

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 23 dicembre 2015.

Convenzione unica tra Anas S.p.a. e Satap S.p.a. - tronco A21 revisione del piano economico finanziario e atto aggiuntivo. (Delibera n. 110/2015).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Visto il decreto legislativo 5 dicembre 1997, n. 430, che ha confermato a questo Comitato la funzione di definire le linee guida in materia di regolazione dei servizi di pubblica utilità, ferme restando le competenze delle autorità di settore;

Visto il decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, che, tra l'altro, all'art. 36, comma 1, nel modificare l'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, conferma la competenza di questo Comitato in materia di atti convenzionali con particolare riferimento ai profili di finanza pubblica;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 novembre 2008 e successive modificazioni ed integrazioni, con il quale si è proceduto alla riorganizzazione del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida sulla regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS), istituito con delibera 8 maggio 1996, n. 81 (*Gazzetta Ufficiale* n. 138/1996), che, all'art. 1, prevede che, su richiesta di questo Comitato o dei Ministeri interessati, lo stesso Nucleo esprima parere in materia tariffaria e di regolamentazione economica dei settori di pubblica utilità;

Vista la normativa vigente in materia di regolazione del settore autostradale, e in particolare:

il decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, e successive modificazioni ed integrazioni, e visto in particolare l'art. 2, che:

i) al comma 82 prevede che tutte le clausole delle convenzioni autostradali siano inserite in una convenzione unica;

ii) al comma 83 individua le condizioni che le clausole della convenzione unica debbano assicurare;

iii) al comma 84 prevede che gli schemi di convenzione unica, sentito il NARS, siano sottoposti all'esame di questo Comitato;

iv) al comma 85 elenca gli obblighi delle società concessionarie autostradali;

l'art. 8-duodecies del decreto-legge 8 aprile 2008, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 giugno 2008, n. 101, e successive modificazioni ed integrazioni;

Viste le direttive adottate da questo Comitato per il settore autostradale e viste, in particolare: la delibera 20 dicembre 1996, n. 319 (*Gazzetta Ufficiale* n. 305/1996),

con cui è stato indicato la metodologia del price-cap per la determinazione delle tariffe e stabilita in cinque anni la durata del periodo regolatorio; la delibera 15 giugno 2007, n. 39 (*Gazzetta Ufficiale* n. 197/2007); la delibera 21 marzo 2013, n. 27 (*Gazzetta Ufficiale* n. 120/2013) e la delibera 19 luglio 2013, n. 30 (*Gazzetta Ufficiale* n. 297/2013), che ha definito i requisiti di solidità patrimoniale;

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» e il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 dicembre 1998 (*Gazzetta Ufficiale* n. 26/1999 supplemento ordinario), recante «Schema generale di riferimento per la predisposizione della carta dei servizi pubblici del settore trasporti (Carta della mobilità)»;

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, relativo allo schema di Piano economico finanziario (PEF) da adottare da parte delle Società concessionarie autostradali;

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 successive modificazioni ed integrazioni;

Vista la disciplina vigente in materia di Codice unico di progetto (CUP) e, in particolare:

la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinarie in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, dispone che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP;

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, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

le delibere 27 dicembre 2002, n. 143 (*Gazzetta Ufficiale* n. 87/2003, errata corregge in *Gazzetta Ufficiale* n. 140/2003) e 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004), con le quali questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e stabilito che lo stesso CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, che all'art. 1, comma 5, istituisce presso questo Comitato il «Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici» (MIP), con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo e funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

Viste la delibera 17 dicembre 2007, n. 134, e la delibera 19 luglio 2013, n. 31, con le quali questo Comitato ha valutato favorevolmente, con prescrizioni, lo schema



di convenzione unica tra ANAS S.p.a. e SATAP S.p.a. - tronco A21, e ha formulato parere favorevole, con prescrizioni, in ordine al relativo atto aggiuntivo concernente i «requisiti di solidità patrimoniale»;

Vista la nota 19 novembre 2014, n. 10207, con cui il suddetto Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso, unitamente alla relativa relazione istruttoria, lo schema di atto aggiuntivo alla Convenzione unica sottoscritta in data 7 novembre 2007 tra ANAS S.p.a. e SATAP S.p.a. - tronco A21, l'aggiornamento del relativo Piano economico finanziario (PEF) e del piano finanziario regolatorio (PFR), e la relazione accompagnatoria al medesimo;

Vista la proposta di cui alla nota 21 ottobre 2015, n. 11138, con cui il suddetto Ministero ha richiesto l'iscrizione all'ordine del giorno di questo Comitato del sopracitato schema di atto aggiuntivo e dell'aggiornamento del relativo PEF;

Considerato che il NARS, in data 5 dicembre 2014, ha emesso il parere n. 9, pronunciandosi favorevolmente, con prescrizioni e raccomandazioni, in merito all'atto aggiuntivo e relativi allegati;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria e del richiamato parere del NARS, e in particolare:

che con nota 25 giugno 2014, n. 24817, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti aveva trasmesso una prima bozza di atto aggiuntivo alla citata Convenzione unica corredata, tra l'altro, dal relativo PEF e PFR;

che, a seguito di richiesta di documentazione integrativa, formulata dal NARS con nota 8 agosto 2014, n. 3489, il Ministero di settore ha proceduto all'inoltro, con nota 11 settembre 2014, n. 8190, di una seconda versione di atto aggiuntivo e del PEF e PFR, che sono stati esaminati dal NARS medesimo nella seduta istruttoria del 21 ottobre 2014;

che nella citata seduta istruttoria sono state rilevate alcune ulteriori esigenze di approfondimento, relative, in particolare, al PEF e al PFR;

che tali questioni sono state segnalate dal NARS al Ministero di settore con nota 30 ottobre 2014, n. 4588, riscontrata da detto Ministero con la citata nota 19 novembre 2014, con la quale è stata trasmessa la versione aggiornata del PEF e del PFR e una apposita tabella riepilogativa degli investimenti previsti nella Convenzione unica;

che il NARS, con il parere n. 9/2014, oltre a pronunciarsi favorevolmente, con prescrizioni e raccomandazioni, in merito alla versione aggiornata di atto aggiuntivo e relativi allegati, ha proposto alcune modifiche alla Convenzione unica ulteriori rispetto a quelle riportate nell'atto aggiuntivo stesso;

che la concessione scade il 30 giugno 2017;

che gli investimenti da realizzare ammontano a circa 77 milioni di euro;

che il tasso di congrua remunerazione del capitale investito è pari a circa l'11,18 per cento;

che il valore di subentro al termine della concessione è pari a circa 185 milioni di euro;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento di questo Comitato (art. 3 della delibera 30 aprile 2012, n. 62), e in particolare:

che in data 18 dicembre 2014 l'argomento è stato esaminato nel corso della riunione preparatoria di questo Comitato, durante la quale si è evidenziata la necessità che il Ministero di settore svolgesse ulteriori verifiche;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con nota 7 settembre 2015, n. 9120, nel riscontrare la nota del Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) 9 luglio 2015, n. 3073, ha rappresentato che la società concessionaria aveva espresso la propria indisponibilità ad adeguarsi alla indicazione del NARS in merito all'allineamento del parametro risk free del costo medio ponderato del capitale (WACC) alla media dei rendimenti BTP decennali benchmark riferiti agli ultimi dodici mesi antecedenti la proposta del Ministero per l'esame di questo Comitato;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con la succitata nota 21 ottobre 2015, n. 11138, anche a riscontro di nota del DIPE 25 settembre 2015, n. 4037, ha confermato la propria volontà di sottoporre a questo Comitato l'argomento in esame;

Ritenuto di condividere le valutazioni del NARS e di adottare le prescrizioni e raccomandazioni dal medesimo proposte;

Vista la nota 23 dicembre 2015, n. 5587, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione economica della Presidenza del Consiglio dei ministri (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'assenso del Ministro dell'economia e delle finanze e degli altri Ministri e Sottosegretari di Stato presenti;

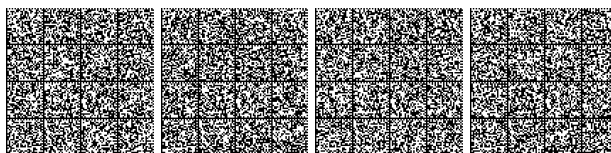
Delibera:

1. È formulato parere favorevole in ordine allo schema di atto aggiuntivo alla Convenzione unica stipulata in data il 10 ottobre 2007 tra l'ANAS S.p.a. e SATAP S.p.a. - tronco A21 e relativo aggiornamento del Piano economico finanziario (PEF), subordinatamente al recepimento delle prescrizioni di cui al parere del NARS 5 dicembre 2014, n. 9, riportate nell'allegato che forma parte integrante della presente delibera.

2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà:

ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti relativi a quanto deliberato al precedente punto 1;

a verificare, prima di procedere alla redazione del decreto di approvazione dell'atto aggiuntivo di cui al punto 1, che la stesura sulla quale questo Comitato si è espresso venga adeguata in modo da recepire tutte le prescrizioni formulate nella presente delibera.



3. Ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, articoli 5, 6 e 7, e in osservanza del principio che le informazioni comuni ai sistemi debbano essere inviate una sola volta, nonché per minimizzare le procedure e i connessi adempimenti, il concessionario SATAP - tronco A21 S.p.a. dovrà assicurare a questo Comitato flussi costanti di informazioni coerenti per contenuti con il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici, di cui all'art. 1 della legge n. 144/1999.

4. Ai sensi della richiamata delibera n. 24/2004, il CUP assegnato ai progetti inclusi nella Convenzione unica in argomento e relativi atti aggiuntivi dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante i progetti stessi.

Roma, 23 dicembre 2015

Il Presidente: RENZI

Il Segretario: LOTTI

Registrato alla Corte dei conti il 6 aprile 2016

Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze, reg.ne prev. n. 696

ALLEGATO

PRESCRIZIONI.

A) Per quanto riguarda lo schema di atto aggiuntivo:

1) al tredicesimo alinea delle «Premesse» va sostituito il riferimento al decreto interministeriale 31 dicembre 2013, n. 476, con il riferimento al decreto interministeriale n. 491 nella stessa data, e così ovunque sia previsto tale riferimento;

2) con riferimento all'art. 3, che sostituisce l'art. 5 della Convenzione unica:

all'art. 5.2 deve essere stralciata la seguente previsione: «oltre il saldo delle poste figurative risultante dal Piano finanziario regolatorio (PFR) sulla base dei dati consuntivi»;

all'art. 5.4 deve essere chiarito che l'ultimo periodo non potrà trovare applicazione nel caso in cui il Concessionario continui a gestire l'opera sino al completo azzeramento del valore di indennizzo;

3) all'art. 15.1 della Convenzione unica, come modificato dall'art. 7 dell'atto aggiuntivo, occorre sostituire il riferimento alla delibera CIPE n. 38/2007 con quello alla delibera CIPE n. 39/2007;

4) il comma 1 dell'art. 31 della Convenzione unica, relativo alla «Carta dei servizi»; come modificato dall'art. 9 dell'atto aggiuntivo, deve essere sostituito come segue: «Il concessionario è tenuto, nei termini di legge, alla redazione della Carta dei servizi con indicazione degli standard di qualità dei singoli servizi, ai sensi dell'art. 2, comma 2, del decreto legislativo 12 maggio 1995 e della legge 14 novembre 1995, n. 481, e delle istruzioni operative per l'adozione della carta dei servizi nel sistema autostradale in concessione e successive modificazioni ed integrazioni emanate da ANAS S.p.a. ai sensi della direttiva ministeriale in materia del 19 febbraio 2009, n. 102.

Il concessionario è tenuto al rispetto dei provvedimenti che vengano adottati in attuazione dell'art. 8 («Contenuto delle carte di servizio») del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, in merito alle indicazioni in modo specifico dei diritti, di natura anche risarcitoria, che gli utenti possano esigere nei confronti delle imprese che gestiscono il servizio o l'infrastruttura»;

5) il Ministero di settore dovrà verificare la convenienza della previsione di cui all'art. 10.

B) Per quanto concerne il Piano economico-finanziario (PEF) e il PFR:

6) deve essere adeguato il parametro risk free relativo alla media dei rendimenti del BTP decennale benchmark agli ultimi dodici mesi antecedenti la data di presentazione del Piano, da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, all'esame del CIPE;

7) nel PEF e PFR, in relazione alla variazione a fini regolatori presente nel computo del capitale investito netto regolatorio pari a 7,527

milioni di euro, data dalla somma di investimenti «non eligibili» e in precedenza «sospesi» da ripresentare – 4,376 milioni di euro – e di investimenti realizzati nel periodo 1° ottobre 2012-31 dicembre 2012 pari a 3,151 milioni di euro, rispettivamente devono (i) essere chiaramente identificate le spese sostenute effettivamente «eligibili» ed il momento di eleggibilità da considerare ai fini del computo del parametro K, (ii) essere specificata la quota della spesa per investimenti non riconosciuta nell'adeguamento tariffario 2014, in quanto il Ministero di settore dichiara che tale spesa è stata solo parzialmente riconosciuta in sede di tale adeguamento.

C) Per quanto riguarda l'allegato D allo schema di atto aggiuntivo:

8) l'allegato D dovrà essere modificato e integrato come segue:

nella clausola ivi riportata sostituire le parole successive a «Entro il 28 febbraio 2014» con la seguente frase: «il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti inoltrerà al CIPE l'atto aggiuntivo corredato del Piano economico finanziario. Il predetto Piano prevederà anche il recupero del differenziale tra l'incremento tariffario disposto all'art. 1 per l'anno 2014 e quello che risulterà dal Piano finanziario»;

aggiungere la clausola: «Sono fatti salvi i recuperi derivanti dal ricalcolo del tax rate ai sensi della delibera CIPE n. 27/2013 per effetto delle modifiche introdotte dalla legge n. 147/2013 (legge di stabilità 2014) e dalla legge n. 190/2014 (legge di stabilità 2015); a tal fine la società concessionaria dovrà fornire su richiesta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti i parametri economici necessari al ricalcolo del beneficio fiscale in valori assoluti»;

aggiungere la clausola: «Il parametro di aggiornamento tariffario K, definito in via previsionale nel foglio «calcolo K», è determinato, in conformità a quanto disposto nella delibera CIPE n. 27/2013, annualmente ai fini del calcolo degli incrementi tariffari, considerando esclusivamente i flussi di cassa connessi ai costi consuntivati e ritenuti ammissibili dal Concedente all'esito della procedura istruttoria di verifica degli investimenti realizzati nell'esercizio precedente».

D) Per quanto riguarda l'allegato N allo schema di atto aggiuntivo:

9) nella formula per calcolare il valore del Servizio del debito (SD), il valore di subentro dovrà essere attualizzato all'anno di calcolo secondo il medesimo tasso cui viene attualizzato il debito finanziario netto di fine esercizio risultante dall'ultimo bilancio approvato (DN), ai sensi della delibera CIPE n. 31/2013.

E) Ulteriori modifiche alla Convenzione unica:

10) gli articoli 3.2, lettera V) e 6 della Convenzione unica fanno riferimento, per quanto concerne le garanzie, al regolamento attuativo di cui al decreto del Presidente della Repubblica 21 dicembre 1999, n. 554: qualora le stesse non siano ancora state rilasciate si dovrà citare espressamente il nuovo regolamento attuativo (decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010, n. 207);

11) l'art. 3, della Convenzione unica, relativo agli obblighi del concessionario, dovrà essere completato con l'inserimento di una clausola che impegni la società ad assicurare flussi costanti di informazioni al CIPE con modalità coerenti con il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici di cui all'art. 1 della legge n. 144/1999;

12) l'art. 10 sulla composizione azionaria e sulle partecipazioni del concessionario dovrà essere aggiornato se sono intervenute nel frattempo variazioni;

13) il concedente, previo accertamento della disponibilità del concessionario sulle modifiche, provvederà a integrare le premesse della Convenzione unica definendo le circostanze che legittimano la revisione del PEF ai sensi dell'art. 143, comma 8, del decreto legislativo n. 163/2006, con lo scopo di evitare incertezze nell'individuazione degli «eventi straordinari» cui si richiama la medesima Convenzione unica all'art. 11.6.

RACCOMANDAZIONI.

1) Considerata la scadenza prossima della concessione (30 giugno 2017) e l'esistenza di un consistente valore di subentro, anche ai fini della tutela della finanza pubblica, si raccomanda che il Ministero di settore provveda ad attivare tempestivamente le procedure ad evidenza pubblica volte all'individuazione del nuovo Concessionario.

16A03000

