

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 3 marzo 2017.

Parere sullo schema di atto aggiuntivo alla convenzione unica sottoscritta il 9 luglio 2007 tra ANAS S.p.a. e la Società Autostrada Brescia-Padova p.A. e aggiornamento del piano economico finanziario. (Delibera n. 20/2017).

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 s.m.i.;

Vista la delibera 15 giugno 2007, n. 41 (*Gazzetta Ufficiale* n. 219/2007), con la quale questo Comitato ha valutato favorevolmente lo schema di atto aggiuntivo alla Convenzione unica tra Anas S.p.a. e la Società Autostrada Brescia-Padova p.A., sottoscritta il 9 luglio 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;

Considerato che la suddetta Convenzione è divenuta efficace l'8 ottobre 2009 a seguito dell'archiviazione della procedura di infrazione avviata dal Commissario europeo per il mercato interno a causa della rideterminazione della durata della concessione medesima correlata all'affidamento dei lavori di realizzazione del tratto nord della A31 (Valdastico nord);

Considerato che nel 2010 la concessionaria aveva chiesto di procedere al riequilibrio del PEF ai sensi dell'art. 11, comma 7, della Convenzione unica, poiché tra l'approvazione *ex lege* di detta Convenzione unica e la data di efficacia della medesima si erano verificati significativi mutamenti nel mercato finanziario che avevano penalizzato la società in conseguenza della maggiore difficoltà di accesso al credito e dell'incremento degli oneri finanziari;

Considerato che la Convenzione sostitutiva di quella stipulata nel 2007 che recepiva il suddetto PEF è stata poi risolta consensualmente in quanto la concessionaria non ha ritenuto di adeguarsi alle prescrizioni dettate da questo Comitato con delibere 18 novembre 2010, n. 94 (*Gazzetta Ufficiale* n. 254/2011) e 5 maggio 2011, n. 14 (*Gazzetta Ufficiale* n. 254/2011);

Considerato che con delibera 18 marzo 2013, n. 21 (*Gazzetta Ufficiale* n. 168/2013), questo Comitato ha approvato, in linea tecnica il progetto preliminare dell'opera «Autostrada A31 Valdastico Nord - 1° lotto funzionale

Piovene Rocchette - Valle dell'Astico», a esclusione dei tratti tra le progressive chilometriche 1+328 e 12+217 e per 300 m a partire dalla progressiva chilometrica 18+617, stabilendo un limite di spesa pari a € 891.638.000;

Vista la proposta di cui alla nota 17 maggio 2016, n. 19799, 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 9 luglio 2007 tra Anas S.p.a. e la Società Autostrada Brescia-Padova p.A., dell'aggiornamento del relativo piano economico finanziario (PEF) e del piano finanziario regolatorio (PFR) e trasmesso la relativa documentazione istruttoria;

Vista la nota 14 luglio 2016, n. 10785, con la quale la società concessionaria ha fornito alle Amministrazioni interessate chiarimenti in merito alla documentazione trasmessa;

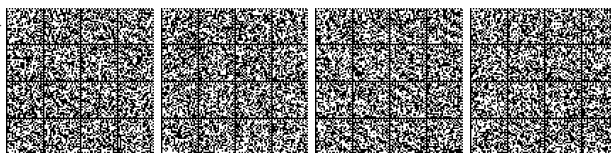
Acquisito, ai sensi dell'art. 43, comma 1, del citato decreto-legge n. 201/2011, il parere del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida sulla regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS) 18 luglio 2016, n. 11;

Vista la nota 19 luglio 2016, n. A001/385848/FS/cq, con cui la Provincia autonoma di Trento ha dato parere favorevole sul suddetto atto aggiuntivo che riporta le modifiche introdotte dal MIT su richiesta della stessa Provincia;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e in particolare, che:

con nota 14 gennaio 2015, n. 1339, il MIT ha trasmesso una prima volta la documentazione afferente l'aggiornamento quinquennale del PEF della concessione, documentazione integrata con nota 6 febbraio 2015, n. 4950 e che la suddetta documentazione è stata esaminata dal NARS nella riunione istruttoria del 9 febbraio 2015, nell'ambito della quale è stata rilevata una carenza documentale e sono state evidenziate una serie di criticità, tra le quali un costo medio ponderato del capitale (WACC) calcolato in deroga alle indicazioni della delibera 21 marzo 2013, n. 27 (*Gazzetta Ufficiale* n. 120/2013) e una struttura finanziaria non in linea con le indicazioni fornite dalla medesima delibera;

la Convenzione unica vigente all'art. 4.1 fissa la scadenza della concessione al 2026 in funzione della realizzazione della Valdastico nord e all'art. 4.2 stabilisce che «in caso di mancata approvazione del progetto definitivo relativo alla realizzazione della Valdastico Nord entro il 30 giugno 2013, verranno conseguentemente definiti dalle Parti, nei 6 (sei) mesi successivi, gli effetti sul PEF e sulla Concessione». Al riguardo, nelle premesse dello schema di Atto aggiuntivo è precisato che la Commissione europea, in data 5 settembre 2013, ha preso atto dell'esigenza, rappresentata dal Governo italiano, di differire per un massimo di 24 mesi il suddetto termine, e tale termine è stato poi oggetto di ulteriori reiterate comunicazioni del Ministro competente all'UE ai fini della estensione del medesimo;



in data 6 agosto 2015 questo Comitato ha preso atto dell'Accordo intervenuto tra il Governo italiano, la Provincia autonoma di Trento e la Regione Veneto, in ordine all'Iter di definizione dell'intesa sulla realizzazione del collegamento autostradale Valdastico Nord, secondo lotto di completamento, tra il casello di Valle dell'Astico e la congiunzione con l'autostrada A22 del Brennero. L'accordo ha previsto la costituzione di un Comitato paritetico tra lo Stato, la Regione del Veneto e la Provincia Autonoma di Trento, che ha concluso i propri lavori in data 6 febbraio 2016 individuando come scenario migliore la realizzazione di un corridoio d'interconnessione infrastrutturale tra la Valdastico, la Valsugana e la Valle dell'Adige;

recepite le decisioni del Comitato paritetico in relazione alla realizzazione del collegamento autostradale Valdastico Nord, la società, in data 14 marzo 2016, ha trasmesso al MIT la versione aggiornata del PEF oggetto del presente parere;

il PEF prevede nel periodo regolatorio 2013-2017 investimenti per circa 367 milioni di euro e, nell'ipotesi di realizzazione della Valdastico Nord con scadenza della concessione al 2026, ulteriori investimenti per 2.049 milioni di euro;

il PEF prevede un tasso risk free non in linea con l'interpretazione data in precedenza da questo Comitato della delibera n. 27/2013 e un valore di subentro pari a circa 1.859,712 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 10,25%;

la rilevanza strategica degli investimenti per la Valdastico Nord è confermata anche dal fatto che la individuazione del termine contrattuale della concessione al 2026 per la realizzazione di tale tratta non è stata considerata come proroga da parte della Commissione europea;

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, avvenuto 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;

il calmieramento delle tariffe all'1,5 per cento ha un'incidenza diretta sui ricavi previsti dal PEF;

la società sostiene che in assenza di una remunerazione del capitale investito analoga a quella risultante dalla proposta del MIT si determinerebbero flussi di cassa nel periodo residuo della concessione limitati rispetto agli investimenti da effettuare, con rischi in termini di bancabilità e potenziali ripercussioni sul rating della società concessionaria, anche alla luce della contendibilità dell'impresa sul mercato da parte di investitori internazionali con possibili effetti negativi in termini di credibilità sull'intero sistema paese;

la società sostiene che l'applicazione del WACC proposto, da cui dipende la realizzazione degli investimenti, troverebbe parziale contrappeso nella volontà espressa dalla società medesima di rinunciare «a richiedere gli incremen-

ti tariffari non riconosciuti dal Concedente fino all'esercizio 2016, in ragione della necessità di utilizzare i mancati aumenti per riassorbire le poste figurative a debito di cui si compone il PEF», nonché di rinunciare «agli incrementi tariffari eccedenti l'inflazione programmata previsti nel PEF [...] per gli esercizi del vigente periodo regolatorio successivi al 2016, nella misura in cui tale mancato riconoscimento, qualora dovuto per effettiva realizzazione degli investimenti, sia utilizzato dal Concedente per procedere all'integrale riassorbimento delle poste figurative a debito che sono previste nel PEF e che non sono state ancora riassorbite attraverso i mancati incrementi tariffari degli esercizi 2014 - 2015 e 2016».

Considerato che il NARS con il summenzionato parere n. 11/2016, 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;

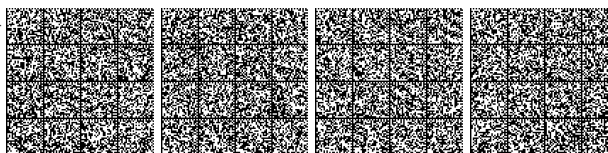
Considerato che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha espressamente evidenziato nella seduta del 10 agosto 2016 la necessità di tenere conto degli effetti sul WACC dell'andamento dei tassi di interesse e applicare criteri omogenei ai PEF delle concessioni autostradali esaminati tutti nella 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 dell'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 9 luglio 2007 tra Anas S.p.a. e la Società Autostrada Brescia-Padova 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. 11/2016, nella parte successiva alle parole «Sotto il profilo economico-finanziario» a pagina 36, che qui si intende riportato e che costituisce parte integrante del parere espresso dal Comitato interministeriale per la programmazione economica, fatte salve le osservazioni che seguono.

Questo Comitato, valutate le considerazioni espresse dal NARS nell'ambito del citato parere n. 11/2016:

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 12 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 e 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. 953

ALLEGATO

RACCOMANDAZIONI DEL NARS CONTENUTE NEL CAPITOLO 4 DEL PARERE N. 11 IN DATA 18 LUGLIO 2016, RELATIVO ALLO SCHEMA DI ATTO AGGIUNTIVO ALLA CONVENZIONE UNICA SOTTOSCRITTA IL 9 LUGLIO 2007 TRA ANAS S.P.A. E LA SOCIETÀ BRESCIA-PADOVA p.A.

Nelle riunioni del 24 giugno e del 18 luglio 2016 il NARS ha preso atto della documentazione presentata, a seguito dell'istruttoria di competenza, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nonché di quanto affermato dal Concessionario con la corrispondenza citata. In particolare, il Nucleo ha preso atto che il piano economico-finanziario oggetto del presente parere prevede un tasso di remunerazione del capitale (WACC) non 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 tenere conto dei seguenti elementi peculiari della fattispecie in esame:

la rilevanza strategica degli investimenti contenuti nel PEF, in particolare con riferimento agli interventi per il tratto relativo alla Valdastico Nord, confermata anche dal fatto che la rideterminazione del termine contrattuale di durata della concessione per la realizzazione di tale tratta non è stata considerata come proroga della concessione medesima da parte della Commissione europea;

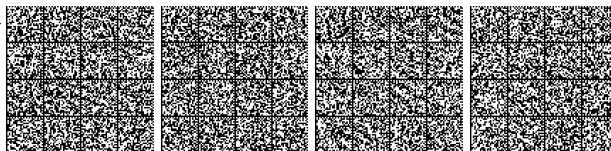
l'ampio lasso di tempo trascorso, pari a oltre tre anni - caso unico tra le fattispecie analoghe analizzate dal Nucleo - tra la scadenza del periodo regolatorio e la presentazione del nuovo PEF al Comitato interministeriale per la programmazione economica da parte del Concedente;

il calmieramento delle tariffe nel limite dell'1,5 per cento che tra l'altro permette il pieno recupero del debito di poste figurative, pari a circa 175 milioni di euro, della concessionaria;

che la società è quotata presso la borsa di Dublino e che i titoli sono stati, in gran parte, sottoscritti da investitori internazionali.

Nel caso di specie, in particolare, il NARS ha riconosciuto le caratteristiche uniche nel panorama nazionale che contraddistinguono la concessione in esame la quale, nel breve periodo residuo di durata, prevede la realizzazione di 2,4 miliardi di euro di investimenti strategici per il Nord est del Paese tra le quali la cd. Valdastico. Al riguardo, assumono una certa rilevanza le considerazioni per le quali in assenza di una remunerazione analoga a quella proposta dal Ministero istruttore si determinerebbero, da un lato, flussi di cassa nel periodo residuo della concessione limitati rispetto agli investimenti da effettuare con rischi in termini di bancabilità e, dall'altro, potenziali ripercussioni sul rating della Società anche alla luce della contendibilità dell'impresa sul mercato da parte di investitori internazionali con possibili effetti negativi, anche in termini di credibilità, sull'intero sistema paese.

Peraltro, l'applicazione del WACC per come presentato e la conseguente possibilità di realizzare gli investimenti sottesi troverebbe parziale contrappeso nella volontà espressa dal Concessionario di voler rinunciare «a richiedere gli incrementi tariffari non riconosciuti dal Concedente fino all'esercizio 2016, in ragione della necessità di utilizzare i mancati aumenti per riassorbire le poste figurative a debito di cui si compone il Piano economico e finanziario in approvazione», nonché.



«agli incrementi tariffari eccedenti l'inflazione programmata previsti nel Piano economico e finanziario in approvazione per gli esercizi del vigente periodo regolatorio successivi al 2016, nella misura in cui tale mancato riconoscimento, qualora dovuto per effettiva realizzazione degli investimenti, sia utilizzato dal Concedente per procedere all'integrale riassorbimento delle poste figurative a debito che sono previste nel Piano economico e finanziario e che non sono state ancora riassorbite attraverso i mancati incrementi tariffari degli esercizi 2014 - 2015 e 2016». Tali volontà dovranno certamente essere resi cogenti dal Comitato interministeriale per la programmazione economica.

Il combinato disposto degli elementi sopra rappresentati è dunque valutato dal NARS come atipico e tale da poter sottoporre al Comitato interministeriale per la programmazione economica la possibilità di ammettere una interpretazione peculiare in relazione al disposto di cui alla delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica n. 27/2013 e, comunque, solo in merito al calcolo del fattore di remunerazione (WACC) anche perché, come visto, il caso di specie ha caratteristiche proprie che lo differenziano da quelli esaminati in precedenza dal NARS e dal Comitato interministeriale per la programmazione economica. L'applicazione della disciplina regolatoria vigente dovrebbe, peraltro, essere verificata alla luce della tutela della finanza pubblica e dello sblocco degli investimenti, che considerata la tipicità del caso in esame, potrebbe ritenersi prioritaria anche in considerazione del lungo periodo trascorso dalla scadenza del periodo regolatorio e l'avvicinarsi del periodo regolatorio successivo, ove potranno essere poste in essere le verifiche necessarie.

Alla luce delle considerazioni su esposte, il NARS rimette al Comitato interministeriale per la programmazione economica la valutazione in merito all'ammissibilità del tasso di remunerazione proposto dal Ministero di settore, esprimendo parere positivo in merito allo schema di Atto aggiuntivo e relativo piano economico finanziario, a condizione che si tenga comunque conto delle osservazioni formulate nel presente documento, che qui di seguito si sintetizzano.

Sotto il profilo economico-finanziario:

il Ministero istruttore deve attestare l'eleggibilità degli investimenti remunerati attraverso il parametro K e motivare le variazioni regolatorie considerate nel CIN.

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

inserire una specifica clausola che, in coerenza con la dichiarazione di avvenuto avveramento della condizione di cui all'art. 4.2 della Convenzione unica, disciplini chiaramente la durata della concessione e la scadenza della stessa;

sostituire l'art. 11.2 della Convenzione unica, per come introdotto dall'art. 4.1 dell'Atto aggiuntivo, 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 e terzi»;

il Ministero di settore deve verificare la convenienza della previsione di cui all'art. 11 riguardante la «Rinuncia al contenzioso»;

all'art. 15 sostituire le parole «nel decreto legislativo n. 163/06 e s.m.i.» con le seguenti: «nella normativa nazionale di rango primario»;

inserire un'apposita clausola che disciplini il valore di subentro nel rispetto della disciplina normativa applicabile, anche con riferimento ai rapporti inerenti alla successione tra il subentrante e il concessionario uscente;

inserire una clausola del seguente tenore: «Il 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 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»;

Con riferimento agli investimenti inseriti nell'art. 2 dell'Atto aggiuntivo, il Ministero di settore deve verificare la coerenza degli stessi con cronoprogramma e il programma degli investimenti e dovrà accertare, altresì, che gli stessi non rappresentino esecuzione di opere che il concessionario avrebbe dovuto eseguire nel precedente periodo regolatorio nonché la coerenza dell'affidamento degli stessi con la disciplina normativa applicabile.

DELIBERA 3 marzo 2017.

Parere sullo schema di atto aggiuntivo alla convenzione unica sottoscritta il 18 novembre 2009 tra ANAS S.p.a. e la Società Autostrada Torino-Savona p.A. e aggiornamento del piano economico finanziario. (Delibera n. 22/2017).

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 CIPE, 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 modificazioni ed integrazioni,

Vista la delibera 13 maggio 2010, n. 21 (*Gazzetta Ufficiale* n. 234/2010), con la quale questo Comitato ha valutato favorevolmente, lo schema di convenzione unica tra «ANAS S.p.a.» e la «Società autostrada Torino-Savona p.A.» sottoscritta il 18 novembre 2009 e approvata ai sensi dell'art. 2, comma 202, della legge 23 dicembre 2009, n. 191, (legge finanziaria 2010);

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 18 novembre 2009 tra «ANAS S.p.a.» e la «Società Autostrada Torino-Savona 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 3 agosto 2016, n. 30453, con le quali il MIT ha fornito chiarimenti ed integrato la 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) 4 luglio 2016, n. 8;

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 dicembre 2038;

il periodo regolatorio è scaduto il 31 dicembre 2013 e che in data 27 settembre 2013, 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% e che tale variazione tariffaria è stata confermata con il decreto interministeriale 31 dicembre 2014, n. 59;

