



*Ministero dello Sviluppo
Economico*



*Ministero delle
Infrastrutture e dei
Trasporti*



Regione Molise

Fondo di sviluppo e coesione 2007-2013

“Accordo di programma quadro

Viabilità”

Delibera CIPE n.62/2011

***Bretella di collegamento meridionale A1-A14 (S.Vittore-Termoli)
Tratta A San Vittore-Campobasso
Avvio opere primo stralcio funzionale***

ALLEGATO

1 E

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

AL PIANO FINANZIARIO

Roma, 28 settembre 2012



[Handwritten signature]

COLLEGAMENTO STRADALE

SAN VITTORE – BOJANO - CAMPOBASSO

Proposta di Project Financing

per la procedura DG PF 02/07

RELAZIONE ILLUSTRATIVA AL

PIANO FINANZIARIO



Edizione novembre 2007

DFK Italia s.r.l.

A - Premessa

Nell'ambito della presentazione di una proposta economico-finanziaria, gestionale e tecnica di project financing – ai sensi degli artt. 153 e s.s. Del D.Lgs n. 163/06 e successive modifiche ed integrazioni e dell'avviso indicativo reso noto da ANAS S.p.A. e pubblicato nella GUCE del 4 luglio 2007 – finalizzata all'acquisizione di un contratto di concessione per l'opera in oggetto, il Soggetto Proponente ha elaborato un Piano Economico-Finanziario (PEF) come previsto dalle norme vigenti.

Obiettivo della presente relazione illustrativa è quello di:

- evidenziare i presupposti economico-finanziari posti a base degli elementi costitutivi la proposta;
- indicare i costi della gestione dell'infrastruttura, evidenziando e giustificando gli elementi che hanno concorso alla formazione dei costi medesimi (Allegato n. 1);
- indicare gli elementi giustificativi dei proventi delle sub-concessioni accordate e delle attività collaterali indicate nella riga 2.2 del Conto Economico (Allegato n. 2);
- indicare gli elementi di determinazione del costo del capitale cui commisurare il Tasso Interno di Rendimento (TIR), al fine di verificare il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario del PEF presentato (Allegato n. 3).
- Indicare gli elementi di determinazione della variazione percentuale annuale della tariffa determinata ogni anno in modo da consentire la remunerazione degli investimenti realizzati l'anno precedente quello di applicazione (parametro K, allegato n. 4 al PEF presentato)

Il PEF allegato alla Proposta è riferito alla futura situazione aziendale, patrimoniale e reddituale della Società di Progetto ed è asseverato ai sensi dell'art. 153 del D.Lgs n. 163/06 e successive modifiche ed integrazioni.

Il Piano è stato predisposto:

- ai sensi e per gli effetti di cui alle delibere CIPE emanate in materia di normativa autostradale;
- nel rispetto delle disposizioni normative ed attuative vigenti.

I contenuti del PEF riguardano l'attività autostradale i cui costi vengono coperti dai ricavi di pedaggio.



DFK Italia s.r.l.

In ragione di ciò:

- il livello tariffario deve essere tale da consentire non soltanto la copertura dei costi del servizio reso all'utenza, ma anche la remunerazione adeguata del capitale proprio e di terzi;
- la durata della Concessione deve consentire l'ammortamento dei debiti a medio/lungo termine e un'adeguata modulazione dell'ammortamento finanziario coerente con la struttura del Conto Economico.

Le risorse necessarie alla realizzazione del programma di investimenti, che devono trovare equa remunerazione nei futuri introiti, vengono sostanzialmente generate dall'apporto di capitale di rischio da parte degli azionisti della futura Società di Progetto – azionisti che potranno essere, ove consentito dalle leggi applicabili, anche soggetti ulteriori rispetto ai membri componenti l'attuale Soggetto Proponente – e dal finanziamento attraverso capitale di debito.

Il Soggetto Proponente, al fine di procedere all'attuazione del citato programma di investimenti, ai lavori connessi conseguenti, all'adozione ed installazione di dispositivi ed impianti intesi a fornire e mantenere nel tempo un elevato livello di servizio, ritiene congruo:

- un periodo di costruzione di 4 anni e 5 mesi;
- un periodo di gestione di 35 anni dall'entrata in esercizio dell'intera autostrada;
- relativamente all'asse autostradale S. Vittore – Bojano – Campobasso, l'applicazione delle tariffe medie di pedaggio proposte al momento dell'entrata in esercizio, pari a Euro 0,12001 per i veicoli leggeri ed a Euro 0,23434 per i veicoli pesanti, nonché l'applicazione del parametro K pari al 21,16% annuo a partire dal 1° anno di apertura al traffico della prima tratta e per il quinquennio di riferimento dall'entrata in esercizio;

B - Lineamenti generali del Piano Finanziario

In accordo con la delibera CIPE n. 11 del 27 maggio 2004, il PEF considera i valori monetari espressi in Euro correnti.

Con riferimento all'ipotesi macroeconomica circa il tasso di inflazione utilizzato, il PEF è stato redatto utilizzando il tasso di inflazione – invariato per tutta la durata della

concessione – pari al 1,5%, così come riportato nel DPEF 2008 – 2001 e così come espressamente indicato nella risposta fornita dal Concedente all'integrazione del quesito n° 5.

In tutti i casi di assenza di esplicite indicazioni, per l'elaborazione del PEF si è operato scegliendo soluzioni metodologiche e di contenuto che ne salvaguardano le finalità sostanziali e che risultano coerenti con le indicazioni contenute nelle delibere CIPE di pertinenza. Ciò ha comportato, inoltre, lo sviluppo di un PEF avendo cura di far salve le indicazioni del CIPE per quanto attiene alla struttura del *price-cap*.

Il volume di traffico adottato per la determinazione degli introiti considerati nel PEF è stato determinato attraverso uno specifico studio allegato alla presente Proposta.

Dovendo pervenire alla valutazione del costo del servizio autostradale, il PEF comprende tutte le ipotesi ritenute necessarie per l'espletamento del servizio stesso.

Traffico

In linea con quanto esposto nelle premesse, al termine dei lavori – i quali costituiscono la parte preponderante del programma di investimenti così come inseriti nel PEF – è stato determinato il traffico previsto sul collegamento autostradale in oggetto a partire dai rilievi dei flussi esistenti compiuti sul campo ed individuando gli sviluppi previsti del traffico delle nuove opere con l'applicazione di modelli di sviluppo cautelativi tecnicamente e scientificamente testati.

Al momento dell'entrata in esercizio dell'intera autostrada, i volumi di traffico - in termini di veicoli/km - ammontano a 193,6 milioni per anno; successivamente all'apertura al traffico della prima tratta, sono stati considerati incrementi del traffico pari al 2,25% annuo per 8 anni, in linea con l'andamento rilevato su base nazionale.

Tariffe di pedaggio

Relativamente alla valutazione dei livelli tariffari di base adottati, si è tenuto conto:

- dei collegamenti autostradali esistenti che presentano livelli di servizio e di complessità realizzativi confrontabili con quelli dell'opera in oggetto;
- del tempo intercorrente tra la data di redazione della proposta e la data di entrata in esercizio della tratta relativa;
- della disponibilità dei futuri utenti a sostenere le tariffe individuate;
- del parametro K di cui alla formula tariffaria contenuta nella delibera CIPE n. 15 del 30 giugno 2007.



M

ok

7

Le tariffe di pedaggio sono state considerate al netto:

- del sovrapprezzo da versare allo Stato (comma 1021 legge finanziaria 2007) dell'adeguamento periodico sulla base della formula del *price-cap* (ex delibera CIPE n. 39 del 15 giugno 2007).

Al fine del raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario del Piano, si è utilizzata l'applicazione del parametro K pari al 21,16% all'anno a partire dal 1° anno di apertura al traffico della prima tratta e per il quinquennio di riferimento dall'entrata in esercizio.

Periodo di Concessione

Il Piano in oggetto è stato redatto considerando un periodo di costruzione di 4 anni e 5 mesi ed un periodo di gestione (esercizio autostradale) pari a 35 anni a partire dall'ultimazione di tutti i lavori di costruzione.

Tale periodo di concessione consente il raggiungimento degli obiettivi connessi ad un corretto rapporto concessionale (ammortamento totale dei capitali da investire per la realizzazione degli investimenti considerati nel Piano e modulazione di detto ammortamento dei capitali e dell'ammortamento finanziario in funzione della struttura del Conto Economico e della loro sostenibilità economico-finanziaria nel Piano medesimo).

Ricavi da pedaggio

I ricavi da pedaggio sono stati determinati moltiplicando il traffico previsto (in termini di veicoli per chilometro) per le tariffe medie di competenza applicate.

Costi operativi

Il Piano considera i costi operativi costanti nel tempo (inflazione a parte), con la sola eccezione di quelli relativi alle manutenzioni ordinarie ed agli altri costi di produzione, amministrativi e generali.

Per quanto concerne le voci rilevanti della sezione Costi operativi, ossia i costi per personale, manutenzione e servizi, il Soggetto Proponente ha ipotizzato:

- in quanto ai primi, che la diminuzione derivante dall'adozione di nuove tecnologie sia compensata dall'aumento indotto sul versante economico e normativo dall'applicazione delle contrattazioni di primo e secondo livello per la parte non coperta dal *price-cap*;

- in quanto ai secondi, una modulazione in funzione del fabbisogno manutentivo complessivo dell'autostrada, come meglio specificato nell'Allegato n. 1 alla presente Relazione;
- in quanto ai terzi, il mantenimento costante del prezzo nel tempo (inflazione a parte), coerentemente con la necessità della Società Concessionaria di avvalersi costantemente di servizi esterni.

E' altresì da rilevare che il Soggetto Proponente intende porre la massima cura nel contenimento dei costi operativi, fermo il mantenimento di un adeguato livello di servizio a fronte delle sempre più severe esigenze del traffico e dell'utenza e dell'esigenza di un'appropriata conservazione dei beni reversibili devoluti all'Ente Concedente alla fine del periodo di Concessione.

Investimenti

La relazione che segue si riferisce alla progettazione preliminare del Collegamento stradale A1 – A14 dell'itinerario San Vittore Termoli, compresa la Bretella di collegamento per Campobasso, che si svolge per il 95 % in Regione Molise.

Il progetto, compreso tra le opere previste dalla "Legge Obiettivo" Dlgs 190/2002, ha lo scopo di collegare i due itinerari autostradali dorsali favorendo lo scambio tra la costa tirrenica e quella adriatica e da qui, grazie all'ampliamento delle infrastrutture del porto e autoporto di Termoli, favorire gli scambi con la costa adriatica balcanica e quindi col corridoio europeo nord- sud di prossima realizzazione; l'infrastruttura è classificata per il Nuovo Codice come strada di tipo "B". L'attività progettuale è stata finalizzata in prima fase alla proposizione di scelte di tracciato che, rispettando gli elevati standard di progetto richiesti da una infrastruttura di categoria B meglio consentano un contenimento dell'intervento nel suo complesso.

Il progetto è finalizzato al raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- Adeguamento del progetto per permettere la riscossione dei pedaggi autostradali;
- Adeguamento del progetto per rispondere alle richieste formulate dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, insieme al Ministero dei Beni culturali ed Architettonici;
- Adeguamenti finalizzati alla ottimizzazione del tracciato e delle opere d'arte al fine di ridurre i costi di costruzione dell'opera e i tempi di realizzazione della stessa, minimizzando le interferenze con le viabilità esistenti.



Handwritten signature in blue ink.

Handwritten signature in black ink.

Handwritten signature in black ink.

Il tracciato è strettamente legato al vincolo di mantenere gli elementi di tracciamento del progetto a base di gara, rispondendo ai vincoli posti in sede di approvazione dal Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio; le ottimizzazioni previste sono quindi principalmente indirizzate alla scelta della tipologia delle opere d'arte, con minimi adeguamenti mirati alla riduzione del costo delle stesse mantenendo la stessa funzionalità di quanto previsto dal progetto ANAS.

In totale la variante di base del presente progetto presenta le seguenti caratteristiche:

- sviluppo totale dell'intervento: km 73+571,421
- sviluppo totale dei tratti in rilevato km 40+417,111
- sviluppo totale dei tratti in scavo km 12+657,00
- sviluppo totale dei tratti in viadotto km 10+772,95
- sviluppo totale dei tratti in galleria naturale km 9+077,35
- sviluppo totale dei tratti in galleria artificiale km 0+905,00
- Svincoli: 13
- Cavalcavia: 11

Ammortamenti

Gli ammortamenti ipotizzati nel Piano sono stati stanziati secondo i criteri indicati nel D.P.R. 22 dicembre 1986, n. 917 e ss.mm.ii.:

- ammortamento finanziario a quote differenziate per i beni gratuitamente reversibili (art. 104 TUIR);
- ammortamento tecnico per i beni non reversibili (art. 102 TUIR).

Fonti di copertura dell'investimento

Particolare attenzione nel Piano è stata posta nel delineare la struttura delle fonti di finanziamento al fine di perseguire il migliore equilibrio tra capitale di rischio e capitale di debito, con il ricorso, ove possibile, ad una struttura di debito a medio/lungo termine, i cui tassi passivi risultano più stabili rispetto a quelli ipotizzati per l'indebitamento a breve termine.

A fronte di un fabbisogno finanziario lordo di Progetto di Euro 1243,7 milioni, si è ipotizzato di finanziare l'iniziativa attraverso:

- capitale di rischio (*pure equity*), per un ammontare pari a Euro 100 milioni, corrispondenti a circa il 14,57% del fabbisogno netto di progetto;
- capitale di rischio privilegiato (azioni privilegiate), per un ammontare pari a Euro 51 milioni, corrispondenti a circa il 7,43% del fabbisogno netto di progetto;

- capitale di debito principale (*senior debt*), per un ammontare pari a Euro 535,3 milioni, corrispondenti a circa il 78% del fabbisogno netto di progetto;
- contributo pubblico, per un ammontare pari a Euro 557,5 milioni, corrispondenti a circa il 44,82% del costo dell'investimento.

Al fine di sostenere il fabbisogno finanziario relativo al credito IVA che matura nella fase di realizzazione dell'investimento, è stata ipotizzata l'accensione di una linea di credito IVA per un ammontare pari a circa Euro 87,7 milioni.

Capitale di rischio

Sono stati previsti apporti finanziari da parte degli azionisti sotto forma di capitale di rischio "Pure Equity", pari a Euro 100 milioni a regime, così modulati:

- Euro 7,69 milioni nell'anno 2010;
- Euro 17,33 milioni nell'anno 2011;
- Euro 18,32 milioni nell'anno 2012;
- Euro 27,5 milioni nell'anno 2013;
- Euro 29,16 milioni nell'anno 2014;

Sono stati inoltre previsti apporti finanziari da parte degli azionisti sotto forma di capitale di rischio "Equity privilegiato" (azioni privilegiate), pari a Euro 51 milioni a regime, così modulati:

- Euro 3,92 milioni nell'anno 2010;
- Euro 8,83 milioni nell'anno 2011;
- Euro 9,34 milioni nell'anno 2012;
- Euro 14,02 milioni nell'anno 2013;
- Euro 14,86 milioni nell'anno 2014;



M

Ch

Capitale di terzi

Al fine di garantire la copertura finanziaria degli investimenti previsti è stato ipotizzato il ricorso ad un finanziamento *multi tranche*, erogato da un *pool* di banche in più soluzioni, in funzione delle specifiche esigenze di copertura finanziaria della futura Società di Progetto.

Il finanziamento prevede un periodo di rimborso del capitale (*maturity*) pari a 22 anni, preceduto da un periodo di preammortamento (*grace period*) di ulteriori 6 anni, durante i quali vengono pagati solo gli interessi.

Coerentemente con le strutture di finanziamento tipiche utilizzate nelle operazioni di project financing, l'entità e la dinamica del rimborso del finanziamento riflettono l'andamento dei flussi di cassa prodotti dalla Società di Progetto e riflettono i vincoli minimi posti al rapporto tra il flusso di cassa ed il servizio del debito.

Il ricorso al capitale di terzi porta ad una graduale crescita dell'indebitamento finanziario attraverso erogazioni del finanziamento in multi tranches annuali per un totale pari a Euro 535,3 milioni, cui si aggiunge una linea di credito IVA per un ammontare pari a Euro 87,69 milioni, destinata ad essere gradualmente rimborsata in funzione dei rimborsi IVA alla Società di Progetto, ipotizzati dopo 3 anni a partire dal rispettivo anno di maturazione del credito.

Contributi pubblici

È prevista una partecipazione finanziaria pubblica a fondo perduto pari a Euro 557,5 milioni, corrispondenti a circa il 44,82% del costo dell'investimento.

Tassi di interesse

Relativamente alle diverse linee di credito, per le previsioni relative ai tassi di interesse passivi sono stati individuati i seguenti parametri:

- *Senior debt*: 6% costante annuo;
- Linea di credito IVA: 4,5% costante annuo.

Per i tassi annui relativi agli interessi attivi e passivi a breve termine è stata invece considerata, per ciascun anno del PEF rispetto al tasso di interesse passivo *senior debt*, l'applicazione di uno *spread* negativo di 400 *basis points* per il tasso di interesse attivo e uno *spread* negativo di 150 *basis points* per il tasso di interesse passivo.

Ipotesi fiscali

Le aliquote fiscali applicate sono quelle previste dalla legislazione vigente alla data di redazione della presente offerta:

- IRES (Imposta sui Redditi delle Società) pari al 33,00%;
- IRAP (Imposta Regionale sulle Attività Produttive) pari al 4,25%.

Le aliquote IVA applicate sono quelle previste dalla legislatura vigente alla data di redazione della presente offerta:

- 20% su investimenti da realizzare;
- 20% sui ricavi;
- 20% sugli acquisti;

I costi, i ricavi e gli investimenti sono stati inseriti al netto dell'IVA; gli importi IVA relativi sono stati inseriti nel capitale circolante netto operativo.

Redditività

Per i mezzi di Patrimonio Netto è stata prevista una remunerazione del capitale di rischio sull'intero arco temporale della durata della Concessione, previo accantonamento del 5% annuo dell'utile a riserva legale fino al raggiungimento di un quinto del Capitale Sociale (ex art. 2430 cod. civ.).

Le disponibilità generate dalla gestione sono destinate al rimborso dei debiti verso terzi e alla remunerazione del capitale di rischio previsto fino alla fine della Concessione.

L'equilibrio economico del PEF è garantito:

- dall'applicazione del parametro K – di cui alla delibera CIPE n. 39 del 15 giugno 2007 – determinato in modo tale che il valore attualizzato dei ricavi incrementali previsti fino al termine del periodo di regolamentazione sia pari al valore attualizzato dei maggiori costi ammessi, scontando gli importi al tasso di congrua remunerazione, determinato in ottemperanza a quanto previsto al punto 3.2 della delibera CIPE n. 38 del 15 giugno 2007 (Allegato n. 5 al PEF);
- dal valore del TIR del progetto superiore a quello del *Weighted Average Cost of Capital* (WACC), rispettivamente pari al 7,42% ed al 4,8%;
- dal valore del TIR dell'equity superiore a quello del Costo del Capitale (k_e), rispettivamente pari al 8,2% e al 7,6%;
- dal totale rimborso dei prestiti contratti per la realizzazione degli investimenti;
- dal completo ammortamento del costo delle nuove opere;
- dall'aumento del Patrimonio Netto e dalla distribuzione di utili agli azionisti;

il tutto ripartito nel corso degli anni della Concessione.



M

ob

9 1 72

DEF 1000

TIR

L'elaborazione del calcolo del TIR del progetto evidenzia un valore pari al 7,42% (Allegato n. 3 al PEF).

Tale tasso rende nulla la somma algebrica del valore attuale dei flussi di cassa della gestione operativa al lordo degli oneri finanziari.

PARAMETRO K

Il parametro K – di cui alla delibera n. 39 del 15 giugno 2007 – 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; tale variazione è determinata in modo tale che il valore attualizzato dei ricavi incrementali previsti fino al termine del periodo di regolamentazione sia pari al valore attualizzato dei maggiori costi ammessi, scontando gli importi al tasso di congrua remunerazione.

Il valore di tale parametro K risulta pari al 21,16% annuo, a partire dal 1° anno di apertura al traffico della prima tratta e per il quinquennio di riferimento dall'entrata in esercizio.



C - Commento alle voci delle tabelle

I commenti che seguono si riferiscono alle voci che presentano delle peculiarità nel loro sviluppo temporale o che non sono state trattate precedentemente.

Variazione del Capitale Circolante Netto Operativo (CCNO)

Ipotizzando che, per ogni singolo anno della Concessione, la maggior parte dei costi e dei ricavi corrispondano alle entrate e alle uscite relative, la variazione del CCNO è nella sostanza influenzata principalmente dall'andamento del credito IVA nell'arco di realizzazione delle opere e dai crediti derivanti dal pagamento dei pedaggi autostradali tramite telepass e titoli di credito. Sono state peraltro prudenzialmente ipotizzate dilazioni sia negli incassi dei ricavi sia nei pagamenti ai fornitori.

Per quanto riguarda i debiti tributari è stata ipotizzata una dilazione di 150 giorni.

Inoltre, sono stati cautelativamente ipotizzati crediti e debiti derivanti dall'interconnessione.

Investimenti in Immobilizzazioni immateriali

Nel PEF sono stati previsti investimenti in Immobilizzazioni immateriali modulati principalmente secondo le esigenze di aggiornamento dei software.

In ottemperanza a quanto previsto dal D.Lgs. 163/06 e successive modifiche ed integrazioni, oltre alle acquisizioni di software, in tale voce sono state inserite le somme dei costi relativi alle cauzioni ex art. 155 comma 2°; tali oneri costituiscono immobilizzazioni immateriali ad ammortamento diretto commisurato all'intera durata della Concessione.

Investimenti in Immobilizzazioni materiali non reversibili

Nel PEF sono stati previsti investimenti in Immobilizzazioni materiali non reversibili modulati secondo le esigenze di deperimento ed obsolescenza dei beni non reversibili.

Investimenti in Immobilizzazioni finanziarie

Il Soggetto Proponente ha scelto di non introdurre voci di uscita relative alle Immobilizzazioni finanziarie che si sarebbero inevitabilmente tradotte in un aggravio dei costi all'utenza dell'autostrada tramite un aumento improprio del livello tariffario.



Handwritten signatures and initials, including a large 'W' and a signature that appears to be 'Oh'.

La liquidità residua consente alla Società di Progetto di fare fronte a spese e costi imprevisti, pur mantenendo le tariffe ad un livello tale da non procurare alcun aggravio all'utente.

Rimborso nuovi prestiti a medio/lungo termine

Come già evidenziato nei Lineamenti Generali del PEF, il Soggetto Proponente ha ipotizzato la copertura di circa il 75% del fabbisogno finanziario netto di progetto tramite erogazioni multi tranches di finanziamenti di terzi per un totale pari a Euro 316,9 milioni.

I suddetti finanziamenti sono stati modulati in funzione dell'andamento del fabbisogno finanziario netto di progetto durante l'arco temporale di costruzione dell'opera principale.

Proventi netti da subconcessioni e attività collaterali

Per i Proventi netti da subconcessioni e attività collaterali, che si riferiscono principalmente ai compensi derivanti dalle aree di servizio e dagli autobar, il Soggetto Proponente ha considerato l'incidenza media della voce in oggetto sui Ricavi da pedaggio risultanti dai Bilanci di esercizio delle Società autostradali che insistono sull'area territoriale di interesse (Allegato n. 2 alla Relazione illustrativa al PEF). L'andamento di tale incidenza consente di assegnare alla corrispondente voce di PEF il valore costante e prudenziale del 3% annuo calcolato sugli introiti netti da pedaggio.

Altri proventi

Per gli Altri proventi (riga 2.3 della tabella n. 2 – Conto Economico), che si riferiscono ai compensi per le operazioni di esazione, ai rimborsi per gli oneri di trasporti eccezionali, ai rimborsi per danni e ad introiti minori vari (come ad esempio introiti per occupazioni di terreni), il Soggetto Proponente ha prudenzialmente previsto l'assenza di introiti.

Canone di concessione e corrispettivi

In ottemperanza all'art. 10 della Legge 24 dicembre 1993, n. 537 e ss.mm.ii., è stata prevista la corresponsione allo Stato di un canone annuo – detto *canone di concessione* – calcolato nella misura del 2,4% sui proventi netti da pedaggio di competenza.

Canone per le subconcessioni ed attività collaterali

Il Soggetto Proponente ha deciso di prevedere la corresponsione di un canone annuo per le subconcessioni e attività collaterali calcolato nella misura del 10,00% su tali proventi riscossi.

Altri costi di produzione e Altri costi amministrativi e generali

Per tali costi è stato ipotizzato un incremento medio annuo dell'1% – ulteriore alla parte coperta dal *price-cap* – da imputare al normale aumento dei costi, in ragione del perseguimento di un più adeguato livello qualitativo nella gestione della futura Società concessionaria a fronte dei sempre più consistenti e diversificati adempimenti richiesti.

Variazione delle rimanenze

La variazione delle rimanenze è stata mantenuta pari a zero; la scelta deriva dalla reale impossibilità di sviluppare previsioni attendibili sul futuro andamento di tale voce in un arco temporale di tali dimensioni e dallo scarso impatto quantitativo che tale voce potrebbe avere sul PEF.

Costi capitalizzati

In merito all'investimento principale della futura Società di Progetto, sono stati previsti costi capitalizzati, così ripartiti:

- Spese per il personale
- Altri costi capitalizzati

Accantonamenti e svalutazioni e Saldo gestione straordinaria

Constatata l'impossibilità di un'attendibile previsione, le voci "Accantonamenti e svalutazioni" (riga 2.21 del Conto Economico) e "Saldo gestione straordinaria" (riga 2.39 del Conto Economico) del PEF sono state poste pari a zero.

Altri proventi (oneri) finanziari netti

All'interno di questa voce sono state inseriti i costi relativi a:

- la cauzione definitiva;
- le coperture assicurative della Società Concessionaria.



Oneri finanziari capitalizzati

In merito all'investimento principale della futura Società di Progetto, per i soli anni relativi alla costruzione, così come previsto dai principi contabili internazionali (IAS 23) e dall'art. 110 del Decreto Legislativo 12 dicembre 2003, n. 334 (in vigore dal 1° gennaio 2004), è stata prevista la capitalizzazione degli oneri finanziari conseguenti all'indebitamento contratto per la copertura dei costi di esecuzione di detti lavori.

Opere in esercizio

In questa voce trovano rappresentazione i beni gratuitamente devolvibili alla scadenza della Concessione, ossia il corpo autostradale completo dei nuovi investimenti e delle relative pertinenze.

Opere in corso

Tali opere consistono in investimenti approvati in corso di realizzazione destinati ad essere trasferiti alla voce "Opere in esercizio" al momento della loro entrata in funzione.

Altri impieghi netti correnti

Gli altri impieghi netti correnti sono stati posti pari a zero.

Altri fondi

Questa voce è stata posta pari a zero.

TABELLE
EX DELIBERA CIPE
11/2004



DFK Italia s.r.l.

**Piano economico-finanziario ex legge finanziaria 2004
(Legge n. 350/03, art. 4, commi 134 e 140)
SCHEMA -TIPO PER LA PRESENTAZIONE DEI RISULTATI DI SINTESI**

PARTE A: INFORMAZIONI GENERALI SUL PROGETTO						
Denominazione						
Termoli - San Vittore - Bojano						
Finalità e servizi offerti						
Realizzazione di un collegamento viario veloce San Vittore - Bojano - Campobasso. Miglioramento della viabilità sul sistema trasportistico interessato dalla zona. (maggiori dettagli sono contenuti nella relazione tecnica al progetto preliminare allegato)						
Bacino di utenza						
Regione interessata direttamente dall'intervento: Molise (maggiori dettagli sono contenuti nella relazione tecnica al progetto preliminare allegato)						
Finanziamento						
privato e pubblico						
	Migliaia di Euro				% sul totale	
Costo complessivo dell'investimento	1.137.675				100%	
Contributo pubblico a fondo perduto richiesto al CIPE	557.461				49,00%	
Profilo temporale dell'assegnazione del contributo pubblico a fondo perduto richiesto al CIPE						
	2010	2011	2012	2013	2014	Totale
Erogazione prevista in Migliaia di Euro	37.445	104.005	104.005	156.000	156.005	557.461

PARTE B: POTENZIALE RITORNO ECONOMICO

B1. Valutazione

Indicare se l'infrastruttura presenta un "potenziale ritorno economico" derivante dalla gestione:

- **Si:** quando i ricavi annuali complessivi (tariffari e/o ancillari) a regime derivanti dalla gestione dell'infrastruttura sono almeno pari al 2% del costo totale d'investimento

- **No:** in tutti gli altri casi (Se viene selezionata questa opzione, compilare la parte B2 della scheda)

Si: L'infrastruttura presenta un "potenziale ritorno economico" derivante dalla gestione

B2. Motivazione dell'eventuale assenza di "ritorno economico potenziale"

Selezionare una o più ragioni per le quali, a partire dall'anno di inizio del servizio erogato dall'infrastruttura, non sono ottenibili ricavi significativi di tipo tariffario o di altra natura. Corredare ciascuna delle ragioni selezionate con un breve testo di spiegazione

Tipo di Motivazione	Selezionare se rilevante	Spiegazione
a) Tariffe o altri ricavi unitari		
a1) Il quadro normativo di riferimento non prevede l'applicazione di tariffe o di altri ricavi unitari conseguenti dall'erogazione del servizio	<input type="checkbox"/>	
a2) L'incompletezza del contesto istituzionale e regolamentare (da descrivere nel campo di spiegazioni) non consente, ai sensi della normativa vigente, l'applicazione di tariffe	<input type="checkbox"/>	
a3) Anche se la normativa consente a priori, ma non impone, l'applicazione di tariffe, considerazioni socio-economiche o tecniche rilevanti nell'orizzonte temporale di riferimento (da descrivere nel campo spiegazioni) inducono a ritenere tale opzione non praticabile	<input type="checkbox"/>	
b) Ricavi ancillari		
b1) Le caratteristiche tecnico-economiche dell'infrastruttura non consentono, stante l'attuale contesto economico ed infrastrutturale, di ottenere alcun ricavo ancillare	<input type="checkbox"/>	
b2) I ricavi ancillari non sono appropriabili dal gestore dell'opera (ad esempio perché riferibili non all'opera singola in esame, ma ad una rete infrastrutturale ancora incompleta)	<input type="checkbox"/>	
a) Scarsa significatività dei ricavi Anche se dall'opera sono conseguibili ricavi tariffari o ancillari (da descrivere brevemente nel campo spiegazioni), la loro somma su base annuale non raggiunge la soglia del 2% del costo totale dell'investimento	<input type="checkbox"/>	

Le successive sezioni C e D della scheda vanno compilate solo in presenza di un ritorno economico potenziale dell'infrastruttura (risposta "si" nella parte B1 della scheda).



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

PARTE C: DATI TECNICO-ECONOMICI				
C1. Dati gestionali				
INDICATORE	UNITÀ DI MISURA			VALORE
(1) Servizio erogato (livello a regime)	(veicoli / Km. in milioni) leggeri	anno	2023	193,77
	(veicoli / Km. in milioni) pesanti	anno	2023	37,51
(2) Tariffa o ricavo unitario (livello a regime)	(Euro / veic. Km.) leggeri	anno	2023	0,35293
	(Euro / veic. Km.) pesanti	anno	2023	0,68917
(3) Margine Operativo Lordo (livello a regime)	K-euro	anno	2023	76 905,65
C2. Investimenti e redditività lorda				
(I dati monetari vanno espressi in valori attuali con un tasso di sconto del 6,5 %, costante nel tempo)				
INDICATORE	UNITÀ DI MISURA			VALORE
(4) Durata del piano economico-finanziario	Anni			39,42
(5) Vita utile dell'opera	Anni			39,42
(6) Costo complessivo dell'investimento	K-euro			1.137.675
(7) Valore residuo finale	K-euro			0
(8) Indicatori di redditività: VAN di progetto	K-euro			(500 672)
(9) Indicatori di redditività: TIR di progetto	Punti percentuali			2,24%
C3. Struttura del finanziamento (valori monetari correnti)				
INDICATORE	Valori monetari correnti, in Migliaia di euro			% sul Totale
(10) Contributo pubblico richiesto al CIPE	557.461			44,8%
(11) Prestiti pubblici a rimborso	0			0,0%
(12) Altri contributi pubblici	0			0,0%
(13) "Capitale privato"	686.260			55,2%
TOTALE	1.243.721			100%
C4. Redditività del capitale investito				
INDICATORE	UNITÀ DI MISURA			VALORE
(14) Indicatori di redditività: VAN del capitale investito	K-euro			(141 663)
(15) Indicatori di redditività: TIR del capitale investito	Punti percentuali			5,76%

PARTE D	
INFORMAZIONI AGGIUNTIVE	
Questa parte D dello schema sintetico va compilato nei seguenti casi:	
a) In ogni caso, laddove il contributo pubblico a fondo perduto richiesto al CIPE sia superiore al 70% del costo totale del progetto	
b) Nel caso in cui il contributo pubblico a fondo perduto richiesto al CIPE sia inferiore al 70% del costo totale del progetto, ed il TIR del capitale investito (indicatore (15)) sia maggiore del tasso di attualizzazione (inteso come valore di riferimento per misurare la redditività dell'investimento privato)	
I casi succitati configurano situazioni in cui la richiesta di finanziamento al CIPE è da ritenersi prima facie elevata, o in relazione alla quota massima di finanziamento pubblico convenzionalmente adottata in ambito europeo, o in relazione alle prospettive di redditività del progetto.	
Per tali situazioni si richiede di indicare, usando lo schema seguente, una o più ragioni che spiegano l'impossibilità di finanziare il progetto con un più ampio ricorso a forme di finanziamento diverse dal contributo a fondo perduto del CIPE. Per le ragioni selezionate, fornire una descrizione di accompagnamento.	
- Tipo di ragioni	Descrizione
- Scarsa redditività della gestione caratteristica	(descrivere in particolare le eventuali cause di bassi ricavi e/o elevati costi di gestione)
- Problemi di assetto finanziario del soggetto gestore dell'opera	(indicare in particolare se la situazione patrimoniale o finanziaria dell'ente gestore ne condiziona la capacità di ottenere finanziamenti dal mercato dei capitali)
- Limitata possibilità di attrarre finanziamenti privati	(descrivere le ragioni che limitano il coinvolgimento del settore privato; in particolare descrivere le ragioni che inducono gli investitori privati a richiedere, per il settore e/o la localizzazione dell'opera in esame, un tasso di remunerazione più elevato del tasso di attualizzazione)
- Altre ragioni (specificare)	



DFK Italia s.r.l.

[illegible]

Tabella 2. Dati, fonti e tecniche utilizzate per l'analisi della domanda e dell'offerta

Riferimento riga		Formula di calcolo	Natura dati utilizzati	Fonte dei dati	Tecnica o metodo di calcolo
Senza Progetto	Domanda tendenziale				
	(a)	Numero di utenti	Veicoli	Rilievi di traffico	Analisi trasportistica
	(b)	Quantità unitaria di servizio richiesto per utente	km	Rilievi di traffico	Analisi trasportistica
	(c)	(a) x (b) Quantità totale di servizio richiesto (numero utenti per quantità unitaria)	Veicoli equiv. x km	Rilievi di traffico	Analisi trasportistica
	Offerta tendenziale				
	(d)	Quantità totale di servizio offerto	Veicoli equiv. x km	Letteratura tecnica	Analisi trasportistica
Con Progetto	Saldo				
	(e)	(c) - (d) Deficit (domanda insoddisfatta)	Veicoli equiv. x km	Rilievi Traff. e Lett. Tecnica	Analisi trasportistica
	Domanda				
	Domanda tendenziale				
	(f)	uguale a (c) Quantità totale di servizio richiesto (numero utenti per quantità unitaria)	Veicoli equiv. x km	Rilievi di traffico	Analisi trasportistica
Con Progetto	Domanda indotta				
	(g)	Numero di utenti	Veicoli	Rilievi di traffico	Analisi trasportistica
	(h)	Quantità unitaria di servizio richiesto per utente	km	Rilievi di traffico	Analisi trasportistica
	(i)	(g) x (h) Quantità totale di servizio richiesto (numero utenti per quantità unitaria)	Veicoli equiv. x km	Rilievi di traffico	Analisi trasportistica
	Totale domanda				
	(j)	(f) + (i) Quantità totale di servizio richiesto, sia tendenziale che indotto	Veicoli equiv. x km	Rilievi di traffico	Analisi trasportistica
Con Progetto	Offerta				
	(k)	uguale a (d) Offerta tendenziale	Veicoli equiv. x km	Letteratura tecnica	Analisi trasportistica
	(l)	Offerta di progetto (equivale alla domanda soddisfatta)	Veicoli equiv. x km	Rilievi di traffico	Analisi trasportistica
	(m)	(k) + (l) Offerta totale	Veicoli equiv. x km	Rilievi di traffico e Lett. Tecnica	Analisi trasportistica
	Saldo				
	(n)	(j) - (m) Deficit (eventuale domanda insoddisfatta dopo la realizzazione del progetto)	Veicoli equiv. x km	Rilievi di traffico e Lett. Tecnica	Analisi trasportistica



Costi operativi e altri ricavi annui iniziali (K-euro)		nel 2015
Ricavi Ancillari		487
per memoria: altri ricavi / ricavi totali (%)		-
+ Costi di gestione	8.530	
+ Costi materie prime	102	
+ Costi del personale	4.153	
+ Costi di manutenzione ordinaria	1.310	
= Totale costi operativi	12.095	
Per memoria: costi operativi / ricavi totali (%)		72,27%

<u>Costi di investimento (K-euro)</u>	
✦ Investimenti in opere civili	858.475
✦ Investimenti in impianti	96.695
✦ Espropri	20.000
Valore residuo in % degli investimenti	
✦ Investimenti diversi	164.505
✦ Rifacimento di impianti esistenti	
= (a) Totale investimenti fissi	1.137.875
Per memoria: Investimenti totali / MOL (%)	
	53%

<u>Fonti di copertura dell'investimento (K-euro)</u>	
÷ "Capitale Privato"	686.260
÷ Altri contributi pubblici	-
÷ Prestiti pubblici a rimborso	-
= (b) Totale copertura non CIPE	686.260
(b)-(a) Contributo pubblico richiesto al CIPE	557.481
Per memoria: contributo CIPE / totale investimento (%)	
	49,00%

Aliquota % IRES	33,00%
------------------------	---------------

Domanda - livello iniziale lordo ramp-up 50% (K-unità fisiche)	
(veicoli / Km. in milioni) Leggeri	162,20
(veicoli / Km. in milioni) Pesanti	31,40

Ipotesi su Finanziamento Istituzionale

Tasso d'interesse su Fin. Ist.

Periodo di rimborso (anni)

Anno di fine rimborso

Ipotesi relative alla Tempistica (anni)

Anno di inizio costruzione

Anno di fine costruzione

Anno di inizio gestione

Anno di fine gestione

Anno a regime

Anno di fine ammortamento

check data fine ammortamento

Anni di durata del PEF

Ipotesi su Capitale Circolante (oo)

Incasso da clienti

Pagamento a fornitori

Altre tipologie di ricavo

Base di calcolo

Attualizzazione dei valori nominali

Tasso di sconto (vedi nota 2)

Inflazione programmata (da DPEF)

2010

2011

2012

Anni seguenti

Tariffa unitaria - livello iniziale: K escluso (euro)

(Euro / veic. Km.) Leggeri - nel 2015

(Euro / veic. Km.) Pesanti - nel 2015

Nota 1**Attivo Circolante Netto**

Crediti da Ricavi contanti interconnessi	30
Crediti da Ricavi di fidi per Telepass	90
Crediti da Ricavi di fidi su nostra tratta (Carte di credito, Fast Pay, Viscare)	30
Crediti da Ricavi di fidi da interconessione (Carte di credito, Fast Pay, Viscare)	60
Differenza Incassi IVA	60
Rimborso	90
Crediti per contributi in capitale	60
Passivo Circolante Netto	
Debiti per IVA a Debito	0
Debiti da Ricavi interconnessi (contanti)	30
Debiti da Ricavi diffidati da interconessione (Carte di credito, Fast Pay, Viscare)	60
Debiti su imposte verso Erario	150
Debiti ve ANAS (canoni)	272,5
Debiti verso fornitori	60
Differenza pagamenti IVA	60

Nota 2

A pagina 17 della Delibera CIPE numero 11 del 2004, si legge

Per il calcolo indicativo degli oneri finanziari derivanti dal rimborso del debito contratto con i soggetti istituzionali. Si suggerisce di impiegare il tasso del 4,5 % impiegato dalla Cassa di Roma e Prestiti nelle sue attività di finanziamento.

Per quanto riguarda l'attualizzazione, è opportuno ricorrere al tasso del 6,5% (nominale), dato dalla somma di un tasso reale di sconto del 5%, come indicato per l'Italia dalla citata Guida alla valutazione dei progetti della Commissione Europea, e da un tasso di inflazione programmata dell'ordine del 1,5% come indicato dall'ultimo Documento di programmazione economica e finanziaria (DPEF 2004-2007).

Per determinare il tasso reale di sconto aggiornato ad oggi, si può impostare una proporzione ipotizzando un tasso passivo del 6%,

$$5\% : 4,5\% = x\% : 6\%$$

$$x = 6,7\%$$

Il tasso di sconto si ottiene dalla somma del tasso precedentemente determinato con il tasso di inflazione programmata dell'ordine del 1,5%.

Tasso di sconto: $6,7\% + 1,5\% = 8,2\%$

2 EVLUMPO HEAVY TARIFFS

[illegible]

DFK Italia s.r.l.



[illegible]

DFK Italia s.r.l.

[4] **COMPTON THE PLEASANT IN CANADA**

Child	Year	2010	2011	2012	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	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062	2063	2064	2065	2066	2067	2068	2069	2070	2071	2072	2073	2074	2075	2076	2077	2078	2079	2080	2081	2082	2083	2084	2085	2086	2087	2088	2089	2090	2091	2092	2093	2094	2095	2096	2097	2098	2099	2100	2101	2102	2103	2104	2105	2106	2107	2108	2109	2110	2111	2112	2113	2114	2115	2116	2117	2118	2119	2120	2121	2122	2123	2124	2125	2126	2127	2128	2129	2130	2131	2132	2133	2134	2135	2136	2137	2138	2139	2140	2141	2142	2143	2144	2145	2146	2147	2148	2149	2150	2151	2152	2153	2154	2155	2156	2157	2158	2159	2160	2161	2162	2163	2164	2165	2166	2167	2168	2169	2170	2171	2172	2173	2174	2175	2176	2177	2178	2179	2180	2181	2182	2183	2184	2185	2186	2187	2188	2189	2190	2191	2192	2193	2194	2195	2196	2197	2198	2199	2200	2201	2202	2203	2204	2205	2206	2207	2208	2209	2210	2211	2212	2213	2214	2215	2216	2217	2218	2219	2220	2221	2222	2223	2224	2225	2226	2227	2228	2229	2230	2231	2232	2233	2234	2235	2236	2237	2238	2239	2240	2241	2242	2243	2244	2245	2246	2247	2248	2249	2250	2251	2252	2253	2254	2255	2256	2257	2258	2259	2260	2261	2262	2263	2264	2265	2266	2267	2268	2269	2270	2271	2272	2273	2274	2275	2276	2277	2278	2279	2280	2281	2282	2283	2284	2285	2286	2287	2288	2289	2290	2291	2292	2293	2294	2295	2296	2297	2298	2299	2300	2301	2302	2303	2304	2305	2306	2307	2308	2309	2310	2311	2312	2313	2314	2315	2316	2317	2318	2319	2320	2321	2322	2323	2324	2325	2326	2327	2328	2329	2330	2331	2332	2333	2334	2335	2336	2337	2338	2339	2340	2341	2342	2343	2344	2345	2346	2347	2348	2349	2350	2351	2352	2353	2354	2355	2356	2357	2358	2359	2360	2361	2362	2363	2364	2365	2366	2367	2368	2369	2370	2371	2372	2373	2374	2375	2376	2377	2378	2379	2380	2381	2382	2383	2384	2385	2386	2387	2388	2389	2390	2391	2392	2393	2394	2395	2396	2397	2398	2399	2400	2401	2402	2403	2404	2405	2406	2407	2408	2409	2410	2411	2412	2413	2414	2415	2416	2417	2418	2419	2420	2421	2422	2423	2424	2425	2426	2427	2428	2429	2430	2431	2432	2433	2434	2435	2436	2437	2438	2439	2440	2441	2442	2443	2444	2445	2446	2447	2448	2449	2450	2451	2452	2453	2454	2455	2456	2457	2458	2459	2460	2461	2462	2463	2464	2465	2466	2467	2468	2469	2470	2471	2472	2473	2474	2475	2476	2477	2478	2479	2480	2481	2482	2483	2484	2485	2486	2487	2488	2489	2490	2491	2492	2493	2494	2495	2496	2497	2498	2499	2500	2501	2502	2503	2504	2505	2506	2507	2508	2509	2510	2511	2512	2513	2514	2515	2516	2517	2518	2519	2520	2521	2522	2523	2524	2525	2526	2527	2528	2529	2530	2531	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575	2576	2577	2578	2579	2580	2581	2582	2583	2584	2585	2586	2587	2588	2589	2590	2591	2592	2593	2594	2595	2596	2597	2598	2599	2600	2601	2602	2603	2604	2605	2606	2607	2608	2609	2610	2611	2612	2613	2614	2615	2616	2617	2618	2619	2620	2621	2622	2623	2624	2625	2626	2627	2628	2629	2630	2631	2632	2633	2634	2635	2636	2637	2638	2639	2640	2641	2642	2643	2644	2645	2646	2647	2648	2649	2650	2651	2652	2653	2654	2655	2656	2657	2658	2659	2660	2661	2662	2663	2664	2665	2666	2667	2668	2669	2670	2671	2672	2673	2674	2675	2676	2677	2678	2679	2680	2681	2682	2683	2684	2685	2686	2687	2688	2689	2690	2691	2692	2693	2694	2695	2696	2697	2698	2699	2700	2701	2702	2703	2704	2705	2706	2707	2708	2709	2710	2711	2712	2713	2714	2715	2716	2717	2718	2719	2720	2721	2722	2723	2724	2725	2726	2727	2728	2729	2730	2731	2732	2733	2734	2735	2736	2737	2738	2739	2740	2741	2742	2743	2744	2745	2746	2747	2748	2749	2750	2751	2752	2753	2754	2755	2756	2757	2758	2759	2760	2761	2762	2763	2764	2765	2766	2767	2768	2769	2770	2771	2772	2773	2774	2775	2776	2777	2778	2779	2780	2781	2782	2783	2784	2785	2786	2787	2788	2789	2790	2791	2792	2793	2794	2795	2796	2797	2798	2799	2800	2801	2802	2803	2804	2805	2806	2807	2808	2809	2810	2811	2812	2813	2814	2815	2816	2817	2818	2819	2820	2821	2822	2823	2824	2825	2826	2827	2828	2829	2830	2831	2832	2833	2834	2835	2836	2837	2838	2839	2840	2841	2842	2843	2844	2845	2846	2847	2848	2849	2850	2851	2852	2853	2854	2855	2856	2857	2858	2859	2860	2861	2862	2863	2864	2865	2866	2867	2868	2869	2870	2871	2872	2873	2874	2875	2876	2877	2878	2879	2880	2881	2882	2883	2884	2885	2886	2887	2888	2889	2890	2891	2892	2893	2894	2895	2896	2897	2898	2899	2900	2901	2902	2903	2904	2905	2906	2907	2908	2909	2910	2911	2912	2913	2914	2915	2916	2917	2918	2919	2920	2921	2922	2923	2924	2925	2926	2927	2928	2929	2930	2931	2932	2933	2934	2935	2936	2937	2938	2939	2940	2941	2942	2943	2944	2945	2946	2947	2948	2949	2950	2951	2952	2953	2954	2955	2956	2957	2958	2959	2960	2961	2962	2963	2964	2965	2966	2967	2968	2969	2970	2971	2972	2973	2974	2975	2976	2977	2978	2979	2980	2981	2982	2983	2984	2985	2986	2987	2988	2989	2990	2991	2992	2993	2994	2995	2996	2997	2998	2999	3000
-------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

DFK Italia s.r.l.



91

5

RIEPILOGO IMPIEGHI IN INVESTIMENTI FISSI E RELATIVE FONTI DI COPERTURA*(fase di costruzione)*

IMPIEGHI	Keuro	%
+ Investimenti in opere civili	858.475	75,28%
+ Investimenti in impianti	96.695	8,50%
+ Espropri	20.000	1,76%
+ Investimenti diversi	-	0,00%
+ Rifacimenti di impianti esistenti	164.505	14,46%
= (a) Totale Investimenti fissi	1.137.675	100,00%

FONTI	Keuro	%
+ "Capitale Privato"	686.260	55,2%
+ Altri contributi pubblici	-	0,0%
+ Prestiti pubblici a rimborso	-	0,0%
+ Contributo pubblico richiesto al CIPE	557.461	44,8%
= Totale fonti di copertura Inv. fissi	1.243.721	100,0%

6 MISURE DI REDDITIVITA'

Reddittività del Progetto	Valori in milioni	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32
		2010	2011	2012	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	2041
(a) Totale investimenti fissi	-1.127.875	-26.419	-212.235	-212.235	-212.235	-212.235	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
(b) Variazione del capitale circolante netto	-1.302	107	-8.380	-22.051	-16.143	-10.879	-15.384	29.080	21.720	-1.888	-2.910	-384	2.533	62	305	379	-12	155	611	-39	431	360	-3	350	804	65	-391	67	659	599	893	89	-230
(c) Valore residuo finale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
(d) Margine Operativo Lordo	3.657.880	-1.701	-1.944	-1.415	-1.487	-6.433	4.942	26.359	59.516	61.289	67.175	69.699	71.894	74.894	78.371	77.489	79.354	80.428	81.559	83.429	84.695	86.929	87.197	89.589	92.915	98.917	99.970	99.990	91.239	99.329	99.324	99.779	101.293
(e) Impianto sul reddito operativo	-112.171	-37	-62	-94	-89	-173	-357	-1.323	-1.705	-1.699	-2.070	-2.175	-2.348	-2.727	-11.404	-12.032	-12.445	-13.057	-15.039	-15.976	-17.394	-19.339	-19.699	-20.970	-22.001	-21.970	-22.948	-21.945	-24.359	-27.319	-29.644	-29.799	-29.679
(f) Flusso di cassa del progetto	306.412	26.079	325.069	398.763	357.886	335.825	-6.033	36.148	68.544	47.899	65.094	67.430	69.500	72.119	68.971	65.973	66.808	67.033	67.199	67.391	67.802	67.947	69.135	69.285	69.476	69.602	67.503	68.447	67.909	69.379	68.352	69.193	70.655
(g) Val di Progetto																																	
(h) Tasso d'internalizzazione																																	
(i) IRR di Progetto																																	

Reddittività del Capitale Investito	Valori in milioni	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32
		2010	2011	2012	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	2041
(a) Margine Operativo Lordo	3.657.880	-1.701	-1.944	-1.415	-1.487	-6.433	4.942	26.359	59.516	61.289	67.175	69.699	71.894	74.894	78.371	77.489	79.354	80.428	81.559	83.429	84.695	86.929	87.197	89.589	92.915	98.917	99.970	99.990	91.239	99.329	99.324	99.779	101.293
(b) Impianto sul reddito operativo	-412.171	-37	-62	-94	-89	-173	-357	-1.323	-1.705	-1.699	-2.070	-2.175	-2.348	-2.727	-11.404	-12.032	-12.445	-13.057	-15.039	-15.976	-17.394	-19.339	-19.699	-20.970	-22.001	-21.970	-22.948	-21.945	-24.359	-27.319	-29.644	-29.799	-29.679
(c) Valore residuo finale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
(d) Rendimento del finanziamento illiquido	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
(e) Capitale Privato	-498.280	-42.761	-119.919	-125.701	-108.788	-825.153	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
(f) Altri contributi pubblici	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
(g) Flusso di cassa del capitale investito	306.412	26.079	325.069	398.763	357.886	335.825	-6.033	36.148	68.544	47.899	65.094	67.430	69.500	72.119	68.971	65.973	66.808	67.033	67.199	67.391	67.802	67.947	69.135	69.285	69.476	69.602	67.503	68.447	67.909	69.379	68.352	69.193	70.655

DFK Italia s.r.l.



B1 - Dati gestionali		Unità di misura
Servizio erogato (livello iniziale)		k-unità fisiche
(veicoli / Km. in milioni) Leggeri	162,20	
(veicoli / Km. in milioni) Pesanti	31,40	
Servizio erogato (livello a regime)		k-unità fisiche
(veicoli / Km. in milioni) Leggeri - nel 2022	193,77	
(veicoli / Km. in milioni) Leggeri - nel 2022	37,51	
Tariffa o ricavo unitario (livello iniziale)		
(Euro / veic. Km.) Leggeri - nel 2015	0,12001	
(Euro / veic. Km.) Pesanti - nel 2015	0,23434	
Tariffa o ricavo unitario (livello a regime)		euro
(Euro / veic. Km.) Leggeri - nel 2022	0,35293	
(Euro / veic. Km.) Pesanti - nel 2022	0,68917	
Margine Operativo Lordo (livello a regime)	76.905,65	k-euro

B2 - Redditività lorda		Unità di misura
Anni di durata del PEF	39,42	anni
Costo complessivo dell'investimento	1.137.675	k-euro
Valore residuo finale	0	k-euro
TIR di progetto	2,24%	%
VAN di progetto	-500672	k-euro (valori attuali)

B3 - Struttura del finanziamento		Unità di misura
"Capitale Privato"	686.260	k-euro
Altri contributi pubblici	-	k-euro
Prestiti pubblici a rimborso	-	k-euro
Contributo pubblico richiesto al CIPE	557.461	k-euro
TOTALE	1.243.721	k-euro
<i>di cui: contributo pubblico richiesto al CIPE</i>	<i>49,00%</i>	<i>quota %</i>

B4 - Redditività del capitale investito		Unità di misura
TIR del Capitale Investito	5,76%	%
VAN del Capitale Investito	-€ 141.662,75	k-euro (valori attuali)