

bb) ad assicurare, in caso di operazioni di carattere straordinario di cui alla lettera *aa*) che, all'esito dell'operazione stessa, il costo delle provvista finanziaria occorrente per l'adempimento degli obblighi di convenzione non sarà superiore a quello precedentemente sostenuto, assumendo come elemento di giudizio anche le variazioni del rating;

cc) a richiedere la preventiva autorizzazione del concedente, per l'esecuzione di operazioni di carattere straordinario di cui alle precedenti lettere *aa*) e *bb*), in conformità alla normativa comunitaria di cui al regolamento CE n. 139/2004, nonché alla normativa nazionale;

considerato che l'art. 3, comma 2, lettera *v*) fa riferimento esclusivamente alle garanzie previste dal titolo VII dal decreto del Presidente della Repubblica 21 dicembre 1999, n. 554, e che l'art. 6 non prevede esplicitamente tutte le garanzie richieste dalla vigente normativa, tra l'altro per la fase di gestione, il predetto art. 6 deve essere adeguatamente integrato in modo che risulti che il concessionario è tenuto a fornire tutte le garanzie assicurative previste dall'art. 86, comma 1, lettera *o*) del citato decreto del Presidente della Repubblica n. 554/1999 per le attività di progettazione, costruzione e gestione;

è da rivedere la clausola (art. 9) sulla decadenza, sostituendo come segue il comma 3: «Il concedente subentra in tutti i rapporti attivi e passivi ad esclusione di quelli di natura finanziaria, di cui è titolare il concessionario e relativi all'oggetto della presente convenzione, in essere al momento del trasferimento della concessione, fermo restando il diritto di rivalsa del concedente nei confronti del concessionario. Il trasferimento è subordinato al pagamento da parte del concedente al concessionario decaduto di un importo corrispondente al costo degli investimenti effettivamente sostenuto, al netto degli ammortamenti, calcolato secondo la normativa applicabile ai singoli investimenti autorizzati dal concedente, certificati da una Società di revisione scelta di comune accordo ovvero, in caso di disaccordo, dal concedente, salvo eventuali modifiche normative e regolamentari»;

all'art. 9-*bis*, primo comma, deve essere eliminato l'inciso «ivi inclusi mutamenti sostanziali del quadro legislativo e regolatorio»;

l'art. 11, comma 7, deve essere integrato con una clausola che preveda l'accordo al concessionario degli oneri di progettazione nell'ipotesi che la medesima non sia approvata in sede di Conferenza dei servizi;

all'art. 11, comma 8, deve essere prevista la destinazione di tutti gli extraprofitti realizzati nell'ultimo periodo regolatorio – in virtù dello svolgimento sui sedimi demaniali di attività commerciali - al riequilibrio del piano economico-finanziario;

l'art. 12, comma 1, è da integrare indicando gli estremi di legge che ne fissano la misura e precisando che il canone annuo dovuto ai soggetti legittimati è integrato dell'importo stabilito dall'art. 19, comma 9-*bis*, della legge n. 102/2009;

deve essere modificata la clausola di cui all'art. 13 della convenzione prevedendo che tutti i ricavi conseguiti dalle sub concessioni sul sedime autostradale e dalle altre attività collaterali svolte, ivi comprese quelle relative allo

sfruttamento a fini commerciali delle reti di telecomunicazioni, sono destinati al riequilibrio economico finanziario della concessione;

Raccomanda

al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di avere cura di:

adottare tutte le iniziative possibili affinché in tempi brevi vengano sottoposte a questo Comitato linee-guida previste ai punti 3.3 e 3.12 del documento tecnico allegato alla delibera n. 39/2007 nella stesura aggiornata richiesta ad ANAS S.p.A. con nota 28 ottobre 2009, n. 42779 e l'aggiornamento dello schema di piano finanziario emanato con il citato decreto interministeriale n. 125/1997;

sottoporre, in tempi brevi, a questo Comitato anche la proposta di integrazione degli standard di qualità e di misurazione e verifica dei relativi livelli prevista all'art. 21, comma 3, del decreto-legge n. 355/2003, convertito dalla legge n. 47/2004;

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 quotate operanti in altri settori del comparto trasporti;

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

Invita

il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti a riferire, in esito alle verifiche condotte tra il concedente e il concessionario, al termine del primo periodo regolatorio in merito, tra l'altro alla portata della clausola che prevede la riprogrammazione e la remunerazione, come nuovi, degli interventi non realizzati nel periodo precedente (art. 17.4).

Roma, 13 maggio 2010

Il vice presidente: TREMONTI

Il segretario: MICCICHÉ

Registrato alla Corte dei conti il 4 ottobre 2010

Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 6 Economia e finanze, foglio n. 106

10A12279

DELIBERAZIONE 13 maggio 2010.

Schema di convenzione unica tra ANAS Spa e Società Autocamionale della CISA Spa (Cisa). (Deliberazione n. 26/2010).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 28 marzo 1968, n. 382, ed in particolare l'art. 6 che istituisce un Fondo centrale di garanzia, poi soppresso dall'art. 1, comma 1025, della legge 27 dicembre 2006, n. 196 (legge finanziaria);



Visto l'art. 11 della legge 23 dicembre 1992, n. 498, che demanda a questo Comitato l'emanaione 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;

Vista la direttiva del Ministro dei lavori pubblici 20 ottobre 1998 – emanata di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica – concernente «Direttiva per la revisione degli strumenti convenzionali tra ANAS e società concessionarie di autostrade»;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 30 dicembre 1998 (*Gazzetta Ufficiale* n. 26/1999 S.O.) 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;

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;

Vista la legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007), che all'art. 1, comma 1020 e seguenti, detta ulteriori disposizioni per il settore autostradale, in particolare apportando – al comma 1030 – modifiche alla normativa citata al visto precedente, e che è stata poi ulteriormente modificata dall'art. 8-duodecies del decreto-legge 8 aprile 2008, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 giugno 2008, n. 101, che ha, tra l'altro, introdotto la possibilità per il concessionario di concordare con il concedente una formula semplificata del sistema di adeguamento annuale delle tariffe di pedaggio;

Visto l'art. 19, comma 9-bis, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, e che – a decorrere dalla data di entrata in vigore della citata legge di conversione – abroga l'art. 1, comma 1021, della menzionata legge n. 296/2006, dettando una nuova disciplina in tema di «sovraprezzo» alle tariffe autostradali;

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 n. 65 del 1996 – 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 20 dicembre 1996, n. 319 (*Gazzetta Ufficiale* n. 305/1996), con la quale viene definito lo schema regolatorio complessivo del settore e in particolare viene indicata nella metodologia del price-cap il sistema di determinazione delle tariffe nonché stabilità in cinque anni la durata del periodo regolatorio;

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;

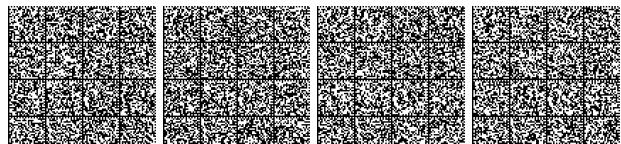
Vista la direttiva 30 luglio 2007 emanata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze (*Gazzetta Ufficiale* n. 224/2007), recante «Criteri di autorizzazione alle modificazioni del concessionario autostradale, derivanti da concentrazione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

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 direttiva emanata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, ai sensi dell'art. 1, comma 1025, della citata legge n. 296/2006;

Vista la nota 10 marzo 2010, n. 10352, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso lo schema di convenzione unica siglato in data 3 stesso mese tra ANAS S.p.A. e Società «Autocamionale della CISA» S.p.A. (CISA), corredata dai relativi allegati, e ne ha chiesto la sottoposizione a questo Comitato;

Considerato che con delibera 20 dicembre 2004, n. 96 (*Gazzetta Ufficiale* n. 147/2005), questo Comitato ha approvato, con le prescrizioni e con le raccomandazioni formulate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il progetto preliminare del «Raccordo Autostradale della CISA A15 - Autostrada del Brennero A22 Fontevivo (Parma) - Nogarole Rocca (Verona)», incluso nella voce «Asse autostradale Brennero - Verona - Parma - La Spezia



zia» del Programma delle infrastrutture strategiche approvato con delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002), e ha:

individuato, quale soggetto aggiudicatore, ANAS S.p.A.;

preso atto che la CISA è concessionaria dell'Autostrada A15 Parma - La Spezia, con prolungamento per Mantova (Nogarole Rocca), in forza della convenzione stipulata con ANAS S.p.A. in data 7 dicembre 1999 e approvata con decreto interministeriale 21 dicembre 1999, n. 611/segr. Dicoter;

fissato il «limite di spesa» in 1.832.718.915,9 euro, inclusivi degli oneri di mitigazione ambientale e computati al lordo dei presumibili ribassi d'asta;

rilevato che il costo sarebbe stato sostenuto, in parziale autofinanziamento, dalla CISA S.p.A. e che il Ministero istruttore aveva rinviaiato alla fase di approvazione del progetto definitivo la richiesta di assegnazione di risorse a carico dei fondi destinati all'attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche;

Considerato che nel 2007 la CISA ha sottoscritto con ANAS una «convenzione unica», sostitutiva della citata convenzione del 7 dicembre 1999 e dei successivi atti aggiuntivi, che prevede in particolare la costruzione e l'esercizio dell'A15 Parma - La Spezia, delle opere costruite in occasione delle Colombiadi '92 e del prolungamento di detta autostrada verso Nogarole Rocca, suddiviso in due tratti funzionali: da Parma all'autostrada Cremona - Mantova e da tale autostrada a Nogarole Rocca;

Considerato che detta convenzione unica è stata approvata *ex lege* ai sensi del richiamato art. 8-*duodecies* del decreto-legge n. 59/2008, convertito dalla legge n. 101/2008, ma è divenuta efficace solo dopo l'archiviazione (avvenuta l'8 ottobre 2009) della procedura di infrazione avviata dalla Commissione europea;

Considerato che nella seduta del 22 gennaio 2010, con delibera n. 2, questo Comitato ha preso atto che è stato redatto il progetto definitivo del citato prolungamento dell'autostrada fino a Nogarole Rocca, che reca un costo aggiornato di 2.730,9 milioni di euro, e che, a parziale copertura di detto costo, il piano economico finanziario allegato al citato progetto definitivo prevede incrementi tariffari del 7,5 per cento annuo nel periodo 2011-2018 e un contributo di 900 milioni di euro oltre IVA, con un «valore di subentro» di 1.730 milioni di euro che si ipotizzava venisse garantito dal Fondo di garanzia per le opere pubbliche (FGOP) di cui alla legge 24 dicembre 2007, n. 244;

Considerato che, nell'occasione, questo Comitato ha approvato il progetto definitivo del solo 1° lotto, da Parma a Trecasali/Terre Verdiane, del costo di 513 milioni di euro – corredato da un piano economico-finanziario, che prevede la realizzazione del suddetto 1° lotto in totale autofinanziamento della concessionaria e senza «valore di subentro» – e ha subordinato l'efficacia di detta approvazione alla modifica della convenzione unica vigente in modo da prevedere l'esecuzione in totale autofinanziamento, da parte della società concessionaria, del lotto approvato;

Considerato che il NARS, nella seduta dell'11 maggio 2010, ha reso il parere n. 7, con cui si è pronunciato favorevolmente in merito allo schema di «convenzione unica» tra ANAS e CISA, che assolve all'adempimento di cui alla citata delibera n. 2/2010, a condizione che si tenga conto di alcune osservazioni formulate nel parere stesso;

Considerato che, nel corso dell'istruttoria, il Ministero dell'economia e delle finanze ha formulato ulteriori osservazioni oltre a quelle rappresentate in sede NARS;

Considerato che la CISA S.p.A. già nel 2007 aveva richiesto il riequilibrio economico-finanziario della concessione, ai sensi della citata delibera n. 39/2007 che dichiara quindi applicabile anche agli interventi, in parte in corso, provenienti dalla convenzione del 1999;

Considerato che, nel corso della riunione preparatoria dell'odierna seduta, è stata consegnata la nota n. 20656 di pari data, con la quale il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti esprime le motivazioni per cui non ritiene recepibili le indicazioni di carattere generale formulate dal NARS in merito, tra l'altro, alla rimodulazione del debito verso il Fondo centrale di garanzia ed alle verifiche sui parametri di costruzione dei piani economico-finanziari;

Considerato che con nota n. 40198 del 12 maggio 2010, il Ministero dell'economia e delle finanze - RGS segnala che l'appunto istruttorio predisposto dagli uffici di questo Comitato per la predetta riunione preparatoria include le prescrizioni richieste dalla RGS anche in linea con le indicazioni del NARS, salve le definitive valutazioni dello stesso Ministero in ordine alla destinazione dei profitti aggiuntivi derivanti dall'incremento del volume di traffico rispetto alle previsioni;

Considerato che con successiva nota n. 43722 del 13 maggio 2010, consegnata in seduta, il Ministero dell'economia e delle finanze - RGS ha espresso le proprie valutazioni in merito alla richiamata lettera del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 20656 dell'11 maggio 2010 e ha formulato specifiche valutazioni in merito allo schema convenzionale in esame;

Udita la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Prende atto:

1. Dei contenuti dello schema di «convenzione unica» siglata tra ANAS S.p.A. e CISA S.p.A. – che assolve all'adempimento previsto dalla delibera n. 2/2010 e che sostituisce, a tutti gli effetti, la convenzione siglata il 9 luglio 2007 – e, in particolare, che:

lo schema di convenzione ha per oggetto l'integrale ed unitaria regolamentazione del rapporto tra il concedente ed il concessionario per la costruzione e l'esercizio di tutti gli interventi già assentiti in concessione di costruzione ed esercizio dalla citata convenzione del 9 luglio 2007:

A15 Parma - La Spezia Km 101;

Prolungamento per Mantova (Nogarole - Rocca) Km 83;



opere realizzate ai sensi del decreto-legge 1° aprile 1989, n. 121, convertito dalla legge 29 maggio 1989, n. 205, e della legge 23 agosto 1988, n. 373 (Colombiane '92);

il prolungamento per Mantova, come nella precedente convenzione, è suddiviso in due tratte funzionali: da Parma all'autostrada regionale Cremona - Mantova, nel cui ambito è ora individuato il primo lotto da Parma a Trecasali / Terre Verdiane con relative opere connesse, e dall'autostrada regionale citata a Nogarole - Rocca;

lo schema di convenzione, comprendente una ipotesi di sviluppo di piano al 2056, è corredata da due versioni del piano economico-finanziario, di cui la prima (sviluppata nell'allegato E1) riferita, oltre che all'autostrada in esercizio, solo al 1° lotto approvato da questo Comitato e la seconda (allegato E) relativa invece all'intera tratta di prosecuzione dell'autostrada fino a Nogarole - Rocca;

il piano economico-finanziario concernente solo il citato 1° lotto da Parma a Trecasali / Terre Verdiane è calibrato su un piano di investimenti che prevede, nell'arco temporale 2009-2017, i seguenti investimenti:

sulla tratta Parma - La Spezia 105,6 milioni di euro;

sulla tratta Parma - Nogarole Rocca 513,5 milioni di euro, di cui 482,4 milioni di euro ancora da realizzare;

il piano economico-finanziario riferito all'opera complessiva prevede, invece, la realizzazione dell'intero prolungamento al costo di 2.730,9 milioni di euro e alle condizioni indicate nella «presa d'atto» della delibera n. 2/2010, e include inoltre i citati investimenti di 105,6 milioni di euro sulla tratta Parma-La Spezia;

il NARS, rilevato che la realizzazione dell'intero prolungamento necessiterebbe dell'erogazione di un contributo pubblico di 900 milioni di euro in relazione agli esiti di analisi di elasticità della domanda a fronte di incrementi tariffari superiori all'80% e della prestazione della garanzia del FGOP a copertura dell'ipotizzato «valore di subentro», ha circoscritto il proprio parere al piano economico finanziario di cui all'allegato E1 nelle more della definizione di tali presupposti;

la scadenza della concessione è confermata alla data del 31 dicembre 2031, già prevista dalla convenzione del 2007;

non è previsto alcun «valore di subentro» per la realizzazione del 1° lotto del prolungamento verso Nogarole Rocca;

la società concessionaria risulta esposta nei confronti del soppresso Fondo centrale di garanzia per un importo pari a circa 92,7 milioni di euro, da estinguere entro la durata della convenzione secondo lo stesso piano di ammortamento previsto nella convenzione del 2007;

il Wacc (Tasso di remunerazione del capitale investito), al lordo dell'imposizione fiscale, è pari al 9,79 per cento;

la concessionaria ha optato per la formula di adeguamento tariffario semplificata, assumendo a riferimento il tasso di inflazione effettiva degli ultimi 12 mesi, calcolato sulla base della variazione media annua dei prezzi al consumo per l'intera collettività nazionale (indice NIC) registrata dall'ISTAT nel periodo 1 luglio-30 giugno ante-

cedente alla data di presentazione della richiesta di variazione tariffaria, e quantificando nel 70 per cento la misura dell'inflazione da considerare: in base alle assunzioni così effettuate nel piano economico-finanziario si determina un incremento pari all'1,05 per cento annuo per il periodo 2008-2012;

la convenzione prevede però anche l'applicazione di una componente X, quale fattore percentuale di adeguamento annuale della tariffa determinato all'inizio di ogni periodo regolatorio e che viene quantificato, nel piano di cui all'allegato E1, nello 0,24 per cento annuo per il periodo 2011-2018;

il parametro K, sempre nell'ambito del piano economico-finanziario di cui all'allegato E1, assume il valore del 5,93 per cento annuo per il suddetto periodo 2011-2018;

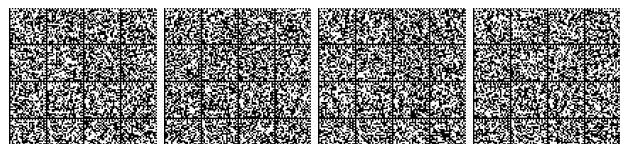
l'art. 19 e l'Allegato C individuano gli indicatori di qualità che, stante la rilevata adozione della formula tariffaria semplificata, rilevano solo ai fini dell'eventuale applicazione delle sanzioni indicate nell'allegato N e riproducono quelli tradizionalmente adottati, riferiti all'incidentalità ed allo stato strutturale delle pavimentazioni, mentre l'art. 31 del medesimo schema stabilisce a carico del concessionario l'onere di redigere la Carta dei servizi e di procedere al suo aggiornamento annuale, fermo restando l'obbligo – sancito all'art. 3, comma 2, lettera e) – di introdurre le modifiche agli indicatori di qualità che risultano necessarie ai sensi delle direttive di questo Comitato adottate anche in attuazione del citato art. 21, comma 3, del decreto-legge n. 355/2003 convertito dalla legge n. 47/2004;

2. della necessità, in relazione alle considerazioni svolte dal Ministero dell'economia e delle finanze nella citata lettera del 13 maggio 2010, di verifiche sulla correttezza dei parametri di costruzione del piano economico - finanziario;

Delibera:

È valutato positivamente lo schema di «convenzione unica» tra ANAS S.p.A. e CISA S.p.A. subordinatamente all'osservanza delle seguenti prescrizioni, con la precisazione che questo Comitato, per le medesime motivazioni indicate nel parere NARS e richiamate nella «presa d'atto», ha limitato le proprie valutazioni al piano economico-finanziario riportato all'allegato E1 dello schema stesso e riferito, oltre che alla tratta in esercizio, solo al primo lotto da Parma a Trecasali / Terre Verdiane il cui progetto definitivo è stato approvato con la delibera n. 2/2010:

l'art. 5 deve essere riformulato stralciando il 1° lotto del prolungamento dal novero delle opere che, se non ammortizzate entro il termine di scadenza della concessione, danno luogo ad un indennizzo e depennando la clausola che fissa il termine di 120 giorni entro il quale il subentrante deve indennizzare il concessionario e che prevede, in caso di ritardato pagamento dell'indennizzo, la corresponsione di un interesse nella misura del tasso BCE maggiorato di un punto;



deve essere, del pari, stralciata la clausola che accolla al concedente l'indennizzo di cui sopra qualora il subentro del nuovo concessionario non avvenga entro 24 mesi dalla scadenza della concessione (punto 5.4);

è da rivedere la clausola (art. 9) sulla decadenza sostituendo come segue il comma 3: «Il concedente subentra in tutti i rapporti attivi e passivi ad esclusione di quelli di natura finanziaria, di cui è titolare il concessionario e relativi all'oggetto della presente convenzione, in essere al momento del trasferimento della concessione, fermo restando il diritto di rivalsa del concedente nei confronti del concessionario. Il trasferimento è subordinato al pagamento da parte del concedente al concessionario decaduto di un importo corrispondente al costo degli investimenti effettivamente sostenuti, al netto degli ammortamenti, calcolato secondo la normativa applicabile ai singoli investimenti autorizzati dal concedente, certificati da una Società di revisione scelta di comune accordo ovvero, in caso di disaccordo, dal concedente, salvo eventuali modifiche normative e regolamentari».

all'art. 11, comma 9, deve essere prevista la destinazione di tutti gli extraprofitti realizzati nell'ultimo periodo regolatorio al riequilibrio del piano economico-finanziario;

l'art. 12 è da completare con l'indicazione dei riferimenti normativi che fissano la misura del canone annuo dovuto ai «soggetti legittimi» e con la precisazione che il canone stesso è integrato dell'importo stabilito dall'art. 19, comma 9-bis, della legge n. 102/2009;

deve essere modificata la clausola di cui all'art. 13 della convenzione prevedendo che tutti i ricavi conseguiti dalle sub concessioni sul sedime autostradale e dalle altre attività collaterali svolte, ivi comprese quelle relative allo sfruttamento a fini commerciali delle reti di telecomunicazioni, sono destinati al riequilibrio economico finanziario della concessione;

debbono essere chiariti i motivi dell'inserimento del fattore X nell'ambito della formula tariffaria semplificata, posto che tale componente, che viene presentata quale fattore percentuale di adeguamento annuale della tariffa determinato all'inizio di ogni periodo regolatorio e costante all'interno di esso, non è di norma ricompresa nella formula tariffaria semplificata (art. 15);

debbono essere forniti chiarimenti sulla portata della clausola che prevede la riprogrammazione e remunerazione, come nuovi, degli interventi non realizzati nel periodo precedente (art. 17.4);

l'art. 17-bis deve essere riformulato in modo da prevedere la destinazione dei benefici derivanti da incremento del traffico e non accantonati nell'apposito fondo previsto dall'articolo stesso all'equilibrio del piano economico-finanziario;

all'art 17-ter occorre sostituire il comma 1 con la seguente formulazione: «Le somme accantonate diventeranno disponibili per il Concessionario, su apposita disposizione del Concedente, al raggiungimento del valore dell'investimento previsto nel piano finanziario incrementato dell'importo da accantonare di cui sopra. Qua-

loro l'importo di spesa di piano finanziario incrementato dell'accantonamento sia superiore alla spesa consuntiva, detta eccedenza dovrà essere destinata alla riduzione del «valore di subentro»;

debbono essere forniti «fogli di calcolo» sulla determinazione del valore K;

la tabella riportata all'allegato L, relativa ai criteri per la quantificazione dei benefici finanziari ed alla modalità di recupero degli investimenti non realizzati o realizzati in ritardo, deve essere integrata indicando la differenza degli investimenti in beni gratuitamente devolvibili maturati in base alle previsioni al 31 dicembre 2008 e quelli effettivamente accantonati nella riserva nominativa di patrimonio netto;

il piano economico-finanziario – in ottemperanza a quanto previsto in materia dalla direttiva emanata ai sensi dell'art. 1, comma 1025, della legge n. 296/2006 e meglio specificata in premessa – deve essere rimodulato prevedendo la restituzione anticipata, rispetto all'attuale piano di rimborso, del debito verso l'ex Fondo centrale di garanzia, nei limiti dei flussi di cassa netti disponibili annualmente, come riportati nel suddetto piano;

Raccomanda

al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di:

adottare tutte le iniziative possibili affinché in tempi brevi vengano sottoposte a questo Comitato le linee-guida previste ai punti 3.3 e 3.12 del documento tecnico allegato alla delibera n. 39/2007 nella stesura aggiornata richiesta ad ANAS S.p.A. con nota 28 ottobre 2009, n. 42779, e l'aggiornamento dello schema di piano finanziario emanato con il citato decreto interministeriale n. 125/1997;

sottoporre, in tempi brevi, a questo Comitato anche la proposta di integrazione degli standard di qualità e di misurazione e verifica dei relativi livelli prevista all'art. 21, comma 3, del decreto-legge n. 355/2003, convertito dalla legge n. 47/2004;

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;

assicurare adeguate e puntuali verifiche sul rispetto della convenzione, garantendo nel contempo un monitoraggio costante.

Roma, 13 maggio 2010

Il Vice Presidente: TREMONTI

Il segretario : MICCICHÉ

Registrato alla Corte dei conti il 4 ottobre 2010

Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 6, Economia e finanze foglio n. 105

10A12280

