



Autostrada
Pedemontana
Lombarda

DOCUMENTO INFORMATIVO RELATIVO AL QUADRO FINANZIARIO DELL'OPERA

LA SOCIETA' E LO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

La Società ha stipulato la Convenzione che regola il rapporto concessorio di costruzione e gestione dell'opera con la Concedente CAL (Concessioni Autostradali Lombarda Spa) in data 1 agosto 2007.

La Convenzione è stata approvata (unitamente al relativo Piano Economico Finanziario) con delibera CIPE del 4 ottobre 2007 e successivamente pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 255 del 2 novembre 2007. Nei primi giorni di febbraio 2008, è stato firmato dal Ministro alle Infrastrutture e dal Ministro dell'Economia il Decreto Interministeriale di approvazione della Convenzione.

Con la firma del Decreto, è stata data piena operatività all'iniziativa, nonché certezza sulla disponibilità del contributo pubblico.

La Convenzione si inquadra quale contenuto regolamentare della concessione assentita alla Società con Decreto Interministeriale (Ministero dei Lavori Pubblici, Ministero del Bilancio e della Programmazione Economica, Ministero del Tesoro) n°1524 del 31 agosto 1990, registrato alla Corte dei Conti in data 28 dicembre 1990.

Attualmente la Società si appresta ad aggiudicare due gare principali:

- Per l'affidamento a Contraente Generale della progettazione e realizzazione delle prime parti delle Tangenziali di Como e di Varese (vedi sotto nella descrizione dell'opera) e della tratta tra l'A8 e la A9. L'importo a base d'asta è pari ad € 781.241.811, ed è prevista una percentuale di prefinanziamento a carico dell'aggiudicatario, al lordo del ribasso offerto, pari al 50%. L'aggiudicazione dell'appalto sarà effettuata entro la fine di luglio 2008.
- Per la predisposizione della progettazione definitiva delle rimanenti tratte funzionali del tracciato. L'importo a base d'asta è pari a € 35.150.000 e l'aggiudicazione dell'appalto sarà effettuata entro la fine del mese di febbraio 2008.

Entrambi gli aggiudicatari procederanno, in modo coordinato, alla predisposizione (entro la fine del 2008) del progetto definitivo per la parte di competenza, per pervenire ad un elaborato organico da presentare al CIPE per la relativa approvazione. L'importo complessivo stimato del progetto definitivo è di € 40.712.904, al lordo del ribasso d'asta che sarà offerto nelle due gare.

L'OPERA

1 – I DATI PRINCIPALI DELL'INTERVENTO

Il Sistema Viabilistico Pedemontano interessa le provincie di Varese, Como, Milano e Bergamo ed è costituito dalle due tangenziali di Varese e di Como, nonché da un tratto principale che, partendo dall'intersezione con la A8 presso Busto Arsizio, si snoda, a nord di Milano, verso est congiungendosi con la A4 presso Dalmine. La lunghezza del tracciato autostradale è di 87 km, cui vanno aggiunti 70 km per opere connesse e di riqualificazione della viabilità ordinaria limitrofa ed accessoria.

La tabella alla pagina successiva mostra la composizione del tracciato nelle sue tratte funzionali elementari, evidenziandone il costo, così come dettagliato in allegato alla Convenzione sottoscritta tra la Concedente CAL Spa e la Autostrada Pedemontana Lombarda Spa,.

Gli importi in oggetto sono pertanto suscettibili di ribasso ancora prima che in sede di redazione del progetto definitivo, ma già mediante l'attuale rivisitazione del progetto preliminare, che parte da tre esigenze:

- rispondere alle prescrizioni CIPE, contenute nella delibera di approvazione del progetto preliminare, che hanno implicazioni sulla progettazione dell'opera;
- migliorare il progetto preliminare, riducendo i costi previsionali ed i margini di indeterminatezza;
- accogliere, o quantomeno verificare, le richieste delle amministrazioni interessate che non erano state espresse in sede preliminare.

Nel PEF sono previste e finanziate tutte le opere previste in convenzione, con l'eccezione delle seconde parti delle Tangenziali di Como e di Varese.

TRATTE FUNZIONALI – dati in milioni di euro

Tratta funzionale	Da	A	Costo delle opere (in milioni di Euro)	Km
Tratta A	Cassano Magnago (A8)	Turate (A9)	567	15,1
Tratta B1	Turate (A9)	Lentate	216	6,4
Tratta B2	Lentate	Cesano Maderno (SS35)	601	10,4
Tratta C	Cesano Maderno (SS35)	Vimercate (A51)	902	16,2
Tratta D	Vimercate (A51)	Osio Sotto (A4)	777	19,3
TG Como 1 lotto	A9	Acquanegra (Albate)	144	2,4
TG Varese 1 lotto	Gazzada	Ponte di Vedano	277	4,8
TG Como 2 lotto (attualmente non inclusa nel PEF)	Villaguardia	Tavernerio	398	6,6
TG Varese 2 lotto (attualmente non inclusa nel PEF)	Folla di Malnate	Valico del Gaggiolo (CH)	247	5,8
Totali			4.129	87
(di cui compresi nel PEF)			(3.484)	

TRATTE FUNZIONALI – Modalità realizzative e caratteristiche tecniche

Tratta funzionale	Modalità realizzativa	Svincoli	Corsie	Rilevato	Trincea	Viadotto	Galleria
A	General Contractor	8	2	39%	35%	2%	24%
B1	Appalto integrato o General Contractor	6	2	11%	70%	4%	15%
B2	Appalto integrato o General Contractor	6	2 - 3	16%	32%	0%	52%
C	Appalto integrato o General Contractor	8	3	6%	51%	1%	42%
D	Appalto integrato o General Contractor	5	2	24%	45%	9%	23%
VA1	General Contractor	2	2	19%	15%	8%	59%
VA2	Attualmente non compresa nel PEF	3	2	19%	32%	6%	44%
CO1	General Contractor	3	2	37%	20%	16%	27%
CO2	Attualmente non compresa nel PEF	1	2	0%	8%	0%	92%
Totali		42					

2 – GLI INVESTIMENTI E LA STRUTTURA FINANZIARIA

Il Piano Economico Finanziario prende in esame la realizzazione dell'intervento con l'esclusione delle seconde parti delle Tangenziali di Como e Varese, per un costo delle opere pari a 3.484 milioni di Euro.

Complessivamente, l'opera prevede il seguente fabbisogno e copertura (dati in migliaia di euro):

IMPIEGHI			FONTI		
<u>INVESTIMENTI DIRETTI</u>			<u>FONTI ESTERNE</u>		
Lavori	3.483.505	84,66%	Finanziamento a lungo termine	2.162.760	52,56%
Costi di consulenza e strutturazione finanz.	44.576	1,08%	Finanziamento Iva	193.435	4,70%
Beni non reversibili	1.200	0,03%			
Totale Investimenti diretti	3.529.281	85,77%	Totale Fonti Esterne	2.356.195	57,26%
<u>INVESTIMENTI INDIRETTI</u>			<u>FONTI INTERNE E CONTRIBUTI</u>		
Oneri finanziari su finanziamento	361.515	8,79%	Mezzi Propri	513.711	12,48%
Iva al netto dei rimborsi	193.435	4,70%	Contributi	1.245.000	30,26%
C.m.u, commis. linee di firma, imposta sost.	52.258	1,27%			
Variazioni capitale circol. Netto Oper/autof	(21.584)	-0,52%			
Totale investimenti indiretti	585.624	14,23%	Totali Fonti Interne	1.758.711	42,74%
TOTALE INVESTIMENTI	4.114.905	100,00%	TOTALE FONTI	4.114.905	100,00%

La struttura finanziaria del PEF basato sul progetto preliminare prevede il ricorso a tre forme di finanziamento: a titolo di debito, a titolo di capitale di rischio ed a titolo di contributo pubblico, come di seguito specificato:

I finanziamenti bancari comprendono le seguenti linee:

- Linea Base (tasso 4,75%), finalizzata alla copertura dei costi di progetto e degli oneri finanziari maturati in fase di costruzione, con erogazioni in base alle effettive necessità dell'avanzamento dei lavori e con rimborsi definiti in base alla capacità di copertura del debito (l'indice ADSCR di copertura del debito è pari a 1,37), a far data dal 2017 sino al 2045, anno in cui è previsto una quota di rimborso bullet finale di circa 730 milioni.
- Linea Iva (tasso 4,75%), finalizzata alla copertura dei fabbisogni finanziari connessi all'Iva del periodo di costruzione.

Il capitale di rischio è previsto modulato sulla base del fabbisogno annuo ad integrazione del capitale di debito e del contributo pubblico in modo da mantenere equilibrata la struttura finanziaria nelle proporzioni debito/capitale.

Il contributo pubblico ammonta a 1.245 milioni di euro, pari al 30% del fabbisogno finanziario e sarà erogato lungo il periodo di costruzione a stati di avanzamento. Il contributo pubblico è stato stanziato dallo Stato con le seguenti modalità:

- 61,564 milioni di euro a carico della L. 295/1998 e successive Leggi 448 e 449 del 1998 e Legge 388 del 2000;
- 51,64 milioni di euro a carico della L. 388/2000;
- contributo quindicennale di 3,300 milioni di euro rinveniente dalla L. 266/2005;
- contributo quindicennale di 10 milioni di euro a decorrere dal 2007, 30 milioni dal 2008 e 40 milioni dal 2009 rinveniente dalla L. 296/2006.

IL PERIODO DI COSTRUZIONE E DI GESTIONE

Il **crono programma realizzativo** dell'intervento prevede, dopo il termine della redazione del progetto definitivo (dicembre 2008) e la successiva sua approvazione da parte del CIPE (settembre 2009), la redazione del progetto esecutivo ed il seguente svolgimento del **periodo di costruzione**:

1. l'avvio dei lavori nel 2010 e l'apertura completa dell'opera nel 2016, con le seguenti cadenze:
 - 1.1.2013 Apertura del primo lotto della Tangenziale di Como
 - 1.2.2014 Apertura del primo lotto della Tangenziale di Varese
 - 1.3.2015 Apertura della tratta A
 - 1.4.2016 Apertura delle tratte B1, B2, C, D

2. Gli investimenti nelle opere (comprensivi della progettazione) seguono la seguente evoluzione temporale:
 - 2.1.Dal 2008 al 2013 Tangenziale di Como primo lotto (lavori dal 2010 al 2013)
 - 2.2.Dal 2008 al 2014 Tangenziale di Varese primo lotto (lavori dal 2010 al 2014)
 - 2.3.Dal 2008 al 2014 Tratta A (lavori dal 2010 al 2014)
 - 2.4.Dal 2008 al 2015 Tratta B1 (lavori dal 2012 al 2015)
 - 2.5.Dal 2008 al 2015 Tratta B2 (lavori dal 2011 al 2015)
 - 2.6.Dal 2008 al 2015 Tratta C (lavori dal 2011 al 2015)
 - 2.7.Dal 2008 al 2015 Tratta D (lavori dal 2011 al 2015)

Il **periodo di gestione** è compreso, come previsto dall'art. 4 della Convenzione, in 30 anni a partire dall'entrata in esercizio dell'ultimo tratto, cioè sino al 2045 incluso.

Le previsioni del traffico sulla rete lombarda nella quale si inserisce il tracciato sono state formulate assumendo l'assetto infrastrutturale programmatico lombardo (considerato quale offerta di trasporto stradale nelle simulazioni di domanda) che ha previsto, oltre alla realizzazione del Sistema Viabilistico Pedemontano, anche la realizzazione dei seguenti interventi:

- Tangenziale Est Esterna di Milano
- Brebemi ed Ipb
- Potenziamento della quarta corsia dell'autostrada A4 Milano - Brescia nella tratta tra Bergamo e la barriera di Milano Est
- Potenziamento della terza corsia dell'autostrada A9 Lainate – Como – Chiasso nella tratta tra Lainate e la barriera di Como Grandate
- Collegamento Boffalora – Malpensa
- Adeguamento della 341
- Potenziamento della viabilità di penetrazione verso Milano dal quadrante est (Paulese, Rivoltana, Cassanese)
- Potenziamento della direttrice Rho – Monza
- Potenziamento della SS 494 “Vigevanese”
- Collegamenti minori, attualmente in fase di studio, che completano la rete viaria locale.

Le elaborazioni della domanda di traffico evidenziano che la rete autostradale lombarda sarà chiamata a sostenere una domanda aggiuntiva di traffico, specialmente lungo il corridoio est – ovest, servito prevalentemente dalla A4 Milano – Brescia. Tale tratta, pure potenziata, potrà sostenere detta domanda nel medio termine solo se coadiuvata da altre arterie ad alta capacità.

Assetto del traffico anno apertura autostrada

Tratta	VTGM Leggeri	VTGM Pesanti	VTGM Totali
A	29.998	7.853	37.851
B	47.980	11.868	59.848
C	68.473	16.402	84.875
D	47.625	13.204	60.829

I tassi di crescita utilizzati per lo sviluppo del traffico nel corso degli anni sono i seguenti: 1,75% per gli anni dal 2016 al 2025 e 0,75% per gli anni dal 2026 al 2035. Dopo tale data, si è assunto valore di crescita nullo.

Le valutazioni di traffico sono state attualmente sottoposte ad attenta revisione nell'ambito di approfondimenti, anche puntuali, in corrispondenza dei nodi di connessione dell'infrastruttura con il resto del sistema del trasporto stradale ed autostradale a servizio del territorio, approfondimenti che hanno evidenziato valori attesi di traffico mediamente superiori del 20-25% rispetto a quelli espressi nel Piano Economico Finanziario.

LA RESTITUZIONE DELL'INFRASTRUTTURA AL CONCEDENTE

Allo scadere della Concessione, la natura giuridica di reversibilità dell'opera, prevede la restituzione alla concedente delle infrastrutture in perfetta efficienza e completamente ammortizzate.

Tuttavia la direttiva interministeriale "Costa – Ciampi" ha espressamente previsto la possibilità del subentro di un nuovo soggetto nel rapporto concessorio in essere alla scadenza del medesimo, soggetto da individuare, stante la situazione attuale della legislazione, mediante gara.

Per il concessionario che ha realizzato e gestito l'opera (il concessionario "originario") ciò comporta la possibilità di non ammortizzare completamente l'opera stessa, liberando in tal modo, col minor ammortamento, una maggior liquidità, a beneficio del rendimento globale del progetto.

La percentuale delle opere (comprehensive dei costi capitalizzati ed al netto dei contributi) non ammortizzata, rappresenta, sempre ai sensi della citata direttiva, il "valore di subentro" a carico del concessionario subentrante il quale potrà godere in cambio dei proventi generati dagli anni futuri di gestione dell'infrastruttura.

Il Piano Economico Finanziario prevede che la Società Pedemontana si avvalga della possibilità di subentro di un nuovo soggetto concessionario allo scadere della concessione di cui è titolare, cioè al trentesimo anno dall'entrata in esercizio dell'ultimo tratto (2045).

La percentuale non ammortizzata dell'opera, così come sopra definita è pertanto pari al 48%, per un valore di 1.290 milioni di euro (il totale ammortamento dell'opera si concluderà nell'anno 2068).

SPECIFICI RIFERIMENTI NORMATIVI IN MATERIA CONVENZIONALE

- ✓ D.L. 3/10/2006 n.262
- ✓ L. 24/11/2006
- ✓ Legge Finanziaria 2007 (art. 1 commi 979 e 1030)
- ✓ Delibera CIPE 1/2007