, a condizione che si tenga conto delle osservazioni formulate nel presente documento, che qui di seguito si sintetizzano.

Sotto il profilo economico-finanziario:

il Ministero di settore deve attestare la corretta imputazione degli investimenti eleggibili di remunerazione e il loro profilo temporale;

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 Comitato interministeriale per la programmazione economica n. 27/2013;

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

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

stralciare l'art. 4.1 e, conseguentemente, aggiornare la numerazione degli articoli successivi;

all'art. 5, 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 CPE 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»;

il Ministero di settore deve verificare la convenienza della previsione di cui all'art. 10 riguardante la «Rinuncia al contenzioso»;

all'art. 13 sostituire le parole «nel decreto legislativo n. 163/06 e successive modifiche ed integrazioni» con le seguenti: «nella normativa nazionale di rango primario»;

inserire una clausola del seguente tenore: «Il soggetto aggiudicatone dell'opera effettua il monitoraggio finanziario, fisico e procedurale ai sensi del decreto legislativo n. 229/2011. 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»;

adeguare gli allegati tecnici alla scadenza della concessione al 31 marzo 2017.

Con riferimento agli investimenti inseriti nel piano economico-finanziario, il Ministero di settore deve verificare che gli stessi siano coerenti con il cronoprogramma e il quadro economico allegati all'atto convenzionale riscontrando, pertanto, l'ammissibilità degli stessi.

17A05257

