

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 5 maggio 2011.

Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/2001).Convenzione fra la società autostradale Bre. Be.Mi. e C.A.L. S.p.a.: parere su secondo atto aggiuntivo.
(Deliberazione n. 4/2011).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. "legge obiettivo"), che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un Programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali 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;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che all'art. 13 - oltre ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato - reca modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001, prevedendo in particolare 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 il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante "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 visti in particolare:

- la parte II, titolo III, capo IV, concernente "Lavori relativi a infrastrutture strategiche insediamenti produttivi";

- l'art. 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, recante "Attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale", come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

Vista la legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007), che all'art. 1, comma 979, ha previsto che le funzioni ed i poteri di soggetto concedente e aggiudicatore per la realizzazione dell'autostrada diretta Brescia - Bergamo - Milano e di altre due autostrade lombarde venissero trasferiti da ANAS S.p.A. ad un soggetto di diritto pubblico che subentra in tutti i diritti attivi e passivi inerenti alla realizzazione di dette infrastrutture e da costituire in forma societaria e partecipata dalla stessa ANAS S.p.A. e dalla Regione Lombardia o da soggetto da essa interamente partecipato;

Vista la legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008) che all'art. 2, comma 264 e ss, autorizza la

Cassa depositi e prestiti a costituire, presso la gestione separata, un apposito fondo, denominato Fondo di garanzia per le opere pubbliche (FGOP) al fine di ridurre le contribuzioni pubbliche a fondo perduto mediante la prestazione di garanzie, in favore dei soggetti pubblici o privati coinvolti nella realizzazione o nella gestione delle opere, volte ad assicurare il mantenimento del relativo equilibrio economico-finanziario;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), 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 riporta all'allegato 1 - nell'ambito del "Sistema plurimodale padano", tra i sistemi stradali ed autostradali - la infrastruttura denominata "Asse autostradale medio padano Brescia, Bergamo e Milano e Passante di Mestre" con un costo di 2.737.222 milioni di euro e che all'allegato 2, nella parte relativa alla Regione Lombardia, tra i "Corridoi autostradali e stradali" include il "Collegamento autostradale Brescia, Bergamo e Milano (Bre.Be.Mi)";

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (G.U. n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 5 dicembre 2003, n. 120 (G.U. n. 263/2005), con la quale questo Comitato ha approvato, con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il progetto preliminare della "linea AV/AC Milano-Verona";

Vista la delibera 29 luglio 2005, n. 93 (G.U. n. 263/2005), con la quale questo Comitato, rilevato che l'Asse autostradale medio padano Brescia, Bergamo e Milano è incluso nell'Intesa generale quadro stipulata tra il Governo e la Regione Lombardia l'11 aprile 2003, ha:

- approvato, con prescrizioni, il progetto preliminare del collegamento autostradale di connessione tra le città di Brescia, Bergamo e Milano, fissando in 1.580 milioni di euro il limite di spesa dell'intervento;

- preso atto che il Soggetto aggiudicatore dell'intervento era l'ANAS, costituita in società per azioni a norma del decreto-legge 8 luglio 2002, n. 138, convertito nella legge 8 agosto 2002, n. 178;

- preso atto altresì che l'A.TI. Brebemi S.p.A. ed altri, a seguito di apposita gara, è risultata aggiudicataria della concessione di costruzione ed esercizio del collegamento autostradale tra Brescia, Bergamo e Milano e che la relativa convenzione è stata stipulata con ANAS S.p.A. il 24 luglio 2003 ed approvata con decreto interministeriale del 16 ottobre 2003;

- demandato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di sottoporre a questo Comitato, d'intesa con la Regione Lombardia, una relazione istruttoria in ordine ai sovraccosti registrati rispetto al costo dell'opera evidenziato nella nota ANAS del 3 maggio 2004 e connessi all'affiancamento alla citata linea ferroviaria AV/AC Mi-



lano - Verona, alle prescrizioni della Commissione Speciale VIA e della citata Regione ed ai maggiori oneri derivanti da aggiornamenti normativi e dei costi di materiali di costruzione;

Vista la delibera 20 dicembre 2005, n. 142 (G.U. n. 166/2006), con la quale questo Comitato ha:

- preso atto dei contenuti della relazione sui "sovvraccosti", predisposta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti d'intesa con la Regione Lombardia in esito al mandato conferito con la citata delibera n. 93/2005, quantificando in euro 1.235.170.000 il costo complessivo dell'opera - inclusivo di detti sovraccosti, ma al netto dei ribassi d'asta applicati, nella misura originariamente stimata, anche sul costo dei lavori aggiuntivi - e confermando comunque in euro 1.580.000.000 il "limite di spesa" dell'intervento;

- disposto che ANAS S.p.A. redigesse un piano economico-finanziario nel quale individuare, nel rispetto della normativa nazionale e comunitaria vigente in materia, le misure atte a fronteggiare il maggior costo dell'intervento, prevedendo che il citato Ministero sottoponesse a questo Comitato stesso le linee generali del predetto piano prima dell'approvazione del medesimo, da effettuare con le procedure di rito;

Vista la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (G.U. n. 199/2006 S.O.), con la quale questo Comitato, nel rivisitare il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, ha confermato - nell'articolazione del "Sistema plurimodale padano" - l'"Asse autostradale medio padano Brescia, Bergamo e Milano";

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

Considerato che in data 19 febbraio 2007 è stata costituita - ai sensi del citato art. 1, comma 979, della legge n. 296/2006 - la "Concessioni Autostrade Lombarde S.p.A." (CAL S.p.A.);

Considerato che con delibera 4 ottobre 2007, n. 109 (G.U. n. 256/2007), questo Comitato ha preso atto dei contenuti dello schema di "Convenzione unica" tra CAL S.p.A. e la Società di progetto Brebemi S.p.A. - predisposto ai sensi dell'art. 2, commi 82 e seguenti, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito nella legge 24 novembre 2006, n. 286, e s.m.i - ed ha espresso valutazione positiva sullo schema stesso, formulando alcune prescrizioni da recepire nella stesura definitiva della convenzione;

Considerato che con decreto del Ministro delle infrastrutture, emanato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze in data 23 gennaio 2008 e registrato alla Corte dei Conti in data 31 gennaio 2008, è stata approvata la "Convenzione unica" tra CAL S.p.A. e la Società di progetto Brebemi S.p.A.; convenzione che, al punto 11.3, prevede, tra l'altro, che il piano economico-finanziario sia aggiornato in sede di approvazione del progetto definitivo;

Considerato che con delibera 26 giugno 2009, n. 42 (G.U. n. 185/2009), questo Comitato ha, tra l'altro:

- approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto definitivo dell'intervento "Collegamento autostradale di connessione tra le Città di Brescia, Bergamo e Milano" con il nuovo limite di spesa pari a euro 1.611.300.250;

- richiesto, al punto 2.1., che C.A.L. S.p.A. e il concessionario provvedano alla stipula di apposito atto aggiuntivo alla "Convenzione unica" precedentemente citata, da approvare nelle forme di rito, per adottare il nuovo piano economico-finanziario che sostituisca quello allegato alla citata "Convenzione unica";

- precisato che il nuovo piano, soprattutto in presenza di eventi che incidano positivamente sui contenuti del piano stesso, può recare scostamenti, in termini di livelli tariffari e di "valore di subentro", rispetto al piano allegato al progetto definitivo e senza superare i valori da quest'ultimo definiti, che sono quindi da considerare valori massimi, fermo restando le indicazioni della delibera n. 109/2007 sui valori del parametro X per i periodi regolatori successivi al primo e rilevanti ai fini dell'adeguamento annuale;

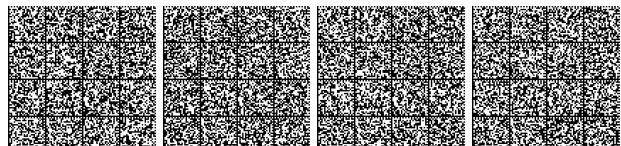
- previsto, altresì, che lo schema di atto aggiuntivo gli venga trasmesso, per un preventivo parere, qualora il nuovo piano presenti modifiche rispetto a quello valutato nella stessa seduta ovvero nell'ipotesi che l'atto aggiuntivo tratti punti ulteriori rispetto all'adozione del piano;

- invitato il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ad informare il Comitato stesso in merito all'attivazione del Fondo di Garanzia sulle Opere Pubbliche ("F.G.O.P.") tenendo conto che l'eventuale mancata o diversa prestazione della garanzia di cui al medesimo Fondo comporta l'attivazione della procedura di cui al punto 11.8 della convenzione vigente;

Considerato che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con nota del 21 luglio 2010 n. 31658, nell'invitare il citato atto aggiuntivo ha, altresì, trasmesso una nota di C.A.L. S.p.A. del 20 luglio 2010 con cui il concedente dichiara: a) il venire meno della necessità di prestazione della garanzia a valere sul F.G.O.P; b) la sostanziale invarianza dei principali elementi del piano economico-finanziario, con particolare riferimento ai livelli tariffari e al valore di subentro, di cui al piano economico-finanziario allegato al progetto definitivo; c) l'invarianza del valore residuo dell'infrastruttura e l'aderenza al valore di mercato;

Considerato che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con nota del 21 luglio 2010 n. 31658, ha richiesto l'iscrizione all'ordine del giorno del Comitato di una presa d'atto del venire meno della garanzia dello F.G.O.P e della invarianza dei principali elementi del piano economico finanziario, con particolare riferimento ai livelli tariffari e al valore di subentro, previo parere dell'Unità tecnica finanza di progetto;

Considerato che l'Unità tecnica finanza di progetto, nell'esprimere il proprio parere - con nota 21 luglio 2010 DIPE, n. 3284 P - ha ritenuto necessario che concedente e



concessionario attestino che la mancata attivazione della citata garanzia conserva inalterato, oltre ai livelli tariffari e al valore di subentro, anche il costo complessivo del debito;

Considerato che con delibera 22 luglio 2010, n. 72 (G.U. n. 10/2011), questo Comitato ha preso atto dei contenuti della citata nota di C.A.L. S.p.A. e delle valutazioni fornite dall'Unità tecnica finanza di progetto, invitando il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ad acquisire l'attestazione da parte di C.A.L. S.p.A. e del concessionario circa l'invarianza del costo del debito, nel caso sia già intervenuta la sottoscrizione del contratto di finanziamento da parte del concessionario stesso, ovvero l'attestazione circa il mantenimento dell'equilibrio economico-finanziario della concessione ai sensi e per gli effetti dell'art. 143 del decreto legislativo n. 163/2006, in linea con i valori del piano economico-finanziario già esaminato dall'Unità tecnica finanza di progetto nel rispetto dei valori massimi di cui al punto 2.1. della citata delibera n. 42/2009;

Considerato che, con nota in data 1° ottobre 2010, la CAL S.p.A. ha reso l'attestazione richiesta da questo Comitato con la citata delibera n. 72/2010 che dichiara, in particolare, che l'equilibrio economico finanziario è assicurato da: a) l'incremento dei flussi di traffico, attesi in conseguenza della realizzazione, nel rispetto del quadro economico approvato da questo Comitato, della terza corsia anche nel tratto compreso tra il raccordo Ospitaletto - Montichiari e lo svincolo di Treviglio Est - Caravaggio, come previsto dalla raccomandazione n. 17 all'Allegato n. 1 della delibera n. 42/2009; b) l'assunzione di un nuovo valore previsionale del parametro X per ciascuno dei periodi regolatori;

Considerato che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, emanato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze in data 8 ottobre 2010 e registrato alla Corte dei Conti in data 11 novembre 2010, è stato approvato l'Atto aggiuntivo n. 1, sottoscritto in data 7 settembre 2009, come integrato con atto del 4 giugno 2010, alla Convenzione unica, atto con il quale il Piano economico-finanziario allegato a detta convenzione è stato sostituito con il Piano inviato a corredo del progetto definitivo;

Considerato che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con note del 2 e 3 maggio 2011, ha chiesto il parere di questo Comitato sul II Atto aggiuntivo alla Convenzione unica, sottoscritto in data 22 dicembre 2010;

Considerato, altresì, che, con nota 4 maggio 2011 n. 58961, il Ministero dell'economia e delle finanze ha ritenuto necessario acquisire sia idonea attestazione sottoscritta da concedente e concessionaria per giustificare, in relazione a quanto precedentemente asseverato con la citata nota CAL del 1° ottobre 2010, la necessità di un nuovo Atto aggiuntivo, sia le valutazioni dell'ANAS circa la sostenibilità del piano economico finanziario;

Considerato che C.A.L S.p.A. e Bre.Be.Mi S.p.A. hanno prodotto attestazione in data 4 maggio 2011, consegnata in seduta, che dichiara fra l'altro:

- l'individuazione da parte di concedente e concessionario di una diversa soluzione di equilibrio economico finanziario che prevede, fra l'altro, il finanziamento diretto da parte di Cassa depositi e prestiti S.p.A.;

- che tale finanziamento diretto risulta essere una soluzione alternativa rispetto alla prestazione della garanzia del F.G.O.P;

- che tale soluzione finanziaria comporta un costo medio del debito complessivo superiore al costo medio del debito previsto nel piano economico finanziario di cui al I Atto aggiuntivo e comunque nel rispetto del valore dello spread massimo indicato nel medesimo piano allegato al I Atto aggiuntivo;

- che, in ogni caso, a fronte di detto incremento del costo stimato complessivo del finanziamento, l'equilibrio economico finanziario della concessione è garantito dalle misure indicate con la citata attestazione resa da CAL S.p.A. in data 1° ottobre 2010, integrata *in parte qua* con l'indicazione di un incremento del valore previsionale del fattore X, a partire dai periodi regolatori successivi al primo, pari all'1,01 per cento;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze che rileva la necessità che venga eliminato l'ultimo periodo della premessa dall'Allegato "B" ("Relazione accompagnatoria al PEF del 22 dicembre 2010");

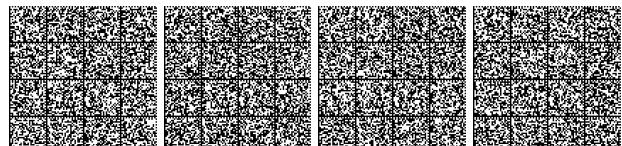
Prende atto

dei contenuti dell'attestazione rilasciata in data 4 maggio 2011 da C.A.L. S.p.A. e da Bre.Be.Mi S.p.A., e in particolare che:

- le parti sottolineano che il Piano economico finanziario allegato all'Atto aggiuntivo n. 2 prevede, tra l'altro, un intervento di Cassa depositi e prestiti S.p.A. sotto forma di finanziamento diretto del progetto;

- che tale soluzione finanziaria comporta un costo medio del debito complessivo superiore al costo medio del debito previsto nel piano economico finanziario di cui al I Atto aggiuntivo e comunque nel rispetto del valore dello spread massimo indicato nel medesimo piano allegato al I Atto aggiuntivo;

- che, a fronte di detto incremento del costo stimato complessivo del finanziamento, l'equilibrio economico finanziario della concessione è garantito dall'incremento dei flussi di traffico, attesi in conseguenza della realizzazione, nel rispetto del quadro economico approvato da questo Comitato, della terza corsia anche nel tratto compreso tra il raccordo Ospitaletto - Montichiari e lo svincolo di Treviglio Est - Caravaggio, come previsto dalla raccomandazione n. 17 all'Allegato n. 1 della delibera n. 42/2009, nonché dell'assunzione di un valore del parametro X pari a 2,99 per cento, nell'ambito della



formula tariffaria di cui alla delibera di questo Comitato n. 39/2007, per i periodi regolatori successivi al primo;

- concedente e concessionaria evidenziano che, in linea con le indicazioni della delibera di questo Comitato n. 42/2009, sono rimasti immutati i livelli massimi della tariffa base di pedaggio ed il "valore di subentro" e che le variazioni investono esclusivamente gli elementi di adeguamento delle tariffe di cui agli specifici allegati alla Convenzione unica richiamati all'art. 2.5 della medesima;

Esprime parere favorevole

in ordine al II Atto aggiuntivo alla Convenzione unica tra C.A.L. S.p.A. e Bre.Be.Mi. S.p.A. a condizione che venga eliminato l'ultimo periodo della premessa dall'Allegato "6" ("Relazione accompagnatoria al PEF del 22 dicembre 2010").

Roma, 5 maggio 2011

Il Presidente: BERLUSCONI

Il Segretario: MICCICHÉ

*Registrato alla Corte dei conti il 19 dicembre 2011
Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n.11, Economia e finanze, foglio n.391*

11A16581

DELIBERAZIONE 3 agosto 2011.

Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/2001). Diretrice Civitavecchia-Orte-Terni-Rieti. Tratto Terni (Loc. San Carlo) - Confine regionale (CUP F71B01000160001). Variante al progetto definitivo. (Deliberazione n. 55/2011).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001 n. 443, che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un Programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali 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;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che all'art. 13 - oltre ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel Programma approvato da questo Comitato - reca modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni

legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, e s.m.i.;

Visto l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un Codice Unico di Progetto (CUP);

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente il «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 visti in particolare:

la parte II, titolo III, capo IV, concernente «Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi» e specificamente l'art. 163, che conferma la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «Struttura tecnica di missione»;

l'art. 256 che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, concernente l'«Attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale», come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

Vista la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che, reca un Piano straordinario contro la mafia, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia e che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di inosservanza degli obblighi previsti dalla legge stessa, tra cui la mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che nell'allegato 1 include, nell'ambito dei «Corridoi trasversali e dorsale appenninica» tra i «Sistemi stradali ed autostradali», il collegamento «Terni – Rieti» e che nell'allegato 2, tra gli interventi che interessano il territorio della Regione Umbria, riporta la «Tratta Terni-Rieti (prolungamento Cesena-Terni-Orte E45)»;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (G.U. n. 87/2003, errata corrigé in Gazzetta Ufficiale n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (G.U. n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel Programma delle infrastrutture strategiche;

