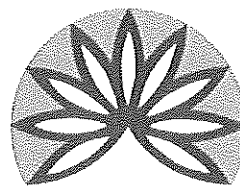




ANAS Direzione Generale



**SITAF** spa

Società Italiana Traforo Autostradale del  
Frejus

---

Convenzione Unica  
ANAS S.p.A.  
SITAF S.p.A.

Autostrada A32 Torino -Bardonecchia

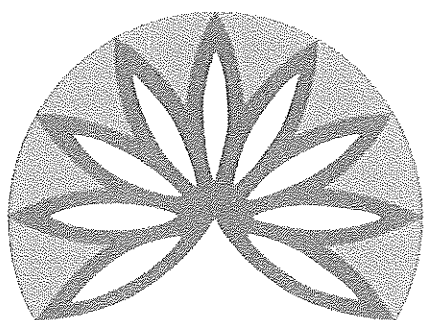
---

ALLEGATO ALLA CONVENZIONE

---

ALLEGATO: E

PIANO ECONOMICO - FINANZIARIO



**SITAF** spa

**NOTA ILLUSTRATIVA AL PIANO ECONOMICO –  
FINANZIARIO**

A handwritten signature in black ink, consisting of a series of fluid, connected loops and strokes, positioned in the bottom right corner of the page.

## **INDICE**

	<b>Pagina</b>
Premessa	3
Descrizione delle opere	4
Durata del Piano e della concessione	7
Investimenti	8
Contributi in conto impianti	10
Crediti verso ANAS	11
Finanziamenti e disponibilità finanziarie	12
Debito verso il Fondo Centrale di Garanzia	12
Traffico, tariffe di pedaggio e ricavi netti da pedaggio	12
Proventi da sub – concessioni ed attività collaterali	14
Costi operativi A32 e T4	14
Ammortamento delle opere	16
Imposte sul reddito di esercizio	16
Rendimento del Piano	16

## **Allegati**

Piano Economico – Finanziario:

Tabella 1 – Conto finanziario

Tabella 2 – Conto economico

Tabella 3 – Conto degli investimenti

Tabella 4 – Conto dei finanziamenti

Tabella 5 – Conto del fabbisogno e della relativa copertura

Rendimento del progetto

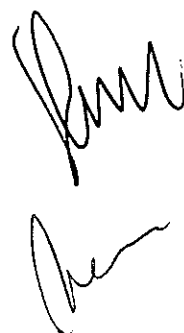
Calcolo K "Variante di Avigliana" e K "Autostrada A32"

Calcolo del tasso di attualizzazione WACC

Tabella parametro K ex Direttiva CIPE n. 39 del 15 giugno  
2007

Sovracanone art. 19 comma 9 bis D.L. 78/2009 convertito in Legge 102/2009

Fondo Centrale di Garanzia



## **PREMESSA**

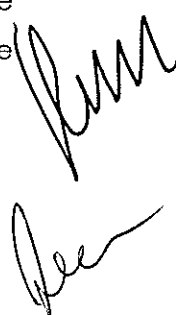
Il piano economico – finanziario ("PEF") che è illustrato nella presente nota è stato predisposto nell'ambito della sottoscrizione, tra la Società ed il Concedente, della Convenzione Unica redatta ai sensi dell'art. 2, comma 82, del decreto legge 3 ottobre 2006, convertito con modificazioni dalla legge 24 novembre 2006, n. 286 e successive modifiche che sostituisce, ad ogni effetto, la convenzione sottoscritta in data 28 gennaio 2003 ed approvata con D.L. registrato alla Corte dei Conti in data 3 ottobre 2003.

Il PEF recepisce le previsioni patrimoniali, economiche e finanziarie relative i) alla tratta autostradale Torino – Bardonecchia ii) alla S.S. 589 "Variante di Avigliana" e iii) al traforo internazionale del Fréjus.

Fermo restando l'inclusione nel PEF dei dati patrimoniali, economici e finanziari ascrivibili alla costruzione e gestione del traforo internazionale del Fréjus, si precisa, a questo proposito, che la disciplina relativa alla costruzione e gestione del traforo internazionale del Fréjus resta regolata dalla Convenzione del 26 giugno 1973 n. 13062 e relativi atti aggiuntivi, ivi compresi i relativi provvedimenti tariffari di competenza della C.I.G..

I dati patrimoniali del PEF si riferiscono anche a crediti vantati verso la Concedente ANAS ascrivibili agli effetti conseguenti alla diversa ripartizione delle somme a disposizione, formalizzata mediante tre perizie di variata distribuzione, relative agli interventi realizzati in forza delle Leggi 12.08.1982, n. 531 e 03.10.1985, n. 526 (piano decennale della viabilità di grande comunicazione), 29.05.1989, n. 205 (Italia "90) e 03.08.1988, n. 373 (Colombo "92), nonché del finanziamento accordato per i lavori di cui al D.L. 21.04.1995, n. 118 convertito con Legge 21.06.1995, n. 235 (Mondiali di Sci e Giochi del Mediterraneo), come richiamato all'art. 5-bis della nuova Convenzione. Sono stati altresì imputati gli importi riconosciuti, a titolo di riserve, all'esito dei giudizi arbitrali intrapresi e definiti con i raggruppamenti d'impresе dei lotti principali della costruzione dell'A32, finanziati sempre a seguito delle leggi di cui sopra.

Di seguito, è fornita una sintetica descrizione delle opere, nonché una breve illustrazione sia delle assunzioni poste alla base della redazione del Piano sia delle principali voci incluse nello stesso.



## **DESCRIZIONE DELLE OPERE**

Di seguito, è riportata una sintetica descrizione delle opere previste nel piano di investimenti della Società inserito nel piano economico finanziario allegato alla Convenzione Unica. Si rimanda agli specifici allegati tecnici della Convenzione Unica per gli approfondimenti del caso.

### **AUTOSTRADA TORINO – BARDONECCHIA (A32)**

Gli investimenti inseriti nel piano economico finanziario sono essenzialmente riconducibili ai seguenti interventi:

- 1) Opere di manutenzione straordinaria riportate nel Piano Economico Finanziario allegato alla convenzione del 28 gennaio 2003;
- 2) Ulteriori lavori di manutenzione straordinaria.

Sono altresì ricompresi nel presente piano economico finanziario gli interventi relativi alla variante alla S.S. 589 dei laghi di Avigliana lotto b) (lavori già eseguiti per lo svolgimento dei Giochi Olimpici Invernali "Torino 2006").

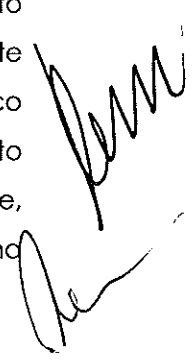
Le opere di cui alla voce 1) sono state suddivise secondo i seguenti capitoli:

- c1) interventi di adeguamento delle gallerie alla Direttiva Comunitaria 2004/54/CE;
- c2) riqualificazione sovrastruttura tratto Avigliana – Rivoli;
- c3) nuove aree di servizio e stoccaggio automezzi;
- c4) potenziamento sistemi tecnologici per la sicurezza, la gestione e l'informazione (innovazione del sistema di esazione e pedaggio, implementazioni informatiche, ecc.);
- c5) interventi di mitigazione ambientale e di ingegneria naturalistica;
- c6) interventi di adeguamento funzionale e di manutenzione straordinaria per ponti, viadotti, opere minori, gallerie, sicurvia, edifici, cabine di esazione, pensiline, ecc..

Più in particolare:

#### INTERVENTI DI ADEGUAMENTO DELLE GALLERIE ALLA DIRETTIVA COMUNITARIA 2004/54/CE

Nel mese di ottobre 2006 è stato emanato il Decreto Legislativo n. 264 di recepimento della Direttiva Comunitaria 2004/54/CE, in materia di sicurezza per le gallerie della rete stradale trans-europea. La Società, all'atto della predisposizione del piano economico finanziario allegato alla convenzione sottoscritta il 28 gennaio 2003, aveva già previsto investimenti ascrivibili all'adeguamento degli impianti presenti all'interno delle gallerie, investimento che – in parte – ha provveduto a realizzare nel quinquennio appena



concluso. L'aggiornamento del piano di investimenti, pur mantenendo la medesima impostazione, prevede la riprogettazione delle opere in funzione delle nuove importanti disposizioni normative entrate nel frattempo in vigore. E' stato, pertanto, predisposto un progetto preliminare degli interventi per l'adeguamento delle gallerie alla succitata Direttiva e relativo Decreto di recepimento.

A questi, sono da aggiungere gli ulteriori dispositivi indicati dalla Direttiva ed attualmente non previsti nel piano vigente, per le ragioni esposte nel seguito della presente relazione illustrativa.

#### RIQUALIFICAZIONE SOVRASTRUTTURA

Con riferimento alla riqualificazione della "sovrastuttura" autostradale si evidenzia che, attualmente, è in corso una specifica progettazione, in collaborazione con il Politecnico di Torino, per l'individuazione di nuove tipologie di sovrastuttura che consentano di garantire e migliorare gli attuali standard di sicurezza della tratta autostradale gestita.

Tra gli investimenti di tale tipologia è altresì previsto il completamento del sistema di raccolta, canalizzazione e smaltimento delle acque di piattaforma lungo il tratto autostradale della A32 da Rivoli a Savoux.

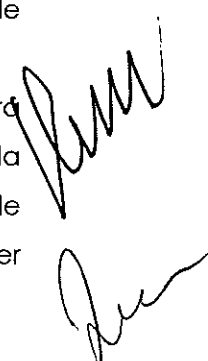
#### NUOVE AREE DI SERVIZIO E STOCCAGGIO AUTOMEZZI

Si segnala che nel piano di investimenti della Società è prevista la costruzione di un'area di sosta in prossimità della barriera di esazione e pedaggio di Avigliana. L'area, oltre a garantire un miglior servizio all'utenza, potrà essere utilizzata per lo "stoccaggio" dei mezzi pesanti diretti al traforo internazionale del Fréjus (T4) qualora questo si renda necessario. E' altresì prevista la realizzazione di un'area all'interno dell'autoporto di Susa in cui gli autoarticolati frigo possano fermarsi e sostare a motori spenti in un'ottica di miglioramento della qualità dei servizi forniti all'utenza della tratta autostradale.

#### POTENZIAMENTO SISTEMI TECNOLOGICI PER LA SICUREZZA, LA GESTIONE E L'INFORMAZIONE ALL'UTENZA

Tra gli investimenti previsti nel piano economico finanziario è compreso, nel biennio 2010 – 2011, il nuovo sistema di esazione e pedaggio della tratta autostradale A32 alle barriere di Avigliana e Salbertrand.

E' altresì prevista la realizzazione di un nuovo cavidotto per il passaggio della fibra ottica; tale investimento consentirà la trasmissione dei segnali radio a servizio della Polizia Stradale, del Soccorso Autostradale e dei mezzi di servizio della Società, delle immagini video provenienti da telecamere disposte lungo il tracciato, dei segnali per



comando e controllo punti sensibili quali PMV (Pannelli a Messaggio Variabile), cartellonistica luminosa, cabine elettriche, ecc. disposti lungo la tratta gestita.

E' inoltre prevista la realizzazione delle nuove centrali termiche alle barriere di esazione e alla sede di Susa, oltre all'ammodernamento tecnico – funzionale della centrale idroelettrica "Villa Quagliotti" in Avigliana, necessario per ottemperare alle nuove normative elettriche e di sicurezza.

#### INTERVENTI DI MITIGAZIONE AMBIENTALE E DI INGEGNERIA NATURALISTICA

Il piano di investimenti della Società prevede un serie di interventi di mitigazione ambientale di alcune aree della tratta autostradale gestita.

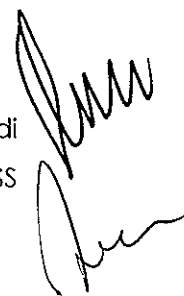
#### INTERVENTI DI ADEGUAMENTO FUNZIONALE E DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA

Tali interventi, già previsti nel piano economico finanziario allegato alla convenzione sottoscritta nel 2003, si riferiscono essenzialmente all'adeguamento e rinforzo di alcune opere d'arte, al completamento del sicurvia di alcuni tratti in rilevato, oltre al completamento della fornitura e posa di nuovi giunti di dilatazione.

Sono altresì previsti interventi riferiti all'implementazione ed al completamento della viabilità di accesso all'abitato di Bardonecchia, oltre alla rivisitazione della tratta terminale della A32 in prossimità dell'innesto con le aree di pertinenza del Traforo Autostradale del Fréjus.

Le opere di cui alla voce 2 riguardano l'esecuzione dei seguenti interventi:

- e1 Riqualificazione pavimentazione macrorugosa
- e2 Mitigazione e inserimento ambientale tratta autostradale in corrispondenza dell'abitato di Bardonecchia
- e3 Individuazione interventi di ingegneria naturalistica nel tratto compreso tra il km 65+000 e il 72+385
- e4 Rivisitazione del sistema di raccolta, canalizzazione smaltimento delle acque di piattaforma autostradale lungo il tratto autostradale da Rivoli a Savoulx
- e5 Nuovo sistema di telegestione cabine di trasformazione MT/BT e apparecchiature MT
- e6 Adeguamento impianti Variante SS 589 per gestione centralizzata da PCC
- e7 Sistemazione Corso Torino - ex SS589
- e8 Intervento di adeguamento ed integrazione della segnaletica verticale nel tratto di viabilità compreso tra la rotatoria sulla S.P. 24 in località Drubiaglio e la rotatoria sulla SS 589 dei Laghi di Avigliana



#### **TRAFORO AUTOSTRADALE DEL FRÉJUS (T4)**

Relativamente al traforo autostradale del Fréjus, il piano economico finanziario prevede i seguenti investimenti che, dal punto di vista convenzionale, sono regolati dalla specifica Convenzione del 26 giugno 1973 n. 13062 e relativi atti aggiuntivi, ivi compresi i relativi provvedimenti tariffari di competenza della C.I.G..

#### GALLERIA DI SICUREZZA

Il progetto della Galleria di Sicurezza prevedeva la realizzazione di un tunnel, adiacente all'attuale traforo, avente un diametro di 4,8 metri. L'incendio del 4 giugno 2005, mise in evidenza, tra l'altro, la necessità che la galleria di sicurezza potesse essere utilizzata, oltre che dai mezzi di evacuazione e dalle ambulanze, anche dai veicoli ordinari dei Vigili del Fuoco nel caso in cui fosse impossibile raggiungere la zona di incendio dal tunnel principale. In tal senso i Ministri italiano e francese, con propria nota del 28 aprile 2006, chiesero – pertanto – alla Commissione Intergovernativa (CIG) di individuare "un diametro adatto della galleria di sicurezza che dovrà permettere in ogni evenienza la circolazione dei veicoli di soccorso in tutta sicurezza e agio".

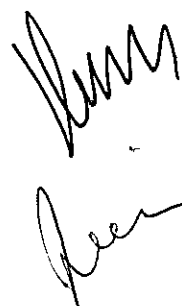
Sulla base di ciò è stato predisposto un nuovo progetto definitivo, con diametro della galleria di 8 metri, che la CIG, nella seduta del 11 dicembre 2006, ha approvato, "chiedendo alle società di porre in essere tutte le attività per permettere quanto prima l'inizio delle procedure amministrative di approvazione". Il progetto ha ottenuto l'approvazione definitiva da parte del CIPE nella seduta del 26 giugno 2009.

#### COMPLETAMENTO DELLO SVINCOLO DI BARDONECCHIA

Nell'ambito dei lavori di realizzazione della Galleria di Sicurezza è altresì previsto il completamento, in uscita per chi proviene da Torino, del nuovo svincolo di Bardonecchia, la cui realizzazione è iniziata nell'ambito degli interventi previsti in occasione dei Giochi Olimpici Invernali – Torino 2006 con la costruzione della rampa di immissione in direzione Torino. Il progetto prevede il completamento del tratto in galleria, in parte già realizzato, che andrà a collegarsi in prossimità dell'attuale uscita per l'abitato di Bardonecchia.

#### AMPLIAMENTO SEZIONE SERRANDE

L'intervento in oggetto, già previsto nel piano finanziario allegato alla convenzione sottoscritta nel 2003, riguarda l'ampliamento della sezione utile delle prese d'aria della condotta di aria viziata del Traforo – lato Italia e lato Francia – mediante il





posizionamento di serrande di dimensioni maggiori aventi la stessa logica di funzionamento delle esistenti, ma con diverso tipo di costruzione meccanica.

#### ILLUMINAZIONE DEL TRAFORO

Tra gli interventi per la sicurezza, già previsti nel piano finanziario allegato alla convenzione sottoscritta nel 2003, è compresa la realizzazione dell'impianto di illuminazione del T4 che verrà anticipato temporalmente per dare un'immediata risposta alle nuove disposizioni normative in materia.

#### SICUREZZA

Il programma di investimenti prevede il completamento di alcuni interventi, peraltro già inseriti nel piano finanziario allegato alla convenzione sottoscritta nel 2003, volti ad elevare gli standard di sicurezza del traforo.

---

### **DURATA DEL PIANO E DELLA CONCESSIONE**

Il Piano, che assume come anno di riferimento l'esercizio 2008, di cui recepisce le risultanze di bilancio e che tiene altresì conto delle previsioni di costi e ricavi per gli esercizi 2009 e 2010, si sviluppa sino al 31 dicembre 2050, data prevista per la scadenza della Concessione.

---

### **INVESTIMENTI**

Relativamente agli investimenti effettuati, si precisa che nel periodo 2003 – 2008 la SITAF ha anticipato alcune lavorazioni previste dal piano finanziario per gli anni successivi.

Gli investimenti realizzati hanno riguardato, in particolar modo, le opere d'arte (i.e. cordoli, barriere di sicurezza, adeguamento e rinforzo dei viadotti), la sovrastruttura stradale e la sicurezza della tratta gestita (i.e. impianti antincendio nelle gallerie "Cels" e "Prapontin", oppure illuminazione per le gallerie "Prapontin" e "Serre la Voute").

In particolare, proprio in merito alla galleria "Serre la Voute", sono state anticipate alcune lavorazioni di adeguamento degli impianti delle gallerie in seguito ai noti incidenti occorsi in gallerie europee e che hanno poi trovato riscontro nella Direttiva Comunitaria 2004/54/CE e del relativo Decreto Legislativo 264/06.

Si evidenzia, inoltre, come siano stati sostenuti maggiori costi, rispetto alle originarie

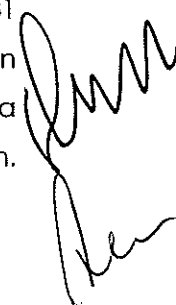
previsioni, per la realizzazione di lavori legati allo svolgimento delle Olimpiadi Invernali di Torino 2006 (IV Corsia e Svincolo di Bardonecchia) i quali, poiché la Società ha optato per la "convalida" del piano economico – finanziario sono a totale carico di rendimento del piano finanziario stesso, non essendo prevista alcuna manovra tariffaria specifica per la loro copertura finanziaria.

Di seguito sono illustrati sinteticamente gli investimenti previsti dal piano finanziario della Società per il periodo 2009 – 2050, con riferimento sia alla tratta autostradale Torino – Bardonecchia sia al traforo internazionale del Fréjus. Si rimanda agli specifici allegati alla Convenzione Unica per maggiori informazioni di dettaglio circa la descrizione ed il cronoprogramma delle opere.

### AUTOSTRADA TORINO – BARDONECCHIA (A32)

Il programma di investimenti della Società ammonta, complessivamente, a circa 264 milioni di euro ed è riferito sia ad interventi già previsti nel piano economico finanziario di cui alla convenzione del 28 gennaio 2003 ("PEF 2003") sia a "nuove opere", in particolare:

- i) il piano di investimenti già preventivati nel "PEF 2003" (pari a circa 170 milioni di euro) riguarda, principalmente alcuni interventi di adeguamento delle gallerie alla Direttiva Comunitaria 2004/54/CE, la riqualificazione della sovrastruttura nella tratta Avigliana – Savoulx, nuove aree di servizio e stoccaggio automezzi, potenziamento sistemi tecnologici per la sicurezza, la gestione e l'informazione, interventi di mitigazione ambientale e di ingegneria naturalistica, interventi di adeguamento funzionale e di manutenzione straordinaria;
- ii) le "nuove opere" (pari a circa 89 milioni di euro), ascrivibili alla realizzazione della pavimentazione drenante nella tratta Rivoli – Avigliana, all'implementazione del sistema di smaltimento delle acque di piattaforma e quota parte degli interventi di adeguamento funzionale dell'infrastruttura; avendo la società optato per la "convalida" del piano economico finanziario, le "nuove opere" sono disciplinate dalla Direttiva CIPE n. 39 del 15 giugno 2007.
- iii) i nuovi interventi (pari a circa 5 milioni di euro) relativi al completamento della "Variante di Avigliana"; si precisa che gli investimenti relativi alla "Variante di Avigliana" (pari a circa 32 milioni di euro) già realizzati dalla Società al 31 dicembre 2008, rientrano nella categoria degli investimenti "assentiti in concessione alla data del 3 ottobre 2006, ma non inseriti nel piano finanziario (nella fattispecie nel "PEF 2003") di cui all'art. 1.1, lettera b) punto ii) della Direttiva CIPE n. 39 del 15 giugno 2007.



Alla remunerazione delle opere indicate ai precedenti punti ii) e iii) si applica – pertanto – la Direttiva CIPE n. 39 del 15 giugno 2007.

Tali interventi – tenendo conto delle tempistiche previste per la loro realizzazione – sono compresi nel piano finanziario fino al 2016; per il periodo successivo si procederà, in sede di revisione, alla determinazione di eventuali ulteriori interventi, sulla base della prosecuzione delle attività, delle specifiche emergenti necessità e delle evoluzioni tecniche e normative.

Va altresì precisato che il presente Piano non comprende la totalità degli oneri che la Società dovrà sostenere per l'adeguamento delle gallerie ai sensi del D. Lgs. 264/2006. L'entità di detti oneri sarà determinata a seguito degli esiti della progettazione e realizzazione degli interventi relativi alle gallerie presenti lungo la tratta autostradale gestita dalla Società.

Il presente Piano sarà pertanto aggiornato in sede di approvazione del progetto definitivo di adeguamento delle gallerie ai requisiti di cui al D. Lgs. 264/2006 e le parti si danno atto reciprocamente che ANAS riconoscerà al concessionario gli oneri da sostenersi con la modalità di cui all'art. 11.6 della Convenzione Unica, in alternativa alle modalità di cui all'art. 15 della Convenzione Unica.

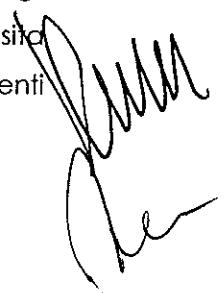
Di seguito, è riportata la ripartizione temporale degli investimenti da realizzare.

Descrizione investimenti	2009	2010	2011	2012	2013
PEF "Gennaio 2003"	17,7	31,7	33,5	27,4	17,1
"S.S. 589 - Variante di Avigliana"	0,6	0,4	2,5	0,0	0,9
Nuove opere	0,2	0,8	16,6	18,1	13,5
<b>Totale</b>	<b>18,4</b>	<b>32,9</b>	<b>52,7</b>	<b>45,5</b>	<b>31,6</b>

Descrizione investimenti	2014	2015	2016	2017 Fine concessione	Totale
PEF "Gennaio 2003"	12,8	12,4	8,0	9,7	170,1
"S.S. 589 - Variante di Avigliana"	0,0	0,0	0,0	0,7	5,1
Nuove opere	12,8	16,8	10,0	0,0	88,8
<b>Totale</b>	<b>25,5</b>	<b>29,1</b>	<b>18,0</b>	<b>10,3</b>	<b>264,0</b>

#### TRAFORO INTERNAZIONALE DEL FRÉJUS (T4)

A titolo meramente illustrativo (poiché – come precedentemente ricordato – gli investimenti relativi al traforo internazionale del Fréjus sono disciplinati da apposita Convenzione) è altresì indicato, nella tabella seguente, il programma di investimenti della Società, dal 2009 sino al termine della concessione, riferito al T4.



Descrizione investimenti	2009	2010	2011	2012	2013
PEF "Gennaio 2003"	5,4	8,0	4,2	6,2	6,7
Galleria di sicurezza	0,6	1,1	29,5	50,6	52,2
<b>Totale</b>	<b>6,0</b>	<b>9,1</b>	<b>33,7</b>	<b>56,7</b>	<b>58,9</b>

Descrizione investimenti	2014	2015	2016	2017 Fine concessione	Totale
PEF "Gennaio 2003"	11,4	5,9	5,9	69,4	123,1
Galleria di sicurezza	51,4	15,9	0,0	25,0	226,1
<b>Totale</b>	<b>62,8</b>	<b>21,7</b>	<b>5,9</b>	<b>94,4</b>	<b>349,2</b>

Un importo complessivamente pari a circa 226 milioni di euro è ascrivibile ad opere relative alla "galleria di sicurezza" del traforo internazionale del Fréjus. Si evidenzia, al riguardo, che il CIPE, nella seduta del 26 giugno 2009, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha approvato il progetto definitivo della citata galleria di sicurezza, con l'assegnazione di un contributo di importo pari a 30 milioni di euro a carico del Fondo Infrastrutture ex articolo 6 *quinquies* del D.L. 112/2008.

## CONTRIBUTI IN CONTO IMPIANTI

Il PEF prevede, nel periodo 2010 – 2015, la corresponsione alla Società di contributi in conto impianti di importo complessivo pari a 49,3 milioni di euro.

Tali contributi si riferiscono:

- per 19,3 milioni di euro, ai contributi assegnati alla Società per la realizzazione dei lavori connessi ai Giochi Olimpici Invernali del 2006 (da erogarsi a carico del Ministero del Tesoro);
- per 30 milioni di euro, ai contributi assegnati alla Società per la realizzazione della "galleria di sicurezza" del traforo internazionale del Fréjus a valere sul Fondo Infrastrutture ex articolo 6 *quinquies* del D.L. 112/2008, così come deliberato dal CIPE nella seduta del 26 giugno 2009.

Il venir meno dell'effettiva disponibilità di tali contributi comporterà l'aggiornamento del piano economico finanziario.

## CREDITI VERSO ANAS

Entro 6 mesi dalla data di efficacia della Convenzione Unica saranno liquidati al Concessionario i crediti – già previsti nella "Convenzione 2003" – indicati nella



seguente tabella:

Descrizione	Sub-totale	Totale
1 ANAS C/Autostrada - Riserve		9.010.684,33
Lotto 31 Itinera Richiesta rimborso 1/R	3.191.982,14	
Lotto 9 ICLA-quota finanz. Richiesta rimborso 2/R	1.904.471,54	
Circonvallazione di Ulzio Lotto principale 50% transazione Todini Richiesta rimborso 1/RM	3.914.230,65	
2 ANAS C/Straordinaria manutenzione		1.284.413,15
B&V Sri - Residuo al 2° SAL	22.255,05	
B&V Sri - 3° SAL	336.759,99	
B&V Sri - 4° SAL	138.095,93	
B&V Sri - 5° SAL	372.926,85	
B&V Sri - 6° SAL	303.569,10	
B&V Sri - 7° SAL e revisione prezzi	110.806,23	
3 Riserve traslate		89.863,50
Mondiali di sci - Sistema locale gestione impianti - 50% transazione ELEF		
4 Mondiali di sci		1.409.663,20
Lavori e spese generali		
5 ANAS c/autostrada - Riserve		1.618.995,52
Lotto 8 Mattioda		
6 ANAS c/Autostrada		40.399.977,14
Lavori finanziati come da perizie in corso di approvazione per quanto già eseguito (III Tronco/Italia '90/Colombiadi)		
<b>Totale generale</b>		<b>53.813.596,84</b>

I crediti verso ANAS relativi a lodi arbitrali, già emessi, con le imprese esecutrici dei lavori inerenti la costruzione della tratta autostradale gestita (e, quindi, facenti parte dell'investimento complessivo) sono soggetti all'istruttoria ANAS e verranno da questa liquidati al Concessionario salvo che non vi siano specifiche responsabilità dello stesso. Di seguito, è illustrato il dettaglio dei crediti in oggetto.

Descrizione	Sub-totale	Totale
1 ANAS C/autostrada - Risoluzione arbitrale riserve sui lotti principali		59.498.333,39
Lotto 1 Viadotto Clarea - INC	3.936.836,54	
Lotto 2 galleria Giaglione - Bartoletti	3.807.929,21	
Lotto 4 viadotto Venaus - Lungarini	138.840,49	
Lotto 5 viadotto Passeggeri - Lungarini	111.345,81	
Lotto 6 viadotto Brunetta - Garboli	491.840,97	
Lotto 6/a stabilizzazione pendio viadotto Brunetta - Coestra	79.810,56	
Lotto 7 viadotto Pietrastretta - Garboli	418.211,36	
Lotto 27 viadotto Villardora - Bartoletti	2.202.699,53	
Lotto 28 1° stralcio Avigliana - Bartoletti	194.273,06	
Lotto 30 viadotto Mauriziano - INC	14.426.511,66	
Lotto 10 galleria Ramat - Bartoletti	2.060.787,75	
Lotto 11 viadotto Ramat - INC	3.238.781,79	
Lotto 12 galleria Cels I - Bartoletti	6.382.903,19	
Lotto 13 galleria Cels II - INC	963.287,52	
Lotto 14 galleria Cels III - INC	2.501.822,67	
Lotto 15 galleria Cels IV - INC	1.605.605,81	
Lotto nodo di Borgone - Rozzi	16.936.845,47	
<b>Totale generale</b>		<b>59.498.333,39</b>

## **FINANZIAMENTI E DISPONIBILITÀ FINANZIARIE**

Al fine di garantire la copertura finanziaria dei citati investimenti, è stata prevista – in aggiunta i) ai finanziamenti già stipulati dalla Società e ii) ai contributi in conto capitale convenzionalmente previsti (rif. Art. 5 bis Convenzione Unica e Delibera CIPE del 26 giugno 2009), l'accensione di ulteriori finanziamenti a medio – lungo termine al tasso di interesse del 6,66%.

Il tasso di interesse applicato è in linea con le quotazioni che il mercato attualmente esprime per finanziamenti aventi durata analoga a quella contemplata nel Piano.

Il rendimento previsto per le "disponibilità finanziarie" è in linea con le attuali quotazioni di mercato.

---

## **DEBITO VERSO IL FONDO CENTRALE DI GARANZIA**

Come indicato al rigo 4.12 della Tabella 4 – Conto dei finanziamenti, Il debito verso il Fondo Centrale di Garanzia al 31 dicembre 2008 è pari a 1.039,5 milioni di euro ed il relativo piano di rimborso è indicato al rigo 1.16 della Tabella 1 – Conto finanziario.

---

## **TRAFFICO, TARIFFE DI PEDAGGIO E RICAVI NETTI DA PEDAGGIO**

Le previsioni di traffico inserite nel piano economico finanziario sono state determinate, partendo dal traffico consuntivato nell'esercizio 2008 e sulla base delle stime relative all'esercizio 2009, con la metodologia evidenziata nello studio di traffico allegato alla Convenzione Unica (Allegato H) al quale, pertanto, si rimanda per l'analisi delle stesse. Da tale analisi si è ipotizzato, per il periodo 2009 – 2016, il seguente andamento dei volumi di traffico con riferimento sia alla tratta autostradale Torino – Bardonecchia sia al traforo internazionale del Fréjus.

Per le previsioni di traffico successive al 2016 si rimanda allo studio di traffico allegato sub H alla Convenzione Unica.



**TRAFFICO [TRANSITI]**

Descrizione	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Barriera di Avigliana</b>									
Leggeri	3.758.532	3.464.133	3.810.546	4.077.265	4.097.671	4.118.159	4.165.184	4.259.457	4.273.446
Δ % del numero di transiti rispetto all'anno precedente		-7,8%	10,0%	7,0%	0,5%	0,5%	1,2%	2,2%	0,3%
Pesanti	1.381.628	1.053.650	1.106.333	1.161.649	1.136.000	1.287.000	1.323.000	1.360.000	1.389.000
Δ % del numero di transiti rispetto all'anno precedente		-23,7%	5,0%	5,0%	-6,4%	4,1%	2,8%	2,8%	2,1%
<b>Barriera di Salbertrand</b>									
Leggeri	2.802.120	2.634.394	2.697.833	3.100.682	3.132.463	3.179.703	3.226.943	3.274.183	3.297.770
Δ % del numero di transiti rispetto all'anno precedente		-6,0%	10,0%	7,0%	1,0%	1,5%	1,5%	1,5%	0,7%
Pesanti	1.221.549	551.091	979.624	1.048.197	1.111.059	1.166.544	1.213.303	1.249.709	1.280.000
Δ % del numero di transiti rispetto all'anno precedente		-22,1%	3,0%	7,0%	6,0%	5,0%	4,0%	3,0%	2,4%
<b>Traforo Internazionale del Fréjus</b>									
Leggeri	865.334	831.389	848.017	853.211	878.807	891.520	912.415	916.977	997.500
Δ % del numero di transiti rispetto all'anno precedente		-3,9%	2,0%	0,6%	3,0%	1,4%	2,3%	0,5%	8,8%
Pesanti	842.943	688.438	709.101	744.556	779.000	789.144	823.118	836.763	860.501
Δ % del numero di transiti rispetto all'anno precedente		-18,3%	3,0%	5,0%	4,6%	2,6%	3,0%	1,7%	2,8%

Con riferimento alle tariffe di pedaggio, il presente Piano, ai sensi della Direttiva CIPE n. 39 del 15 giugno 2007, prevede – a fronte degli investimenti realizzati/da realizzare – l'applicazione dei seguenti incrementi tariffari.

**AUTOSTRADA TORINO – BARDONECCHIA (A32)**

**INCREMENTI TARIFFARI**

Descrizione	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Barriera di Bruere [solo su quota SITAF]</b>							
Investimenti relativi alla "S.S. 589 - Variante di Avigliana"	2,69%	2,69%	2,69%	2,69%	2,69%		
<b>Barriera di Avigliana</b>							
Investimenti relativi alla "S.S. 589 - Variante di Avigliana"	2,69%	2,69%	2,69%	2,69%	2,69%		
Nuove opere	2,21%	2,21%	2,21%	2,21%	2,21%	2,21%	2,21%
<b>Totale barriera di Avigliana</b>	<b>4,89%</b>	<b>4,89%</b>	<b>4,89%</b>	<b>4,89%</b>	<b>4,89%</b>	<b>2,21%</b>	<b>2,21%</b>
<b>Barriera di Salbertrand</b>							
Investimenti relativi alla "S.S. 589 - Variante di Avigliana"	2,19%	2,19%	2,19%	2,19%	2,19%		
Nuove opere	2,21%	2,21%	2,21%	2,21%	2,21%	2,21%	2,21%
<b>Totale barriera di Salbertrand</b>	<b>4,39%</b>	<b>4,39%</b>	<b>4,39%</b>	<b>4,39%</b>	<b>4,39%</b>	<b>2,21%</b>	<b>2,21%</b>

Gli incrementi tariffari relativi alla "Barriera di Bruere" (gestita dalla concessionaria ATIVA S.p.A.) si riferiscono esclusivamente alla quota del pedaggio (relativa alle Classi A e B) che, riscosso dalla ATIVA S.p.A., viene attribuito alla SITAF S.p.A., al netto degli specifici oneri di esazione, in virtù della vigente convenzione tra le due società concessionarie.

Si precisa che il parametro K rappresenta la variazione percentuale annuale della tariffa determinata ogni anno in modo da consentire la remunerazione degli investimenti realizzati l'anno precedente quello di applicazione, determinata in modo tale che il valore attualizzato dei ricavi incrementali previsti per il periodo regolatorio sia pari al valore attualizzato dei maggiori costi ammessi, scontando gli importi al tasso di congrua remunerazione.

Il fattore K è determinato annualmente in relazione agli investimenti dell'anno precedente, e verrà successivamente adeguato all'inizio del successivo quinquennio.

Ai fini del calcolo dei costi ammessi sono inclusi gli ammortamenti, la remunerazione del capitale e gli eventuali costi gestionali incrementali.

Al fine di assicurare un adeguamento quinquennale dei fattori K applicati annualmente tendente a zero, tra i costi ammessi, ai sensi dell'articolo 5.4 della Direttiva CIPE n. 39/2007, sono state incluse o dedotte poste figurative, nel rispetto del principio di neutralità economica del concessionario.

Il capitale investito netto, oggetto di calcolo per la determinazione dei costi ammessi, corrisponde all'ammontare degli investimenti in beni reversibili relativi ai nuovi investimenti e soggetti a remunerazione e ad ammortamenti, pari complessivamente a 125,9 milioni di euro tenendo altresì conto degli investimenti, pari a 32 milioni di euro, già realizzati ed ascrivibili, come sopra riferito, alla "Variante di Avigliana".

Gli ammortamenti riferiti esclusivamente a detto capitale investito sono inclusi tra i costi ammessi con il criterio a quote differenziate, con le stesse modalità di iscrizione in bilancio.

Al fine di determinare il valore della variabile K, è stata introdotta la variabile "inflazione attesa" – a partire dal 2011 – e per l'intera durata della Concessione.

#### TRAFORO AUTOSTRADALE DEL FRÉJUS (T4)

Per i motivi precedentemente richiamati, si precisa – a titolo meramente illustrativo – che il PEF prevede un incremento tariffario in termini reali pari al 3,50% annuo dal 2010 al 2014, così come indicato nel "piano di convalida" relativo al progetto definitivo della "galleria di sicurezza" approvato dal CIPE nella seduta del 26 giugno 2009. Al riguardo, si precisa che solo per l'esercizio 2010 si è altresì tenuto conto del recupero di inflazione, relativo agli esercizi 2008 e 2009, pari al 2,05%.

---

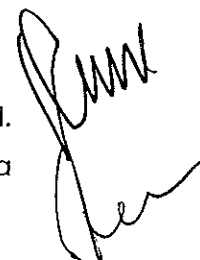
#### **PROVENTI DA SUB – CONCESSIONI ED ATTIVITÀ COLLATERALI**

Sono indicati nel Rigo 2.2 Tabella 2 – Conto economico i "proventi derivanti da sub – concessioni ed attività collaterali" relativi alle royalties derivanti dalle aree di servizio e ad altri proventi per canoni percepiti dai gestori di impianti radio telefonici base, per pubblicità, nolo di fibre, a canoni per servitù da attraversamenti e ad altre concessioni varie.

---

#### **COSTI OPERATIVI A32 E T4**

Come risulta dalla Tabella 2 – Conto economico del Piano (che, ai sensi del D.l. 125/1997 è stato redatto a "moneta costante"), la previsione dei costi operativi da





sostenere, nel periodo 2009 – 2050, è pari – in termini "reali" – a 2.790,8 milioni di euro ed è riferibile alle seguenti voci di spesa:

Descrizione	Importo (in milioni di euro)
Costo del personale	812,0
Costi di manutenzione e rinnovi	958,8
Prestazioni di servizi	809,9
Canoni di concessione	68,9
Acquisti di materie prime e beni di consumo	44,8
Altri costi di produzione	96,4
<b>Totale</b>	<b>2.790,8</b>

Nello stesso periodo i "ricavi netti da pedaggio" ammontano – in termini "reali" – a complessivi 6.621,1 milioni di euro, così come indicato nel Rigo 2.1 Tabella 2 – Conto economico.

#### COSTI DEL PERSONALE

Il costi del personale sono stati determinati sulla base della spesa prevista per l'esercizio 2010.

#### MANUTENZIONE ORDINARIA E RINNOVI

Le previsioni si riferiscono agli interventi di manutenzione ordinaria che, per il periodo 2009 – 2050, ammontano complessivamente a 959 milioni di euro, come indicato nel Rigo 2.7 Tabella 2 – Conto economico.

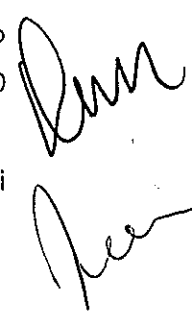
#### PRESTAZIONI DI SERVIZI

Il costi relativi alle "prestazioni di servizi" sono stati determinati sulla base della spesa prevista per l'esercizio 2010 che, peraltro, risulta in linea con le "normali" esigenze operative della Società. Essi si riferiscono, a titolo di esempio, a costi per elaborazioni meccanografiche, servizi di sicurezza, assicurazioni, consulenze, spese legali, utenze ed altri costi per servizi.

#### CANONI DI CONCESSIONE

Sono inclusi nel Rigo 2.10 Tabella 2 – Conto economico i seguenti costi:

- il canone annuo calcolato nella misura del 2,4% sui ricavi netti da pedaggio (indicati al Rigo 2.1 Tabella 2 – Conto economico) ai sensi dell'art. 1, comma 1020 della Legge 27/12/2006 n. 296 (Legge Finanziaria 2007);
- il canone annuo calcolato – a partire dall'esercizio 2010 – nella misura del 5% dei proventi riscossi in relazione alle sub – concessioni ed alle altre attività collaterali.



L'art. 19, comma 9 bis, del D.L. 78/2009 (c.d. "Decreto anticrisi"), convertito in Legge 102/2009, ha sostituito, con un "sovracanone", i "sovrapprezzi" sulle tariffe autostradali originariamente istituiti dalla L. 296/2006 (Legge Finanziaria 2007). Nel piano finanziario, il valore di tale "sovracanone" è portato a diretta riduzione dei ricavi da pedaggio (esposti, pertanto, al netto dello stesso) come posta rettificativa, in analogia all'impostazione finora seguita in vigenza del regime dei "sovrapprezzi", privilegiando gli aspetti sostanziali di neutralità economica per il concessionario di tale "partita di giro", posto che tale forma di rappresentazione non incide in alcun modo sui risultati del piano finanziario.

Si segnala peraltro che, sulla base delle previsioni di traffico, il "sovracanone" è stimabile in circa nei seguenti valori:

Importi in milioni di Euro	2010	2011	2012	2013 – 2050	Totale
<b>Sovracanone Legge 102/2009</b>	<b>1,4</b>	<b>1,5</b>	<b>1,5</b>	<b>68,4</b>	<b>72,8</b>

#### ACQUISTI DI MATERIE E BENI DI CONSUMO

Il costo relativo all'acquisto di materie prime e di beni di consumo è stato determinato sulla base della spesa prevista per l'esercizio 2010.

#### ALTRI COSTI DI PRODUZIONE

Gli "altri costi di produzione" sono complessivamente riferibili a costi per acquisti, canoni di noleggio ed altri oneri diversi di gestione.

### **AMMORTAMENTO DELLE OPERE**

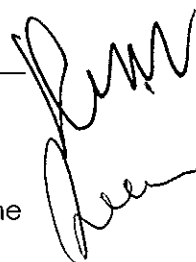
L'ammortamento finanziario dei beni gratuitamente devolvibili è calcolato secondo il metodo delle "quote differenziate".

### **IMPOSTE SUL REDDITO DI ESERCIZIO**

Le imposte correnti sono state determinate sulla base della normativa vigente al momento della redazione del piano (IRES pari al 27,5% ed IRAP pari al 3,90%).

### **RENDIMENTO DEL PIANO**

Il tasso di "congrua remunerazione del capitale investito" ai fini della determinazione



del fattore K, determinato secondo la metodologia del "costo medio ponderato del capitale" (WACC) in conformità alla Direttiva CIPE n. 39 del 15 giugno 2007, è pari al 9,49% come risulta dal conteggio allegato.

#### CALCOLO DEL COSTO MEDIO PONDERATO DEL CAPITALE [WACC]

##### COSTO DEI MEZZI PROPRI

RENDIMENTO "RISK FREE" [Rf]	4,66% a
PREMIO PER IL RISCHIO DI MERCATO [EX DELIBERA CIPE N. 38/2007]	4,00% b
BETA "LEVERED" [βL]	1,100 c
COSTO DEI MEZZI PROPRI	9,06% d=a+[b*c]
RAPPORTO TRA MEZZI PROPRI E TOTALE FONTI	40,00% e
INCIDENZA DEL COSTO DEI MEZZI PROPRI SUL WACC	3,62% f=d*e

##### COSTO DEI MEZZI DI TERZI

COSTO DEL CAPITALE DI DEBITO [Kd]	6,66% g
SCUDO FISCALE [IRES=27,5%]	-1,83% h=g*27,5%
COSTO DEL CAPITALE DI DEBITO "NETTO"	4,83% i=g+h
RAPPORTO TRA MEZZI DI TERZI E TOTALE FONTI	60,00% j=1-e
INCIDENZA DEL COSTO DEI MEZZI DI TERZI SUL WACC	2,90% k=j*i

COSTO MEDIO PONDERATO DEL CAPITALE NOMINALE AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	6,52% l=f+k
TAX RATE MEDIO [IRES+IRAP]	31,29% m
COSTO MEDIO PONDERATO DEL CAPITALE NOMINALE AL LORDO DELL'EFFETTO FISCALE	9,49% n=l/[1-m]

TAX RATE MEDIO 31,29%

T Ires 27,50%  
T Irap 3,90%

Rf = Tasso "Free Risk", Rendimento BTP 10 anni  
βL = Beta "Levered" di settore, Bloomberg rilevazione media  
Kd = Costo del debito, Rendimento BTP 10 anni + premio al debito 200 b.p.s.