



ANAS Direzione Generale



Tangenziale di Napoli S.p.A.

Convenzione Unica
ANAS S.p.A.
Tangenziale di Napoli S.p.A.

ALLEGATO: E

PIANO FINANZIARIO

**Relazione Piano finanziario di
Tangenziale di Napoli S.p.A.
Anno 2009**

A stylized handwritten signature in black ink, consisting of a series of connected loops and a long, sweeping tail.A handwritten signature in black ink, featuring a series of connected, rounded loops.

Premessa

Il Concessionario ha chiesto il riequilibrio del piano economico finanziario ai sensi dell'art. 2, comma 82 e seguenti del D.L. n. 262/2006 e successive modifiche, nonché della Delibera CIPE n. 39 del 15 giugno 2007.

Sulla base di tale presupposto è stato redatto il presente piano finanziario.

Tale piano si basa, tra gli altri, sui seguenti elementi:

- l'anno base assume le risultanze emerse dal Bilancio 2008;
- il termine della concessione è previsto al 31/12/2037;
- Relativamente alle previsioni dei costi accolte all'interno del Piano Finanziario, considerando il traffico stimato sostanzialmente costante:
 - ⇒ le manutenzioni, essendo legate alla qualità del servizio reso, variano a fronte di stime operative di mantenimento della struttura autostradale;
 - ⇒ il costo del personale è stato stimato costante, ipotizzando un efficientamento implicito dato dall'assorbimento del differenziale tra la dinamica del costo del personale che storicamente è maggiore rispetto all'inflazione;
 - ⇒ anche gli altri costi sono stati accolti costanti, considerando che eventuali efficientamenti ottenibili nel quinquennio determineranno effetti positivi (riduzione della X) nei prossimi aggiornamenti quinquennali del PF;
- il calcolo dei pedaggi e degli incrementi tariffari è stato effettuato ipotizzando l'invarianza del sovrapprezzo pedaggi all'utenza;
- per gli incrementi tariffari applicati è stato considerato l'attuale arrotondamento tariffario ai 5 centesimi;
- il costo delle opere di cui all'allegato K;
- la tempistica di cui all'allegato M.
- Criterio per la determinazione del Capitale Investito ai fini della determinazione del coefficiente X.

In base a quanto previsto alla 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 6, nonché alle voci B-II, dell'art. 2424 c.c.

I dati desunti dal bilancio 2008 sono riepilogati nella tabella seguente:



Valori di Bilancio	B	Immobilizzazioni	Bilancio 2008
	I	Immobilizzazioni Immateriali	
		2 Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	0
		3 Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	48
		6 Immobilizzazioni in corso e acconti	
			48
Rettifiche operate	II	Immobilizzazioni Materiali	164.491
		Valori di Bilancio	164.539
	B - I - 4	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili (Riconosciuti ammissibili in base alle considerazioni riportate di seguito)	68.239
			232.778
		Costi non riconosciuti da parte dell'ANAS	-3.094
		Riserva per manutenzioni non eseguite	-29.200
		Capitale Investito a base per il calcolo dei costi ammessi	200.484

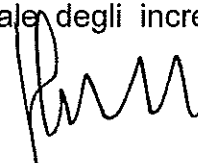
Il Capitale investito ai fini regolatori (delibera CIPE 39/2007) è determinato in base al valore di bilancio degli investimenti al netto degli ammortamenti e dei contributi.

Per la società Tangenziale di Napoli gli investimenti contabilizzati alla voce B – I – 4 dell'art. 2424 c.c. pari ad un importo di €/migliaia 68.239, vengono considerati ammissibili a seguito di quanto riportato nel punto che segue.

Inoltre il Capitale Investito così determinato viene ridotto del valore della riserva per manutenzioni non eseguite negli anni precedenti (per €/migliaia 29.200) e per costi non ammessi dall' ANAS (per €/migliaia 3.094).

In base a quanto sopra riportato il capitale investito ammessi ai fini regolatori è pari a €/migliaia 200.484;

- Relativamente agli adeguamenti tariffari, effettuati con il criterio del RAB, gli stessi sono stati previsti, considerando l'attualizzazione dei flussi, scontati al tasso di congrua remunerazione. In particolare:
 - il fattore X con una percentuale di adeguamento annuale della tariffa determinata all'inizio di ogni periodo regolatorio e costante all'interno di esso, per la remunerazione del capitale investito residuo;
 - il fattore K con una percentuale annuale della tariffa determinata ogni anno in modo da consentire la remunerazione degli investimenti realizzati l'anno precedente quello di applicazione;
 - Con il principio della neutralità economica, sono state accolte poste figurative sulla componente K per il possibile differimento temporale degli incrementi tariffari,

anche a fronte degli scatti in tariffa dovuti agli arrotondamenti previsti (ai 5 centesimi).

- relativamente all'investimento di cui all'art. 2bis della Convenzione, denominato "Bretella Occidentale", nel caso in cui non dovesse essere portato a termine, i costi relativi alla progettazione preliminare saranno remunerati all'interno del modello RAB. I costi di progettazione preliminare, valorizzati in base alle stime attuali, ammontano a circa ~~8~~ milioni di €.
- **AMMISSIBILITA' NEL CAPITALE INVESTITO REGOLATORIO E AI FINI DELLA DETERMINAZIONE DELL'INDENNIZZO DI CUI AGLI ARTT. 9 E 9BIS DELLA C.U., DELLA VOCE DEL BILANCIO DELLA TANGENZIALE NAPOLI "CONCESSIONI, LICENZE, MARCHI E SIMILI"**

Riduzione tariffaria e costituzione del credito verso Anas

La legge 531/82 all'art 12 fissa le tariffe sulla Tangenziale di Napoli nella misura del 40% di quelle annualmente previste in convenzione.

In caso di sospensione degli adeguamenti tariffari compete alla società concessionaria il rimborso da parte dell'ANAS dei relativi minori introiti da pedaggio.

A parziale copertura dei minori introiti per l'esercizio 1982 viene erogato un contributo di lire 30 miliardi.

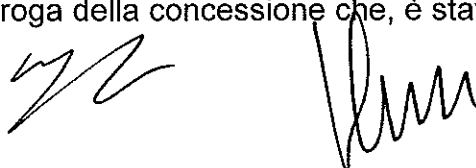
Per gli esercizi finanziari 1983 e successivi, l'ANAS è autorizzata ad iscrivere nel proprio bilancio preventivo le somme annualmente dovute alla società Tangenziale di Napoli S.p.A.

In conseguenza a quanto sopra l'Anas per alcuni anni ha provveduto a pagare solo parte del contributo maturato, determinando la costituzione di un credito da parte di Tangenziale di Napoli verso l'Anas. Tale credito è andato crescendo nei vari anni fino a raggiungere il valore di L. milioni 177.689 al 31/12/2007 e generando un contenzioso tra Anas e Tangenziale di Napoli.

Convenzione del 14/12/99 e definizione del contenzioso con Anas

La Direttiva interministeriale n. 283 del 20 ottobre 1998, emanata dal Ministro dei Lavori Pubblici di concerto con il Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica, ha tra l'altro definito le modalità di quantificazione del contenzioso e relativa traduzione in anni di proroga della concessione.

Il risultato è la determinazione di una proroga della concessione che, è stata limitata a 30 anni e cioè fino al 31 dicembre 2037.



A fronte della proroga della concessione la Società in via transattiva, con la firma della convenzione, del 14/12/99 ha rinunciato al credito di circa 178 miliardi, iscritto nel bilancio 1997.

L'importo relativo al credito viene ricompreso, a partire dal Bilancio 1999, tra le immobilizzazioni immateriali, nella voce B I 4) dell'art 2424 del c.c. "Concessioni, licenze, marchi e diritti simili", ed ammortizzato a quote costanti nell'intero arco della concessione.

Convenzione Unica e riequilibrio del piano

Il Concessionario ha chiesto il riequilibrio del piano economico finanziario ai sensi dell'art. 2, comma 83 e seguenti del D.L. n. 262/2006 e successive modifiche, nonché della Delibera CIPE n. 39 del 15 giugno 2007.

La Delibera Cipe 39/2007 prevede al punto 3.5, indirettamente, che non sono ammissibili per la determinazione del capitale direttamente investito ai fini tariffari i costi contabilizzati alla voce B-I, sottovoce 4 "Concessioni, licenze, marchi e diritti simili", e quindi il valore residuo di bilancio al 31/12/2008 pari al € milioni 68.238 non sarebbe ammesso per la determinazione dei costi ammessi (ammortamenti e costi di remunerazione del capitale).

Nel caso di specie la previsione normativa che prevede il non riconoscimento ai fini della tariffa di valori di bilancio che potrebbero non essere collegati con l'attività della concessionaria porterebbe ad una penalizzazione immotivata della società andando a vanificare una transazione che aveva l'obiettivo di definire un contenzioso ristorando la società di un credito maturato e non andando penalizzare le casse dello Stato (con incremento dei contributi) o gli utenti (con un incremento tariffario).

Infatti il legislatore aveva individuato nella proroga della concessione lo strumento mediante il quale la tariffa pagata dall'utente oltre al ripagamento dei costi di gestione sarebbe stata necessaria per il ripagamento del credito e dei costi connessi al suo dilazionamento per 30 anni.

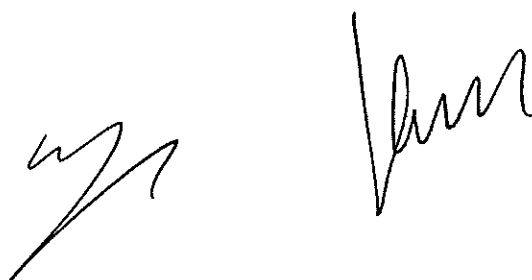
Infatti la Delibera Cipe del 20 dicembre 1996 prevede la determinazione della congrua remunerazione mediante la determinazione del Tir (determinato avendo come elemento di calcolo nel capitale investito anche l'importo iscritto tra le Immobilizzazioni Immateriali).

E' evidente quindi che, con l'applicazione della Delibera Cipe 39/2007, la sola proroga della concessione non porta benefici alla concessionaria, nel momento in cui tra i costi ammessi non vengono riportati i costi di rimborso e remunerazione di tale credito.



In base alle considerazioni sopra riportate si ritiene corretto proporre l'applicazione di una deroga a quanto previsto nella Delibera Cipe 39/2007 e rendere ammissibili i residui valori iscritti, in bilancio al 31/12/2008, tra le Immobilizzazioni Immateriali (€/mil 68.239) nel Capitale Investito ai fini regolatori, e far determinare i relativi costi di rimborso e remunerazione alla determinazione della variabile X.

Conseguentemente, ai fini della determinazione dell'indennizzo, di cui agli articoli 9 e 9bis della Convenzione Unica il valore, ancora da ammortizzare, riportato in Bilancio nella Voce "CONCESSIONI, LICENZE, MARCHI E SIMILI" relativo alla partita di cui sopra, è assimilabile alla voce "Beni reversibili" e quindi concorrerà alla determinazione dell'importo del suddetto indennizzo.

Two handwritten signatures in black ink, one on the left and one on the right, positioned below the main text.

Conto Economico:

- Ricavi da Pedaggio:

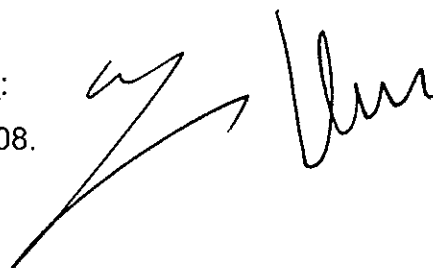
L'evoluzione dei ricavi da pedaggio si basa sul consueto effetto combinato tra traffico e tariffa. Riguardo al traffico le previsioni sono commentate in apposito allegato. Riguardo allo sviluppo delle tariffe e dei ricavi da pedaggio si allega tabella riepilogativa:

Tangenziale di Napoli

RICAVI DA PEDAGGIO DA PIANO FINANZIARIO (Euro costanti)									
ANNI	Volume di traffico (veicoli/Km in milioni)			Variazione tariffaria deflazionata	Tariffe da pedaggio (Euro/veicolo/Km)		Ricavi euro milioni		
	<i>Veicoli leggeri</i>	<i>Veicoli pesanti</i>	<i>Totale</i>	<i>Veicoli leggeri pesanti</i>	<i>Veicoli leggeri</i>	<i>Veicoli pesanti</i>	<i>Leggeri</i>	<i>Pesanti</i>	<i>Totale</i>
2007	93,3	0,3	93,6		0,56345	0,69281	52,56	0,21	52,78
2008	92,0	0,3	92,3	-0,89%	0,55845	0,68667	51,37	0,21	51,58
2009	89,2	0,3	89,5	5,71%	0,59033	0,72587	52,68	0,21	52,89
2010	87,0	0,3	87,3	6,68%	0,62978	0,77437	54,79	0,22	55,01
2011	87,0	0,3	87,3	5,05%	0,66159	0,81348	57,56	0,23	57,79
2012	87,4	0,3	87,6	4,64%	0,69228	0,85122	60,47	0,24	60,72
2013	87,7	0,3	88,0	4,27%	0,72185	0,88757	63,31	0,26	63,56
2014	88,1	0,3	88,3	-1,48%	0,71114	0,87440	62,62	0,25	62,87
2015	88,4	0,3	88,7	3,94%	0,73917	0,90887	65,34	0,26	65,61
2016	88,8	0,3	89,0	-1,49%	0,72819	0,89537	64,63	0,26	64,89
2017	89,1	0,3	89,4	-1,49%	0,71733	0,88202	63,92	0,26	64,18
2018	89,5	0,3	89,8	-1,48%	0,70668	0,86893	63,23	0,25	63,48
2019	89,5	0,3	89,8	3,65%	0,73250	0,90067	65,54	0,26	65,80
2020	89,5	0,3	89,8	-1,48%	0,72165	0,88733	64,56	0,26	64,83
2021	89,5	0,3	89,8	-1,49%	0,71089	0,87409	63,60	0,26	63,86
2022	89,5	0,3	89,8	3,41%	0,73512	0,90388	65,77	0,27	66,04
2023	89,5	0,3	89,8	-1,49%	0,72416	0,89041	64,79	0,26	65,05
2024	89,5	0,3	89,8	-1,49%	0,71340	0,87718	63,83	0,26	64,08
2025	89,5	0,3	89,8	3,17%	0,73602	0,90499	65,85	0,27	66,12
2026	89,5	0,3	89,8	-1,48%	0,72510	0,89157	64,87	0,26	65,14
2027	89,5	0,3	89,8	2,97%	0,74660	0,91801	66,80	0,27	67,07
2028	89,5	0,3	89,8	-1,49%	0,73549	0,90435	65,80	0,27	66,07
2029	89,5	0,3	89,8	-1,49%	0,72451	0,89085	64,82	0,26	65,08
2030	89,5	0,3	89,8	2,78%	0,74466	0,91563	66,62	0,27	66,89
2031	89,5	0,3	89,8	-1,49%	0,73359	0,90202	65,63	0,26	65,90
2032	89,5	0,3	89,8	-1,49%	0,72263	0,88854	64,65	0,26	64,91
2033	89,5	0,3	89,8	2,60%	0,74145	0,91167	66,34	0,27	66,60
2034	89,5	0,3	89,8	-1,49%	0,73039	0,89808	65,35	0,26	65,61
2035	89,5	0,3	89,8	2,44%	0,74823	0,92002	66,94	0,27	67,21
2036	89,5	0,3	89,8	-1,49%	0,73710	0,90633	65,95	0,27	66,21
2037	89,5	0,3	89,8	-1,49%	0,72611	0,89281	64,96	0,26	65,23

- Proventi netti da sub concessioni e attività collaterali:

Sono previsti sostanzialmente in linea con l'anno 2008.



- Altri proventi:

Sono previsti sostanzialmente in linea con l'anno 2008.

Costi operativi

- Costi di manutenzioni e rinnovi:

Sono stati previsti interventi di manutenzione ricorrente e ciclica, coerenti con le necessità della tratta in esercizio. Il Piano Finanziario del 1999 nella riga 7 (Costi manutenzione e rinnovi) del Conto Economico includeva sia costi di manutenzione ordinaria che di manutenzione incrementativa della infrastruttura, mentre l'attuale Piano finanziario alla riga 2.7 (Costi manutenzione e rinnovi) del Conto Economico include esclusivamente la manutenzione ordinaria e ciclica e non incrementativa della infrastruttura. Si precisa che gli importi previsti in tale ultima voce risultano idonei ad assicurare un adeguato standard di qualità e di sicurezza della tratta gestita.

- Altri costi operativi (escluse manutenzioni):

Non si rilevano significative variazioni nell'arco temporale della concessione attestandosi ad un valore medio di 37,8 €/migliaia, che tiene conto:

⇒ Prestazioni di Servizi:

Partono dai dati di consuntivo 2008 e rimangono costanti nell'arco della durata della concessione.

⇒ Canoni di concessioni:

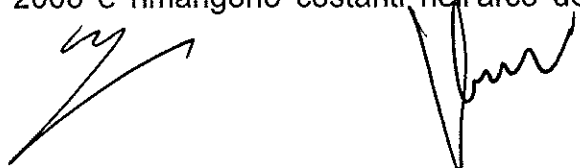
I canoni previsti seguono il variare dei ricavi da pedaggi e ammontano al 2,4%. Riguardo ai canoni relativi alle sub concessioni, ammontano al 5% sulle vecchie sub-concessioni e 20% sulle nuove, dei ricavi corrispondenti. In ogni caso nel piano non sono previste nuove sub-concessioni.

⇒ Acquisto materie e beni di consumo:

Partono dai dati di consuntivo 2008 e rimangono costanti nell'arco della durata della concessione.

⇒ Costi amministrativi e generali

Partono dai dati di consuntivo 2008 e rimangono costanti nell'arco della durata della concessione.



⇒ Costo del personale:

La previsione si basa sul 2008. I costi rimangono costanti ipotizzando che i maggiori oneri derivanti dai rinnovi contrattuali saranno assorbiti livelli crescenti di produttività.

- Fondo Rinnovo:

Il fondo, partendo dai dati di consuntivo 2008, rimane costante fino al 2030, ipotizzando che gli accantonamenti siano uguali agli utilizzi, per poi essere assorbito integralmente alla fine della concessione.

- Altri accantonamenti e svalutazioni:

Non sono previsti altri accantonamenti e svalutazioni.

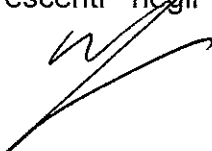
- Ammortamenti:

Le immobilizzazioni materiali reversibili, da devolvere all'ente concedente alla scadenza della concessione, vengono ammortizzate nel periodo di durata della loro vita utile che si estende fino alla scadenza del periodo di concessione (31 dicembre 2037). L'ammortamento ripartisce fino alla scadenza della concessione il costo delle opere destinate alla gratuita devoluzione. Per i beni gratuitamente devolvibili entrati in esercizio a partire dal 1° gennaio 1999 le quote di ammortamento sono determinate con il criterio delle quote differenziate crescenti.

L'ammortamento delle immobilizzazioni immateriali è determinato in base alla presunta vita utile dell'immobilizzazione. In particolare l'onere sostenuto dalla Società nei confronti dell'Ente Concedente, a seguito del rinnovo della Convenzione, a fronte di contributi maturati al 31 dicembre 1998 e non riscossi, viene ammortizzato in quote costanti in relazione alla scadenza della concessione (31 dicembre 2037).

- Oneri e proventi finanziari:

La **gestione finanziaria** della Società è influenzata nel periodo iniziale del piano, dal ricorso all'indebitamento per far fronte ai costi della nuove opere. Il costo dell'indebitamento è previsto ad un tasso pari al 4,1% annuo fino al 2021, anno oltre il quale sono previste disponibilità crescenti negli anni, che vengono remunerate annualmente al 3%



- **Gestione straordinaria:**

Non sono previsti oneri e proventi di tale natura, tranne gli incentivi all'esodo pianificati fino al 2013.

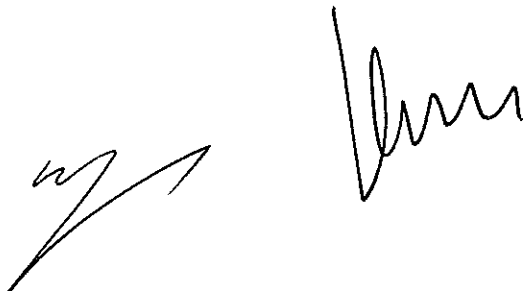
- **Imposte:**

Le imposte nel piano sono calcolate tenendo conto delle aliquote in vigore dal 2008 dell'IRES (27,5%) e dell'IRAP (4,18%).

Dati Patrimoniali:

- **Immobilizzazioni in beni reversibili:**

Il valore netto 2008 è composto dagli investimenti previsti antecedentemente al Piano Finanziario 1999 per un importo di 297,0 mln di € al netto di ammortamenti per 211,5 mln di € e gli investimenti accolti nel piano 1999 pari a 85,3 mln di € al netto di ammortamenti per 3,7 mln di € . Per questo ultimo tipo di investimenti sono stati previsti in piano ulteriori apporti per 92,5 mln di €. Di seguito diamo una sintesi di tali nuovi investimenti:



PIANO DEGLI INVESTIMENTI

Capitolo	N°	DESCRIZIONE	Importo lordo	Ribasso d'asta	Importo netto	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 - 2037	Totale
PROSEGUIMENTO INTERVENTI DEL PIANO 1999	a)	Ampliamento barriera Corso Malta	13.026	2.664	10.362	2.362	8.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10.362
	b)	Rampa di accesso Zona Ospedaliera (intervento soppresso)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	c)	Nuova stazione Zona Ospedaliera	10.087	1.607	8.480	2.500	2.500	2.500	980	0	0	0	0	0	0	0	8.480
	d1)	Adegamenti sismici	30.153	3.703	26.450	300	3.500	9.000	5.150	6.500	2.000	0	0	0	0	0	26.450
d) INTERVENTI DI ADEGUAMENTO DELLA STRUTTURA AUTOSTRADALE	d2)	Barriera Fonosorbenti tratto Fuorigrotta / Camaldoli	2.581	81	2.500	1.000	1.500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.500
	d3)	Nuovi interventi risanamento acustico	13.680	1.680	12.000	5.000	4.200	2.000	800	0	0	0	0	0	0	0	12.000
	d4)	Adegamento impianti gallerie	6.892	846	6.046	546	3.500	2.000	0	0	0	0	0	0	0	0	6.046
	d5)	Sistemazione scarpate e pendici	1.390	171	1.219	1.219	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.219
	d6)	Adegamento interventi di sicurezza	11.058	1.358	9.700	1.500	4.200	4.000	0	0	0	0	0	0	0	0	9.700
	d7)	Altri adeguamenti infrastrutturali	10.260	1.260	9.000	0	1.000	4.000	3.000	1.000	0	0	0	0	0	0	9.000
	d8)	Altri adeguamenti impianti	7.661	941	6.720	2.100	1.180	810	0	0	70	540	700	0	1.320	0	6.720
		TOTALE	106.788	14.311	92.477	16.527	29.580	24.310	9.930	7.500	2.070	540	700	0	1.320	0	92.477

- Immobilizzazioni in beni non reversibili:

Sono previsti investimenti per circa 1,8 mln di € fino alla fine della Concessione (circa 0,3 mln di € annuali fino al 2014).

- Immobilizzazioni immateriali nette:

Non sono previsti investimenti.

Pertanto il totale investimenti pianificati fino alla scadenza della Concessione sono pari a 94,3 mln di € (di cui 92,5 mln per beni reversibili e 1,8 mln per beni non reversibili).

- Capitale circolante netto operativo:

I crediti v/clienti sono stimati in base all'andamento dei ricavi da pedaggio.

I debiti v/fornitori tengono conto dei volumi di investimento e manutenzione previsti nel piano finanziario.

Inoltre accoglie il saldo tra i debiti tributari (determinati dal saldo delle imposte di conto economico e degli acconti in base all'attuale legislazione fiscale) e i crediti verso l'erario per IVA.

Patrimonio Netto:

Capitale Sociale

Non sono previste movimentazioni del Capitale.

Accantonamento a riserve

E' previsto nel piano, l'accantonamento a riserva legale per il 5% dell'utile d'esercizio fino al raggiungimento del 20% del Capitale Sociale.

Distribuzione di utili

E' prevista la distribuzione dei dividendi a partire dal 2009.

- Contributi in conto impianti:

I contributi regionali, sono quelli già erogati nel 2004, e il loro valore rimane invariato per tutta la durata del Piano.

- Fondi per rischi ed oneri:



Il fondo Rinnovo, partendo dai dati di consuntivo 2008, rimane costante fino al 2030, ipotizzando che gli accantonamenti siano uguali agli utilizzi, per poi essere assorbito integralmente alla fine della concessione.

Il fondo TFR rimane attestato sul valore 2008, in quanto si ipotizzano accantonamenti pari agli utilizzi i quali tengono conto, oltre che delle uscite, anche di quote destinate a fondi di previdenza integrativa.

Gli altri fondi rimangono attestati sul valore 2008.

- Debiti Finanziari:

La gestione finanziaria presenta al 2008 una posizione di debito, in costante riduzione. Dal 2022, quindi, sono previste disponibilità crescenti fino a fine concessione. Per il debito verso il Fondo Centrale di Garanzia esistente a fine 2009 è previsto il totale rimborso nel 2010.

Le previsioni contenute nel piano finanziario sono vincolanti per il concessionario relativamente a:

- costi di manutenzioni e rinnovi, con riferimento alla sommatoria dei valori previsti nel piano finanziario in ciascun periodo regolatorio;
- investimenti, con riferimento alla sommatoria dei valori previsti nel piano finanziario in ciascun periodo regolatorio;
- rapporto minimo previsto tra Patrimonio netto e debiti finanziari.

