strada dei PARCHIspa
A24 autostrade A25

Convenzione Unica
Ministero Infrastrutture e Trasporti
Strada dei Parchi S.p.A.

RELAZIONE ACCOMPAGNATORIA IN MERITO AGLI ASPETTI DISCUSSI IL 06/04/2018

13 Aprile 2018

STRADA DEI PARCHI S.P.A.
L'Amministratore Delegato
(Ing. Cesare Ramadori)

INDICE

1) PREMESSA
   1.1 Cenni storici e quadro normativo
   1.2 Gli eventi sismici

2) PIANO DEI NUOVI INVESTIMENTI E MANUTENZIONI ORDINARIE
   2.1 Nuovi investimenti
   2.2 Manutenzione ordinaria

3) PARAMETRI FINANZIARI
   3.1 Determinazione del capitale investito iniziale (anno 2013)
   3.2 Natura e trattamento del Capitale investito
   3.3 Saldo delle poste figurative al 31 dicembre 2013
   3.4 Congrua remunerazione del capitale investito (WACC)

4) PRINCIPALI ASSUNZIONI
   4.1 Traffico e tariffa
   4.2 Personale
   4.3 Copertura degli investimenti richiesti dalla L228/12
   4.4 Proroga della Concessione e Valore di subentro

5) CONCLUSIONE E QUADRO DI SINTESI DEI RISULTATI

1. PREMESSA

1.1 Cenni storici e quadro normativo di riferimento

Con bando pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 279 del 29 novembre 2000, è stata indetta gara pubblica internazionale per l'affidamento in concessione della gestione, del completamento e dell'adeguamento della rete autostradale costituita dalle Autostrade "Roma-L'Aquila-Traforo del Gran Sasso-Teramo e Torano-Pescara", denominate "A24" ed "A25", nonché per la progettazione e la costruzione della seconda carreggiata, dalla prog.va km.ca 0+000 alla prog.va km.ca 5+474,41 del Tronco Villa Vomano - Teramo, e dell'adeguamento del tratto a tre corsie dell'Autostrada A24, tra via Palmiro Togliatti e la Barriera di Roma Est, compreso l'adeguamento della Stazione di Lunghezza e l'armonizzazione con la viabilità ordinaria (progetto Prusst). Aggiudicataria della predetta concessione è risultata l'A.T.I. costituita tra AUTOSTRADE – Concessioni e Costruzioni Autostrade S.p.A. e TOTO S.p.A., mandataria Autostrade - Concessioni e Costruzioni Autostrade S.p.A. In data 20 dicembre 2001 è stata stipulata la convenzione di concessione tra il Concedente e l'A.T.I., approvata con Decreto Interministeriale n. 387/1/C.D.O.P. del 24 aprile 2002 e successivamente resa esecutiva con la sua registrazione presso la Corte dei Conti in data 18 luglio 2002.

In data 2 settembre 2002, ai sensi dell'art. 37 quinquies della legge 11 febbraio 1994, n. 109 come sostituito dall'art. 156 del D.Lgs. 12 aprile 2006 n. 163 e s.m.i., nonché delle previsioni della lettera di invito prot. n. 1040 del 07 marzo 2001 come successivamente integrata, è stata costituita tra Autostrade - Concessioni e Costruzioni Autostrade S.p.A. e TOTO S.p.A. la società di progetto Strada dei Parchi S.p.A., con un capitale sociale di euro 15.500.000,00 ai fini del subentro della stessa nella titolarità della rapporto convenzionale. Con successiva comunicazione Prot. N. 7376 del 27 dicembre 2002 il Concedente ha comunicato a Strada dei Parchi S.p.A. l'avvenuta registrazione in data 18 luglio 2002 al Foglio 339 Rep. 2 da parte della Corte dei Conti del decreto Interministeriale n. 387/1/C.D.O.P. del 24 aprile 2002, e che il rapporto di concessione avrebbe avuto inizio a decorrere dal 1° gennaio 2003 ragione per la quale in data 31 dicembre 2002 Autostrada dei Parchi S.p.A. (precedente gestore per conto ANAS delle autostrade A24 e A25), ANAS S.p.A. e Strada dei Parchi S.p.A. hanno sottoscritto (Strada dei Parchi S.p.A. con riserva) il verbale di consegna ad ANAS S.p.A., da parte di Autostrada dei Parchi S.p.A., delle predette autostrade A24 e A25, nonché di contestuale consegna delle stesse e dei beni ad esse relativi e pertinenti , da parte di ANAS S.p.A. a Strada dei Parchi S.p.A.

La Convenzione di concessione 20 dicembre 2001 e l'allegato piano economico finanziario avevano come presupposto la durata della stessa di 28 anni, con decorrenza dal 1° gennaio 2002 e scadenza il 31 dicembre 2029 ma a causa dei tempi di conclusione dell'iter approvativo della Convenzione medesima è stato disposto il conseguente differimento del termine di scadenza di un anno e pertanto al 2030. Inoltre, in data 15 dicembre 2004 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Concedente, il Concessionario, la Regione Lazio, la Provincia ed il Comune di Roma, hanno sottoscritto un Protocollo d'Intesa che stabiliva la realizzazione – in sostituzione dell'adeguamento del tratto a tre corsie dell'autostrada A24, tra Via Palmiro Togliatti e la Barriera di Roma Est previsto nella convenzione 20 dicembre 2001 - di una viabilità a carattere urbano complanare all'autostrada A24 esattamente tra la Barriera di Roma Est e Via Palmiro Togliatti e della terza corsia tra Via Palmiro Togliatti e la Galleria Pittaluga, fermo restando l'adeguamento della Stazione di Lunghezza e l'armonizzazione con la viabilità ordinaria.

In data 3 ottobre 2006 è entrato in vigore il D.L. 262/2006, convertito, con modificazioni dalla Legge 24 novembre 2006 n. 286 (GU n. 277 del 28 novembre 2006), in seguito modificata dall'Art. 1, comma 1030, della Legge 27 dicembre 2006, n. 296 e s.m.i.: con tali norme sono state introdotte nuove disposizioni per quanto riguarda il settore delle concessioni autostradali.

In data 15 giugno 2007 il CIPE ha approvato la Delibera n. 39 in materia di regolazione economica del settore autostradale ai sensi e per gli effetti di cui alla precitata Legge 286/2006, in sostituzione della precedente Delibera n. 1 del 26 gennaio 2007.

In data 7 giugno 2008 è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 132 della Serie Generale la legge 6 giugno 2008 n. 101 di conversione, con modificazioni, del decreto legge 8 aprile 2008, n. 59, recante disposizioni urgenti per l'attuazione di obblighi comunitari e l'esecuzione di sentenze della Corte di Giustizia delle Comunità Europee, il cui articolo 8 *duodecies* ha introdotto nuove disposizioni in materia di concessioni autostradali modificando l'art. 2, comma 82, del decreto legge n. 262/2006 e s.m.i.

In data 29 novembre 2008, è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, n. 280 Serie Generale, il decreto legge 29

novembre 2008, n. 185, recante misure urgenti per il sostegno a famiglie, lavoro, occupazione e impresa e per ridisegnare in funzione anti-crisi il quadro strategico nazionale, convertito, con modificazioni, nella Legge 28 gennaio 2009, n. 2, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale, n. 22 del 28 gennaio 2009.

In data 31 dicembre 2008, è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, n. 304 Serie Generale, il decreto legge 30 dicembre 2008, n. 207, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative e disposizioni finanziarie vigenti, convertito, con modificazioni, nella Legge 27 febbraio 2009, n. 14, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale, n. 49 del 28 febbraio 2009.

Ai sensi dell'art. 2, commi 82 e seguenti del Decreto Legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito dalla Legge 24 novembre 2006, n. 286 e s.m.i., in data 18 novembre 2009 è stata stipulata la Convenzione Unica di concessione resa efficace ex lege 23 dicembre 2009 n. 191 e s.m.i. in data 29/11/2010 a seguito della registrazione dell'Atto di Recepimento delle prescrizioni rese dal CIPE quale atto ricognitivo e novativo della precedente convenzione del 20.12.2001 in occasione di essa quale Strada dei Parchi S.p.A. ha richiesto il riequilibrio delle condizioni della concessione ai sensi della citata delibera CIPE del 15 giugno 2007 n. 39.

Con decreto legge 29/12/2011 n.216 art. 11 comma 5 convertito con Legge 24 febbraio 2012 n.14, sono stati trasferiti al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti tutte le attività e i compiti già attribuiti all'ANAS e poi all'Agenzia per le infrastrutture stradali ed autostradali (contestualmente soppressa) nell'ambito delle Concessioni autostradali.

Per l'effetto in data 1 ottobre 2012 il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti istituiva con D.M. 341 di pari data la Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali quale nuovo organo deputato alle attività di vigilanza ed amministrazione spettanti al Concedente.

In data 29 dicembre 2012 sul Suppl. Ordinario n. 212 della GU n.302 veniva pubblicata la Legge 24 dicembre 2012 n. 228, la quale all' Art. 1, comma 183 stabilisce che *"In considerazione della classificazione delle autostrade A24 e A25 quali opere strategiche per le finalità di protezione civile per effetto del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 21 ottobre 2003 e successive modificazioni e della conseguente esigenza di procedere all'adeguamento delle stesse alla normativa vigente per l'adeguamento sismico e la messa in sicurezza dei viadotti sulla base dei contenuti delle OPCM 3274 del 2003 e n. 3316 del 2003 e successive modificazioni, per l'adeguamento degli impianti di sicurezza in galleria a norma del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, e successive modificazioni per l'adeguamento alla normativa in materia di impatto ambientale e per lavori di manutenzione straordinaria delle dette autostrade, nonché per la realizzazione di tutte le opere necessarie in conseguenza del sisma del 2009, ove i maggiori oneri per gli investimenti per la realizzazione dei citati interventi siano di entità tale da non permettere il permanere e/o il raggiungimento delle condizioni di equilibrio del piano economico finanziario di concessione nel periodo di durata della concessione stessa, il Governo, fatta salva la preventiva verifica presso la Commissione europea della compatibilità comunitaria, rinegozia con la società concessionaria le condizioni della concessione anche al fine di evitare un incremento delle tariffe non sostenibile per l'utenza…".*

A partire dal mese di ottobre 2013 (scadenza del periodo regolatorio 2009/ 2013) il Concessionario ha provveduto ad inviare numerose proposte di Piano Economico Finanziario (PEF) al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e nel corso delle molteplici interlocuzioni ha rappresentato, da ultimo, di non condividere la scelta conclusiva del MIT che ha imposto l'adeguamento delle strutture "in sede" in quanto tale scelta tiene conto solo in parte delle imprescindibili esigenze in termini di sicurezza e dei costi che ricadranno sull'utenza, e comunque presenta ulteriori rilevanti aspetti negativi, come ampiamente descritto nella numerosa corrispondenza intercorsa sull'argomento. Pertanto il Concessionario, comunicando di ottemperare all'ordine ricevuto dal MIT con nota prot. n. 18365 del 08/11/2016, ha trasmesso quanto richiesto dallo stesso MIT con la nota n. 23495 del 23/11/2016 ribadendo la sua posizione in merito al programma degli investimenti da realizzare in adempimento alla L. 228/2012 ed alla sostenibilità del PEF.

In seguito lo stesso MIT ha comunicato con nota prot. 175 del 05/01/2018 di aver accertato la non sostenibilità del PEF redatto su tali basi.

A seguito delle note del MIT Prot. n. 175 del 05/01/2018 e Prot. n. 404 del 10/01/2018 ed al successivo incontro del 15 gennaio 2018 presso il MIT, sede nella quale è stato costituito un "*Tavolo di lavoro*" composto da MIT, Ragioneria Generale dello Stato, Dipartimento del Tesoro e DIPE, è stato chiesto al Concessionario di elaborare e trasmettere ulteriori n. 5 simulazioni del nuovo PEF che prevedono nel programma degli investimenti solamente l'adeguamento "in sede" delle strutture esistenti lungo il tracciato delle Autostrade A24 ed A25, come dalla soluzione individuata ed imposta dal MIT.

In data 24 gennaio 2018, SdP ha inoltrato ai componenti del Tavolo di lavoro cinque simulazioni di PEF, denominate con le lettere A,B,C,D,E, accompagnate da una Relazione illustrativa.

A seguito di interlocuzioni con alcune delle Amministrazioni componenti il Tavolo di lavoro, in data 1 febbraio 2018, SdP ha inoltrato ulteriori due simulazioni, sotto le lettere F e G, riproponendo una nuova versione della Relazione illustrativa.

In data 19 febbraio 2018, il Concessionario ha inoltrato, come richiesto da alcune delle Amministrazioni componenti il Tavolo di lavoro, ulteriori 5 simulazioni sotto le lettere H,I,L,M ed N.

Successivamente le Amministrazioni componenti il Tavolo di lavoro hanno effettuato proprie valutazioni che hanno dato origine ad una informativa aggiuntiva che il MIT ha presentato nella seduta del CIPE del 21 marzo 2018.

In data 28 marzo 2018, il Concedente con Prot. nr. 6576 ha comunicato al Concessionario che il Tavolo di lavoro aveva identificato i parametri per addivenire alla revisione del rapporto concessorio compatibili con il programma di messa in sicurezza dell'autostrada conseguente all'evento sismico, con la caratteristica di servizio pubblico erogato e nella logica della "*rinegoziazione contrattuale*". Con la stessa missiva il MIT ha preannunciato una imminente convocazione del Concessionario per verificare la disponibilità della stessa ad aderire alle soluzioni individuate dal Tavolo di lavoro ovvero, in caso contrario, per considerare una delle eventuali alternative indicate dal CIPE.

In data 4 aprile 2018 con prot. 7252 il MIT ha convocato il Tavolo di lavoro con la partecipazione di Strada dei Parchi per il giorno 6 aprile 2018. Solamente con la nota sopra citata del 4 aprile 2018 è stata trasmessa, anche al Concessionario, l'informativa resa al CIPE il 21 marzo 2018, invitandola ad *"eseguire autonome verifiche le cui risultanze saranno oggetto di esame congiunto nella prossima seduta del Tavolo di lavoro"*.

In data 6 aprile 2018, si è tenuta la riunione del Tavolo di lavoro con la presenza di Strada dei Parchi. In tale sede il Concessionario ha presentato un documento, acquisito in bozza dal Tavolo di lavoro, nel quale venivano analizzati tutti i principali parametri individuati dal Tavolo di lavoro utili al processo di aggiornamento e revisione del PEF. Durante la riunione, il Concessionario ha evidenziato che i parametri individuati dalle Amministrazioni presenti al Tavolo di lavoro non permettevano il mantenimento delle condizioni di equilibrio economico-finanziario e, se confermati, avrebbero irreparabilmente compromesso la solidità degli indici finanziari della società (c.d. *financial covenants*) con conseguente pregiudizio della bancabilità del progetto e del contratto di finanziamento in essere con un primario pool di banche internazionali.

In data 9 aprile 2018 SdP ha inviato, via posta elettronica, la versione finale del documento presentato in bozza al Tavolo di Lavoro il 6 aprile 2018, comunicando che, nello spirito di massima collaborazione, aveva in corso di elaborazione una soluzione di PEF che da una lato tenesse conto di ciò che era stato discusso durante la riunione e dall'altro permettesse di raggiungere gli equilibri economico-finanziari, mantenendo in bonis il contratto di finanziamento attuale.

In data 10 aprile 2018, il MIT ha invitato il Concessionario a trasmettere *"una nuova ipotesi di PEF adottando il modello in uso all'Amministrazione, che recepisse le condizioni ritenute accoglibili sulla base delle proprie valutazioni*".

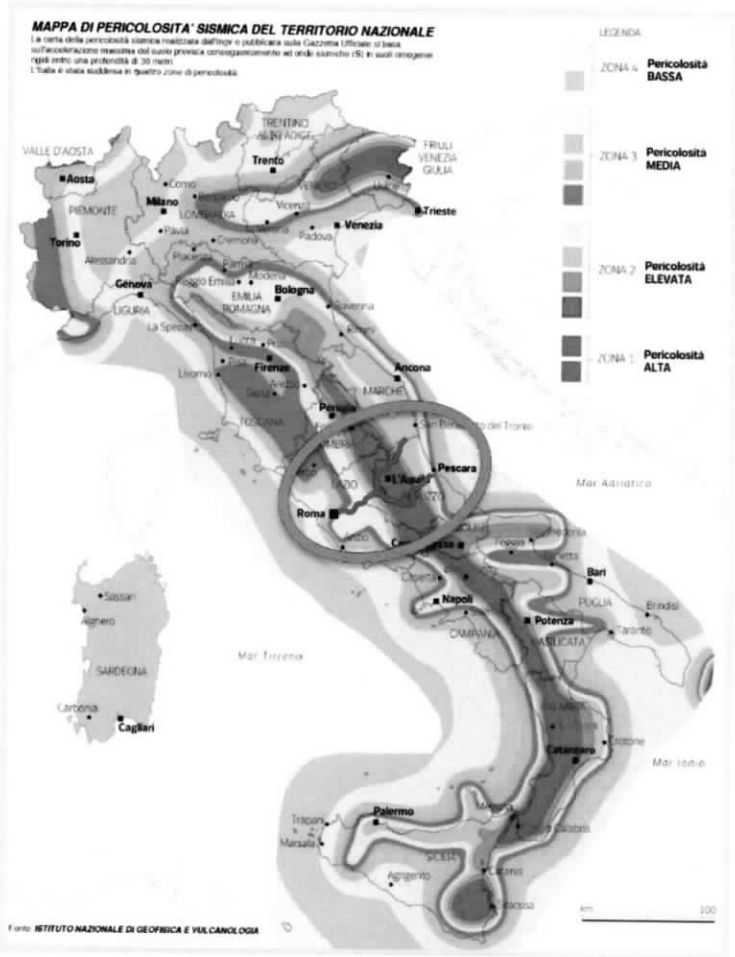
1.2 Gli eventi sismici

Il 6 aprile 2009 si è verificato un importante evento sismico che ha interessato il territorio di diversi Comuni della Regione Abruzzo ed ha determinato danni alle infrastrutture del territorio, tra le quali anche l'autostrada. Nel precedente periodo regolatorio sono stati effettuati interventi ritenuti essenziali ed urgenti per garantire la transitabilità in sicurezza dell'infrastruttura. Proprio in occasione dell'evento sismico, si è avuta riprova dell'importanza strategica dell'autostrada, soprattutto per le finalità di protezione civile.

La legge n. 228 del 24 dicembre 2012 all'articolo 1, comma 183 dispone che Strada dei Parchi proceda:

- all'adeguamento sismico e alla messa in sicurezza dei viadotti;
- all'adeguamento degli impianti di sicurezza in galleria;
- all'adeguamento alla normativa ambientale ed alla manutenzione straordinaria.
- alla realizzazione di tutte le opere necessarie in conseguenza del sisma di L'Aquila del 2009;

Il grafico sottostante rappresenta la mappa di pericolosità sismica del territorio italiano



Come evidenziato dalla tabella la zona tra Abruzzo e Lazio è tra le più sismiche dell'intera penisola. L'autostrada A24 e A25 insiste per lunghi tratti proprio sulla zona sismica a più alta pericolosità.

Tra l'agosto del 2016 ed il gennaio 2017, l'area è stata interessata da ulteriori importanti eventi sismici. Il 24 agosto 2016 un terremoto di magnitudo 6.0 ha interessato i comuni di Accumoli e Arquata del Tronto. Si sono avute due potenti repliche il 26 ottobre 2016 con epicentri al confine umbro-marchigiano, tra i comuni della Provincia di Macerata di Visso, Ussita e Castelsantangelo sul Nera. Il 30 ottobre 2016 è stata registrata la scossa più forte, di magnitudo 6.5 con epicentro tra i comuni di Norcia e Preci, in Provincia di Perugia. Il 18 gennaio 2017 si è verificata una nuova sequenza di quattro forti scosse di magnitudo superiore a 5, con massima pari a 5.5, ed epicentri localizzati tra i comuni aquilani di Montereale, Capitignano e Cagnano Amiterno.

A seguito di tali eventi, Strada dei Parchi S.p.A. nelle more del perfezionamento del nuovo PEF, ha ritenuto fondamentale realizzare degli interventi di "Messa In Sicurezza Urgente" (c.d. "MISU)" soprattutto finalizzati ad evitare, in caso di evento sismico di medio livello, il fenomeno del c.d. "scalinamento" degli impalcati in corrispondenza dei giunti sulle pile che avrebbe comportato una pericolosa discontinuità del manto autostradale a danno della sicurezza degli utenti. A copertura degli interventi del MISU e degli ulteriori interventi più urgenti, sono stati assegnati contributi pubblici per 250 milioni di euro, dei quali circa 58 milioni già erogati al Concessionario nel gennaio 2018, ed è stato consentito il rinvio agli anni 2028, 2029 e 2030 del pagamento delle rate del corrispettivo di concessione relative agli anni 2015 e 2016.

2) PIANO DEI NUOVI INVESTIMENTI E MANUTENZIONI ORDINARIE

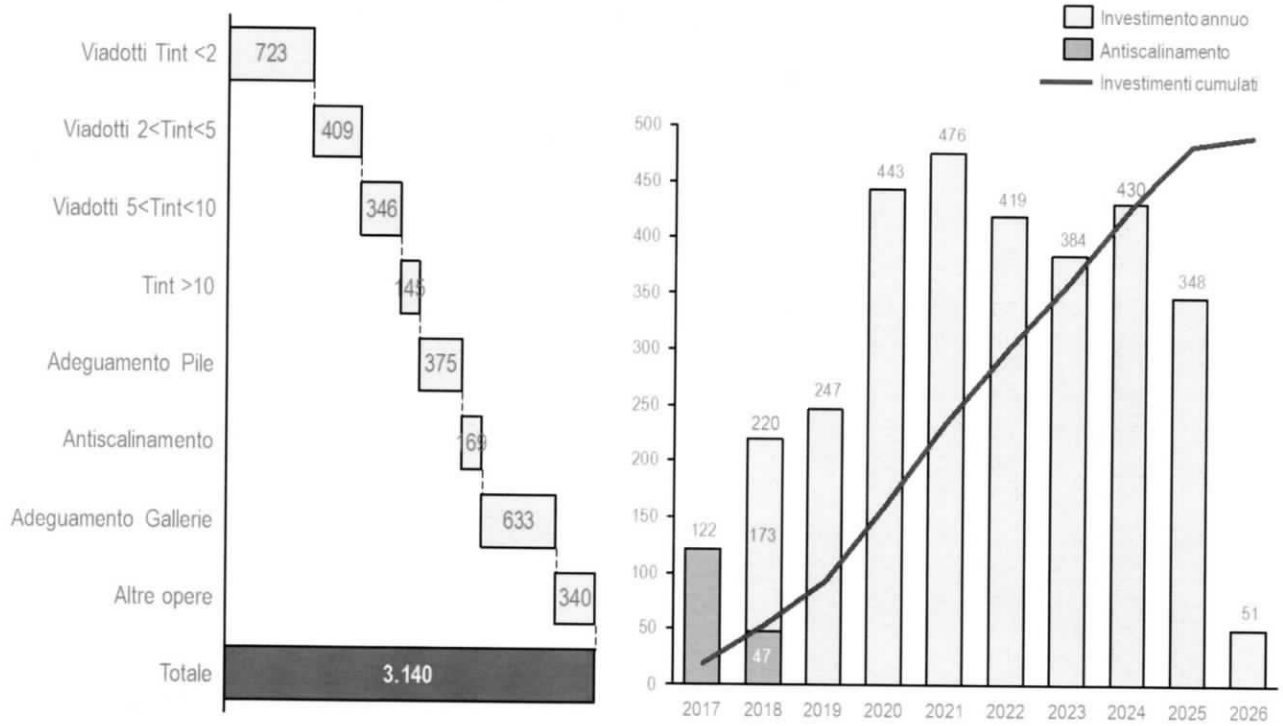
2.1 Nuovi investimenti

Gli investimenti complessivi previsti per ottemperare, secondo le indicazioni ricevute dal Concedente (MIT), alle prescrizioni stabilite dalla legge 228/12 ammontano ad **€3.140 milioni** (Il "**Piano Investimenti**"). Tale piano recepisce, come già detto nelle premesse, le disposizioni date dal Concedente al Concessionario a novembre del 2016, e confermate nel corso della riunione del 15 gennaio 2018, e prevede pertanto l'adeguamento "in sede" delle strutture esistenti lungo il tracciato delle Autostrade A24 ed A25 come da scelta del MIT.

Il Piano Investimenti è conforme a quello già presentato al MIT nel 2016, poi inviato dallo stesso Concedente per le rispettive valutazioni sia alla Commissione Europea (*DG Competition*) che al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici a cui è stato richiesto un parere poi rilasciato nel settembre 2017.

I grafici sottostanti mostrano il dettaglio degli interventi per classi di priorità, suddividendoli in particolare per i viadotti quelli che hanno l'indicatore Tempo di Intervento ("***Tint***") minore di 2 (quindi più a rischio), e per quelli che hanno un Tint compreso tra 2 e 5, tra 5 e 10 e superiore a 10.

Dettaglio Lavori e cronoprogramma (Importi in euro milioni)



Per l'adeguamento sismico dei Viadotti con campate semplicemente appoggiate, che rappresentano la quasi totalità delle opere, si sono adottati i seguenti criteri progettuali in funzione delle tipologia di impalcato:

- a travi in c.a.p. : sostituzione dell'impalcato con struttura mista acciaio – calcestruzzo con riduzione consistente delle masse;
- cassoni monocellulari in c.a.p.: solidarizzazione delle campate per realizzare la catena cinematica;
- solettoni alleggeriti in c.a.o.: solidarizzazione delle campate per realizzare la catena cinematica.

Per tutte le tipologie d'impalcato, inoltre, si sono adottati appoggi e/o apparecchi viscoelastici per dissipare una quota parte dell'energia sismica.

Gli interventi sulle sottostrutture poi, sono stati calibrati in funzione anche del loro stato di ammaloramento.

2.2 Le manutenzioni ordinarie

La tabella sottostante riporta il dettaglio del costo di manutenzione ordinaria previsto per l'aggiornamento del PEF (importi in euro migliaia per anno). Il costo è sostanzialmente in linea con quello già stabilito nella convenzione vigente (del 2009) al lordo dell'effetto dell'inflazione cumulata tra il 2009 ed il 2017.

Pavimentazioni	6,1
Opere d'arte	5,7
Gallerie	2,4
Corpo stradale	0,3
Sicurezza	5,6
Impianti	4,0
Opere in verde e pulizia	3,2
Operazioni invernali	4,6
Edifici	0,5
Manutenzioni varie	0,4
Totale	**32,8**

In particolare, per quanto riguarda le **Pavimentazioni** si prevedono interventi di risanamento sia superficiale che profondo, in relazione ai cicli di rinnovo usuali in ambito autostradale.
Per il capitolo **Opere d'Arte** sono previsti interventi sui giunti di dilatazione termica degli impalcati e di rifacimento delle impermeabilizzazioni, interventi sui muri non soggetti ad adeguamento sismico ed interventi sulle opere minori. E' anche incluso il servizio di sorveglianza specialistica delle Opere d'Arte.
Nel capitolo **Gallerie** le attività principali sono la verniciatura dei piedritti ed il drenaggio delle acque di calotta.
La voce **Corpo Stradale** prevede interventi minori di manutenzione, soprattutto dei drenaggi superficiali.
Per quanto concerne la **Sicurezza,** gli interventi sono tesi al mantenimento in efficienza della segnaletica orizzontale e verticale e delle reti di recinzione, al ripristino delle barriere di sicurezza incidentate. Il capitolo prevede anche le attività di viabilità specialistica antincendio in corrispondenza delle gallerie maggiori.
Per la parte **Impianti** sono previste le manutenzioni conservative e funzionali di stazioni di esazione, ponte radio, impianti di galleria, Tutor, sensori vari, telecamere, ecc.
La voce **Opere in Verde e Pulizia** comprende le attività di sfalcio e potature nelle pertinenze autostradali nonché le attività di pulizia dei fabbricati e di raccolta e smaltimento a norma di legge dei rifiuti.
Nella sezione delle **Operazioni Invernali** ricadono tutte le attività volte alla prevenzione della formazione di ghiaccio o dell'accumulo di neve sulla piattaforma autostradale: comprende quindi la fornitura dei cloruri ed il noleggio dei mezzi per i trattamenti preventivi ed i costi per la rimozione della neve dalla strada.
Per i **Fabbricati** si prevedono interventi di riqualificazione impiantistica e strutturale degli edifici non soggetti ad adeguamento sismico, interventi di manutenzione della cabine di esazione e interventi minori vari.
La voce **Manutenzione Varie** include le previsioni di spesa per l'acquisto di materiali per gli interventi di manutenzione effettuati in conto diretto dal personale della Società.

3) PARAMETRI FINANZIARI

3.1 Determinazione del capitale investito al 31.12.2013

Capitale investito netto iniziale (al 31.12.2013)
Importi in euro migliaia

Rif. bilancio	Immobilizzazioni immateriali	Dato di bilancio (€ migliaia)	Variazione ai fini regolatori	Importo ammesso ai fini regolatori
a	*b*	*c*	*d*	*e*
BI.2	Costi di ricerca sviluppo e pubblicità	124	(124)	0
BI.3	Diritti di brevetto industriale e utilizzo opere d'ingegno	385	(385)	0
BI.6	Immobilizzazioni in corso e acconti	13.190	(13.190)	0
	Totale immobilizzazioni immateriali	**13.699**	**(13.699)**	**0**

Rif. bilancio	Immobilizzazioni materiali	Dato di bilancio (€ migliaia)	Variazione ai fini regolatori	Importo ammesso ai fini regolatori
a	*b*	*c*	*d*	*e*
BII.1	Terreni e fabbricati			0
BII.2	Impianti e macchinari			0
BII.3	Attrezzature industriali e commerciali	613	0	613
BII.4	Altri beni non devolvibili	905	0	905
BII.5	Altri beni devolvibili (autostrada)	1.244.934	(92.872)	1.152.062
BII.6	Immobilizzazioni in corso e acconti	267.766	(31.124)	236.642
	(Fondo contributi in conto capitale)	(154.250)	0	(154.250)
	(Fondo ammortamento finanziario)	(243.321)	7.558	(235.763)
	Totale immobilizzazioni materiali	**1.116.647**	**(116.438)**	**1.000.209**

	CAPITALE INVESTITO NETTO INIZIALE	**1.000.209**
		0

	Articolazione delle Variazioni ai fini regolatori	
c.1	Spesa per investimento non riconosciuta ai fini regolatori	(509)
c.2	Oneri finanziari capitalizzati nel corso del periodo regolatorio	(30.139)
c.3	Investimenti "sospesi" da SVCA	(25.953)
c.4	Investimenti non presentati a remunerazione	0
c.5	Investimenti realizzati nel periodo 1/10/2013-31/12/2013	(22.912)
c.6	Rettifiche CU2009: Manutenzioni Ordinarie capitalizzate al 31.12.2008	(56.582)
c.6	Rettifiche CU2009: Rilascio F.do Amm.ti Manutenz. Ord. capitalizzate al 31.12.08	7.558
c.6	Rettifiche CU2009: Costi non riconosciuti dal Concedente	(1.600)
	Totale importi sospesi / non riconosciuti	**(130.136)**

3.2 Natura e trattamento del Capitale investito

Il Capitale Investito di Strada dei Parchi (SdP) alla data del 01 gennaio 2009 (primo anno della Convenzione Unica attualmente vigente) fu calcolato secondo la Delibera CIPE 39 del 2007. Tale delibera rimanda per similitudine ai contenuti metodologici della Delibera CIPE 38 (riferita al settore regolamentato degli aeroporti), le cui linee guida emanante dal NARS spiegano come determinare il Capitale Investito di inizio periodo. In base a quanto previsto dalla delibera CIPE 39/2007 sono ammissibili per la determinazione del Capitale Investito ai fini tariffari i costi contabilizzati alle voci B-I, sottovoci 2, 3 e 5,

nonché alle voci B-II, dell'art. 2424 cc. Su questi valori sono state effettuate delle rettifiche ai fini regolatori, che hanno riguardato (i) lo storno di manutenzioni ordinarie che il Concessionario aveva capitalizzato mentre ad avviso del Concedente dovevano essere imputate a conto economico per complessivi euro 56,6 milioni e (ii) l'abbattimento di costi non riconoscibili per euro 1,6 milioni. In tale sede il Concedente non ha ritenuto di operare ulteriori rettifiche regolatorie ed ha confermato che il Capitale Investito così ottenuto era conforme alla delibera Cipe 39/2007. La voce immobilizzazioni materiali (B.II) include, inter alia, anche il prezzo di concessione non ancora ammortizzato. A tal riguardo giova osservare che il MIT all'esito di una prima istruttoria confermava, al punto 4.5 del documento prot. 0009232 del 25/05/2017, che il trattamento del Prezzo di Concessione all'interno del CIN era corretto.

Sempre con riguardo al trattamento del Capitale Investito si deve evidenziare che SDP ha accettato le condizioni contrattuali contenute nella Convenzione Unica del 2009, ritenendo che il Wacc del "progetto", che era stato fissato pari al 9,71%, e il flusso annuale di remunerazione, fossero congrui in relazione all'investimento realizzato e da realizzare e, soprattutto, al tasso interno di rendimento (IRR o TIR) stimato dalla Società sulla base delle condizioni economico-finanziarie vigenti al momento del rinnovo della Convenzione. SDP ha, dunque, stimato il tasso interno di rendimento sulla base delle previsioni dei cash flow a favore degli azionisti (FCFE) elaborate per il periodo residuo della Concessione (22 anni) in relazione al flusso di remunerazione annua derivante dall'applicazione del Wacc del 9,71% al Capitale Investito così come quantificato nel 2009. L'IRR risultante del progetto è stato quindi stimato nel 2009, in sede revisione del Contratto di Concessione pari al 12,9%, tasso di rendimento sostanzialmente in linea con le caratteristiche del mercato di riferimento. Pertanto, il flusso annuo della remunerazione riconosciuto alla Società risultava effettivamente congruo in relazione agli investimenti, poiché consentiva la copertura di tutti i costi sostenuti oltre a lasciare un margine di guadagno per il progetto imprenditoriale. Conseguentemente, alle condizioni vigenti nel 2009, il contratto stipulato con il Concedente che, tra l'altro, prevedeva il pagamento di un canone annuo di concessione di circa Euro 56 milioni, risultava senz'altro sostenibile.

Di contro, qualora nel 2009 in sede di revisione della Convenzione Unica fosse stato deciso di cambiare il trattamento del Prezzo di Concessione in seno al Capitale Investito si sarebbe registrata una significativa contrazione dell'IRR del progetto a causa della riduzione dei flussi FCFE per effetto dei minori ricavi futuri, conseguenti alla riduzione dei costi ammessi. In tale situazione, dunque, il Wacc del progetto e il flusso annuale di remunerazione sarebbero risultati palesemente non congrui in relazione agli investimenti e ai costi sostenuti dalla Società. Conseguentemente, riducendosi la remunerazione del Capitale Investito, al fine di ripristinare le condizioni di equilibrio economico per il Concessionario, in quella sede sarebbe stata necessario prevedere una riduzione del prezzo di Concessione, divenuto "eccessivamente oneroso", al fine di riportare l'IRR di progetto al livello iniziale (12,9%).

Sulla base dell'impianto concessorio, che prevedeva tra l'altro anche l'impegno del Concessionario di effettuare un piano di investimenti di €395 milioni tra il 2009 e il 2013 (primo periodo regolatorio), tra i quali (i) la realizzazione della viabilità Complanare di Roma, (ii) il completamento del tronco Villa Vomano – Teramo e (iii) interventi antisismici su alcuni viadotti, il Concessionario ha stipulato nel febbraio del 2011 un contratto di finanziamento con un pool di banche internazionali, alle condizioni di mercato allora vigenti. Le banche finanziatrici hanno fatto le proprie valutazioni sul merito di credito di Strada dei Parchi sulla base del PEF vigente, ed inoltre hanno definito una serie di covenant finanziari sia di tipo patrimoniale che finanziario, la cui verifica periodica è alla base della sostenibilità del finanziamento in essere. Un diverso trattamento nella determinazione del capitale investito comprometterebbe la tenuta del contratto di finanziamento, esponendo il Concessionario al rischio di default.

Come previsto dalla delibera CIPE 27/2013, "Criteri per l'aggiornamento del PEF di cui alla Delibera CIPE 39/2007, la Società ha proceduto alla determinazione del Capitale Investito ad inizio periodo (01.01.2014). Il conteggio, asseverato anche da primaria società di revisione, è stato quindi presentato al Concedente che, in sede di istruttoria sulla versione di proposta di PEF inoltrata a novembre 2016, ha confermato essere corrispondente a quello ricalcolato dal Concedente stesso. Tra le variazioni ai fini regolatori proposte non c'è alcun riferimento ad un differente trattamento del Prezzo di Concessione che rimane, come stabilito nel 2009, all'interno del Capitale Investito.

Si aggiunga inoltre che la "rinegoziazione del PEF" richiesta dalla legge 228/2012 deve comunque consentire al Concessionario, aggiudicatario della concessione per gara pubblica europea, di mantenere una condizione di "neutralità" finanziaria ed economica. Infatti il "*Change of Law*" rappresentato dalla normativa che impone al Concessionario la realizzazione di un importante piano di investimenti per adeguare contro il rischio sismico le infrastrutture gestite non può in alcun modo arrecare un pregiudizio alle ragioni economiche e finanziarie di Strada dei Parchi. Tutte le modifiche che

dovessero essere apportate dovranno pertanto essere tali da lasciare immutate le condizioni finanziarie della Società e la redditività complessiva del progetto.

Per tutte le considerazioni sopra esposte non è in alcun modo configurabile un diverso trattamento del Prezzo di Concessione in merito al Capitale Investito.

Per le medesime ragioni di "neutralità" degli impatti della rinegoziazione delle condizioni di convenzione, è assolutamente corretto strutturare il Capitale Investito del nuovo PEF suddividendolo in due sottocategorie:

a) Il CIN riveniente dalla Convenzione Unica del 2009
b) Il CIN rappresentato dai nuovi investimenti.

È necessario distinguere gli importi perché, come si dirà nel seguito (vedasi 3.4), agli stessi dovranno essere applicati distinti tassi di congrua remunerazione.

3.3 Saldo delle poste figurative al 31 dicembre 2013

Il saldo del credito per poste figurative maturato dal Concessionario alla data del 31 dicembre 2013 (ultimo anno del primo periodo regolatorio) ammonta ad euro 305,4 milioni. Il calcolo del valore è stato asseverato da primaria società di consulenza[1]. Di seguito la tabella di calcolo del saldo delle poste di figurative:

DETERMINAZIONE DEL SALDO DI POSTE FIGURATIVE AL 31 DICEMBRE					
ANNI	2009	2010	2011	2012	2013
	1	*2*	*3*	*4*	*5*
TASSO DI ATTUALIZZAZIONE ***9,71%***					
Cap investito per congrua remunerazione (lordo quota ammortamento esercizio) inizio esercizio	950.060	975.775	1.011.467	1.021.229	1.030.039
Quota Manleva ancora non pagata	(21.492)	(20.207)	(19.042)	(16.470)	(16.331)
Cap investito per congrua remunerazione (lordo quota ammortamento esercizio)	928.568	955.568	992.425	1.004.759	1.013.708
Costi operativi ammessi (escluso canone di concessione) - inflazionati	55.258	65.170	63.236	65.658	66.152
Canone di concessione	3.085	3.191	3.340	3.216	3.303
Ammortamenti capitale investito	24.547	25.200	26.991	29.033	31.800
Remunerazione Capitale Investito	90.164	92.786	96.364	97.562	98.431
Costi totali ammessi inflazionati	**173.054**	**186.346**	**189.932**	**195.470**	**199.686**
Variabile X (consuntivi)	*0,00%*	*2,56%*	*2,56%*	*2,56%*	*2,56%*
Variabile K (consuntivi)	*0,00%*	*0,00%*	*3,41%*	*3,40%*	*3,13%*
Totale X + K	***0,00%***	***2,56%***	***5,97%***	***5,96%***	***5,69%***
Totale X + K cumulato	0,00%	2,56%	8,53%	14,49%	20,18%
Tasso inflazione programmata PEF	-	0,015	0,015	0,015	0,015
beta Delta Q	0,00%	0,72%	0,67%	0,60%	0,37%
Tariffa progressiva veicoli leggeri	5,244	5,495	5,942	6,421	6,906
Tariffa progressiva veicoli pesanti	7,384	7,689	8,327	8,935	9,618
Flussi di traffico (veicoli leggeri equivalenti, '000 veicoli/km) - CU2009	1.879.782	1.864.744	1.872.203	1.889.053	1.904.165
Flussi di traffico (veicoli pesanti equivalenti, '000 veicoli/km) - CU2009	312.875	310.372	311.613	314.418	316.933
Flussi di traffico (veicoli totali, '000 veicoli/km) - consuntivi	**2.192.657**	**2.175.116**	**2.183.816**	**2.203.470**	**2.221.098**
REMUNERAZIONE COMPLESSIVA DA INCREMENTO TARIFFARIO	**121.679**	**126.324**	**137.194**	**149.388**	**161.989**
SALDI FIGURATIVI					
Remunerazione non corrisposta (corrisposta in via anticipata) - inizio periodo	-	51.375	116.385	180.424	244.025
Remunerazione di competenza	173.054	186.346	189.932	195.470	199.686
Capitalizzazione remunerazione non corrisposta periodi precedenti	-	4.989	11.301	17.519	23.695
(Remunerazione di competenza corrisposta)	- 121.679	- 126.324	- 137.194	- 149.388	- 161.989
Remunerazione non corrisposta (corrisposta in via anticipata) - fine periodo	51.375	116.385	180.424	244.025	305.417

[1] *KMPG advisory SpA (vedi Allegato A)*

Il traffico considerato nel periodo 2009-2013 si riferisce a quello che era stato stimato nel 2008 in sede di aggiornamento del PEF, significando con ciò che nel periodo regolatorio il "rischio traffico" è sopportato dal Concessionario.

3.4 Congrua remunerazione del capitale investito (WACC)[2]

Sono previsti due WACC che si applicano a differenti capitali netti regolatori:

I. Il primo (d'ora in poi "***WACC_CU2009***") da utilizzare per la remunerazione del capitale netto regolatorio come definito e quantificato nel contratto di concessione siglato il 18 novembre 2009.
Ciò in considerazione del fatto che l'eventuale modifica del valore del tasso di congrua remunerazione del capitale investito rappresenterebbe una circostanza sopravvenuta rispetto al momento in cui la Società concessionaria ha effettuato le proprie previsioni finanziarie e programmato i propri investimenti con riferimento all'intero complesso delle lavorazioni assentite nella Convenzione Unica. Motivo per cui una modifica del valore del WACC che venisse ad incidere, nel breve termine, sulle spese per investimenti relative alle prestazione già dedotte nel rapporto concessorio in essere configurerebbe una lesione del legittimo affidamento ingeneratosi nella Società concessionaria circa la conservazione delle condizioni originarie.
Pertanto, l'unica variazione rispetto al WACC stabilito sugli investimenti assentiti nel 2009 pari al **9,71%** (lordo) non può che essere la rilevazione dell'effetto fiscale. Di conseguenza, per effetto della riduzione dell'aliquota IRES dal 27,5% al 24,0% a partire dal 2017 il WACC lordo ai riduce al **9,16%.**

II. Il secondo tasso di congrua remunerazione (d'ora in poi "***WACC_New***") da utilizzare per i nuovi investimenti richiesti dalla legge 228/12, riguardanti in particolare gli adeguamenti alle normative vigenti in tema di sicurezza e rischio sismico, è di seguito descritto:

Periodo	*WACC_ New (lordo)*	Descrizione
2014-2016	**8,40%**	Il tasso essendo riferito al periodo regolatorio 2013-2018, deve essere calcolato sulla base della Delibera Cipe 39/2007, e pertanto utilizzando (i) come riferimento per il free risk la media del BTP 10 anni relativi al 2013 (ultimo anno del precedente periodo concessorio); (ii) l'ERP del 4,0%; (iii) la leva effettiva Debito/Equity come risultante dal bilancio di esercizio della società; (iv) le aliquote fiscali applicabili; (v) il costo del debito (Kd) risultante da bilancio 2013, pari al 5,34%; (vi) Beta unlevered riferito al 2013.
2017 – 2018	**8,17%**	Rispetto al WACC applicato per il periodo 2014-2016, viene apportata la modifica per effetto della riduzione dell'aliquota fiscale IRES passata dal 27,5% al 24,0%.
Dal 2019	**7,67%**	Il WACC è stato calcolato sulla base della Delibera CIPE 68/2017, e quindi assumendo: (i) il riferimento per il free risk come dalla media del BTP 10 anni relativi al 2017 (ultimo anno disponibile) pari a 2,10%; (ii) l'ERP del 5,5%; (iii) la leva effettiva Debito/Equity come risultante dal bilancio di esercizio della società; (iv) le aliquote fiscali correnti a partire dal 2017; (v) un costo del debito (Kd) pari al 4,1% (2,10% + 2,00% previsto dalla Delibera).

[2] *Vedi allegato "B".*

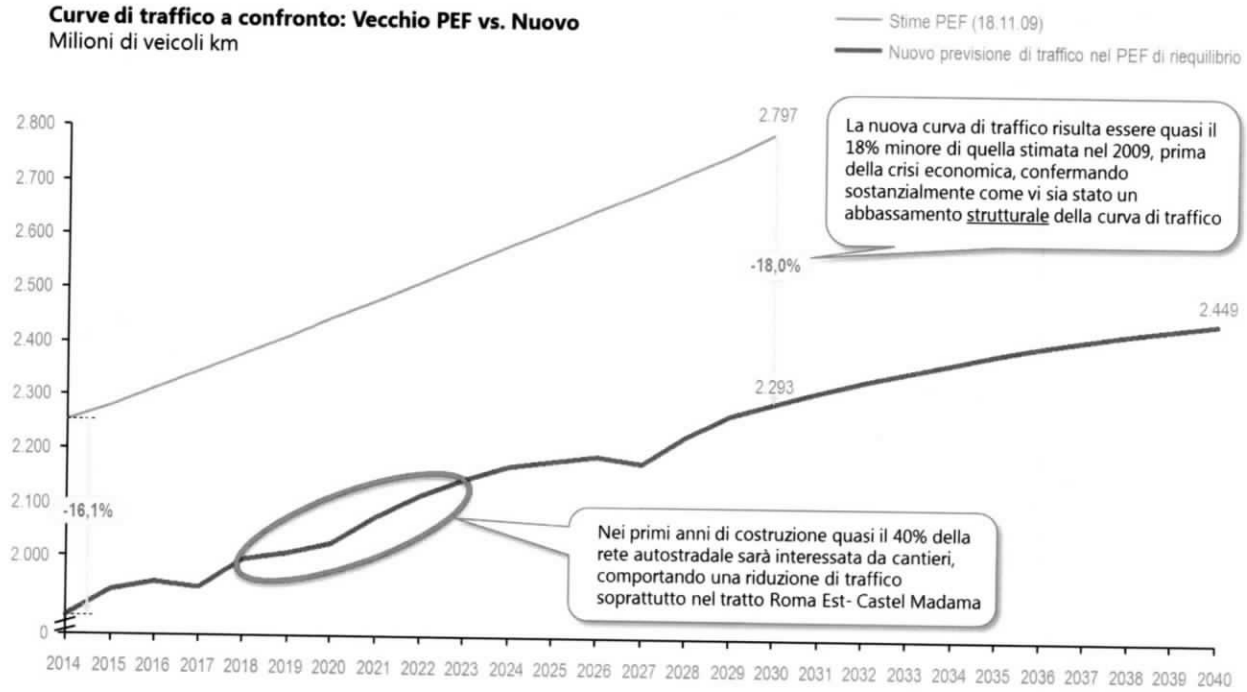
4) PRINCIPALI ASSUNZIONI

4.1 Traffico e tariffa

Lo studio delle previsioni del traffico è stato effettuato dal consulente tecnico *Steer Davies Gleave* che ha curato anche il precedente studio allegato alla Convenzione Unica 2009. Il consulente tecnico ha elaborato tre scenari, con ipotesi pessimistiche, medie ed ottimistiche. Lo scenario selezionato è quello centrale. Le previsioni del consulente tecnico sono state elaborate fino all'anno 2040. Per quanto riguarda gli incrementi degli anni successivi si è ipotizzato invece di partire dall'incremento dell'ultimo anno decrementandolo a quota costante anno dopo anno finché la variazione annua non arrivi a zero.

Negli anni di costruzione è stato considerato anche l'effetto che i cantieri avranno sul traffico, che avranno un effetto negativo soprattutto nei primi anni di costruzione e sulle aree a maggiore densità di traffico (Roma Est – Castel Madama).

La tabella sottostante mette a confronto le nuove stime di traffico con quelle utilizzate per l'aggiornamento del PEF al 2009. Il traffico perso tra gli 2009 e 2014, secondo il consulente non verrà più recuperato ed il delta (tra il 16% ed il 18%) rimarrà per tutto il periodo di concessione (vedasi grafico sottostante).



La curva di traffico stimata dal consulente tecnico (novembre 2017[3]) utilizzata per l'elaborazione del PEF è la seguente:

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Leggeri	1.629	1.632	1.669	1.679	1.666	1.708	1.717	1.730	1.772	1.805	1.829	1.849	1.857	1.863	1.852	1.894	1.928	1.946	1964	1980	1995	2009	2022	2034	2045	2055	2063	2071
Pesanti	263	256	268	273	275	288	292	296	305	312	317	322	325	328	327	335	342	347	351	355	359	362	366	369	372	374	376	378
Totale	**1.892**	**1.889**	**1.937**	**1.952**	**1.942**	**1.996**	**2.009**	**2.026**	**2.077**	**2.117**	**2.146**	**2.171**	**2.182**	**2.191**	**2.179**	**2.229**	**2.270**	**2.293**	**2.315**	**2.335**	**2.354**	**2.371**	**2.388**	**2.403**	**2.417**	**2.429**	**2.439**	**2.449**
YoY%		-0,2%	2,6%	0,8%	-0,5%	2,8%	0,7%	0,8%	2,5%	1,9%	1,4%	1,2%	0,5%	0,4%	-0,5%	2,3%	1,8%	1,0%	1,0%	0,9%	0,8%	0,7%	0,7%	0,6%	0,6%	0,5%	0,4%	0,4%

In merito all'incremento annuo costante della tariffa utilizzabile per minimizzare gli impatti sull'utenza pendolare, sulla base dello studio del consulente tecnico[4], cui si rimanda per maggiori dettagli, si possono applicare incrementi medi annui della tariffa nell'ordine del 3,5% (inclusa l'inflazione). Nella proposta di piano elaborata da SdP, l'incremento annuo della

[3] *Stralcio (pag.72) Aggiornamento A24-A25 previsioni traffico e ricavi – Relazione 29 novembre 2017, Steer Davies Gleave (Vedasi Allegato D alla Relazione inviata il 24/01/2018)*

[4] *Steer Davies Gleave, Valutazioni sulla sostenibilità degli incrementi tariffari A24-A25, 23 gennaio 2018 (Vedasi Allegato E)*

tariffa da applicare a partire dal 2019 e per tutto il periodo di concessione è pari al 3,34%, inferiore al massimale previsto dal consulente.

In considerazione del "cap" all'incremento annuo alla tariffa da applicarsi per tutto il periodo di concessione così come richiesto dal Concedente, il foglio PFR è stato modificato in modo che, a partire dal 2019, la percentuale di aumento annuo della tariffa sia tale che le Poste Figurative di fine concessione risultino pari a zero.

4.2 Personale

Considerazioni organizzative

Dal punto di vista organizzativo, è stata individuata una serie di leve per rendere maggiormente efficiente la struttura:

- Dimensionamento del personale esattoriale in linea con il progressivo sviluppo del piano di automazione dell'Autostrada con la tecnologia delle stazioni di esazione (SET, Telepass, MCR, Casse Continue,etc.);
- dimensionamento del personale operativo della rete autostradale in linea con le *best practices*, garantendo adeguati livelli di servizio, utilizzando anche, laddove utile e necessario, il ricorso a contratti di *outsourcing*;
- attivazione di tutte le possibili sinergie a livello di Gruppo per le attività di *staff* e di supporto;
- blocco del *turn-over* ed incentivazione agli esodi.

Andamento dell'organico

Il dimensionamento dell'organico parte dalle 447 unità medie del 2017 e per effetto dei processi di efficientamento di cui sopra arriverà a regime (anno 2032) a 350 unità medie, per poi rimanere costante fino al termine della concessione. Naturalmente, qualora lo sviluppo tecnologico e/o gli standard procedurali di settore lo dovessero consentire, la società si doterà di un organico più efficiente e funzionale mantenendo gli stessi livelli di servizio.

FTE	***Anno 2017***	***Anno 2032***
Personale di Riscossione	194	115
Personale di Manutenzione	173	165
Personale di Amministrativo	80	70
Totale personale	**447**	**350**

4.3 Copertura degli investimenti richiesti dalla L228/12

Come indicato dal MIT nella sua informativa del 21 marzo 2018 al CIPE e ribadito dal Tavolo di Lavoro nelle ultime riunioni è stato considerato un contributo pubblico a fondo perduto pari ad euro 2.000 milioni, erogati a stati di avanzamento lavori. L'importo di euro 1.050 milioni dovrà essere reperito dal Concessionario con ricorso al mercato, ma per ridurre gli oneri finanziari è stato considerato l'accesso a finanziamenti agevolati di istituzioni come la Banca Europea degli Investimenti. Il tasso di interesse applicato è pari al 4,0% annuo. A riguardo come rappresentato dal Tavolo di Lavoro, ci sarà il "*best effort*" dei Ministeri italiani per agevolare l'ottenimento di tale linea di finanziamento a condizioni agevolate.

4.4 Proroga della Concessione e Valore di subentro

Il valore di subentro è stato assunto pari a zero poiché in tal modo viene limitato l'incremento delle tariffe di pedaggio con effetti positivi sull'interesse pubblico a contenere per quanto possibile tali incrementi. Oltre a ciò occorre rilevare che in presenza di una proroga superiore a dieci anni il "contributo" finanziario del subentro è poco significativo per via della sua attualizzazione. Inoltre i finanziatori non gradiscono finanziare un progetto in cui a parziale garanzia del finanziamento sia previsto il valore di subentro, dato che conoscono le difficoltà che si presenterebbero nel momento del subentro per monetizzare la eventuale quota residua del finanziamento.

Ne risulta che per raggiungere le condizioni di equilibrio economico e finanziario del progetto, con applicazione di un incremento tariffario sostenibile dall'utenza, occorre una proroga della concessione di 20 anni.

In merito alla proroga ed alle regole comunitarie sugli aiuti di Stato, il progetto di SdP è sicuramente conforme alle norme comunitarie, in particolare:

- Art. 107.2.b TFUE, che considera compatibili con il mercato interno le misure necessarie per riparare i danni causati da calamità naturali come il terremoto del 2009 in Abruzzo (decisione n. 459 / A / 2009);
- Art. 106.2 TFUE, in quanto il governo italiano ha affidato ad SDP l'obbligo di realizzare gli investimenti necessari per garantire la sicurezza e l'efficienza delle A24 e 25 (legge 228/2012, art.1, punto 183).

Inoltre, il progetto di SdP è conforme alle norme e precedenti decisioni dell'UE sul mercato interno, in particolare con la direttiva sulle concessioni n. 23/2014/UE:

- art. 43.1.b, secondo l'interpretazione dei requisiti della Commissione nella decisione n. 459/A/2009 sulle autostrade francesi (1. limite del 50% del valore; 2. necessità dei lavori per l'esercizio dell'autostrada; 3. disagi significativi in caso di modifica del concessionario);
- art. 43.1.c, dato che il terremoto del 2009 è una circostanza che non poteva essere prevista e la realizzazione degli investimenti non altera la natura della concessione;
- art. 43.1.e, poiché le modifiche alla concessione non saranno sostanziali ai sensi dell'art. 43.4 della direttiva.

5) CONCLUSIONI E QUADRO DI SINTESI DEI RISULTATI

Concludendo, da quanto sopra risulta evidente che il concessionario ha accettato tutte le valutazioni del MIT e del CIPE, fatta solamente eccezione per quelle relative a :

a) tasso di congrua remunerazione (WACC);
b) prolungamento del vincolo temporale del rapporto di concessione, con conseguente mitigazione degli incrementi tariffari e dell'indennizzo da subentro;
c) valorizzazione del capitale netto investito (CIN);

per le quali conferma le valutazioni e considerazioni in precedenza espresse e sopra ribadite.

Si riporta di seguito il quadro di sintesi dei risultati.

INPUT			
Scadenza Concessione (Poste Figurative = 0) [anno]			2050
Piano Investimenti (inclusi residui) [€ milioni]			3.140,5
	CU 2009	**L228/12**	
WACC 2014 - 2016	9,71%	8,40%	
WACC 2017	9,16%	8,17%	
WACC 2018	9,16%	8,17%	
WACC dal 2019 a fine concessione	9,16%	7,67%	
Rideterminazione CIN			No
Contributo c/impianti			Si
Importo contributi [€ milioni]			2.000,0
Linea BEI [€ milioni]			1050
New Equity [€ milioni]			90
Tasso di interesse su nuovi finanziamenti			4,0%
DSCR Target			1,35

OUTPUT	
CAGR Traffico ('14-'30)	**0,72%**
WACC di progetto (media periodo concessione)	**8,71%**
Incremento annuo tariffa (inclusa Inflazione)	**3,34%**
Subentro alla scadenza della concessione	**0**
Poste Figurative/Ebitda	**0,00 x**
DSCR min	*1,35 x*
LLCR min	*1,37 x*
TV/ND min	*1,07 x*

STRADA DEI PARCHI S.P.A.
L'Amministratore Delegato
(Ing. Cesare Ramadori)