

NS. RIF.

ROMA

Spett. le

VS. RIF.

Autorità di Regolazione per i
Trasporti

A mezzo pec@pec.autorità-trasporti.it

Oggetto: "Documento di consultazione per la definizione dello schema di bando di gara relativo all'affidamento della concessione di costruzione e gestione dell'autostrada Modena-Brennero A22". Osservazioni da parte di Autostrade per l'Italia S.p.a. al quesito 15

Si fa riferimento al documento di consultazione per la definizione del bando di gara di cui all'oggetto.

Al riguardo la scrivente Società risponde al quesito n. 15, lasciando ad ulteriori approfondimenti le risposte ai quesiti precedenti.

Si ritiene, infatti, che ci siano temi di fondo che richiedono una riflessione.

"Quesito 15 – Si chiedono osservazioni motivate in ordine ad ulteriori temi ritenuti pertinenti e di interesse inerenti la fattispecie in oggetto".

Quando si attribuisce una concessione su un orizzonte di 30 anni normalmente ciò avviene sulla base di una ipotesi di sviluppo/potenziamento (terze e quarte corsie) – "interventi nominativi" - e una ipotesi di spesa annua per piccoli interventi di adeguamento e miglioramento, poco prevedibili in quanto legati anche ad evoluzioni normative – "interventi diffusi".

Il tema chiave è la attribuzione dei rischi in relazione alle due tipologie di intervento e la sua ricaduta sulla effettività della competizione per l'assegnazione.

Circa la prima tipologia di interventi (nominativi), in caso di regolazione a "price cap" senza riequilibrio sarebbe indifferente mettere in gara un progetto preliminare, definitivo o esecutivo. In ogni caso, infatti, il rischio sarebbe a carico del Concessionario.

Nel caso di sistemi "a riequilibrio" invece, il tema diventa più sensibile. Una aggiudicazione sulla base di un preliminare infatti lascerebbe tecnicamente (e non solo tecnicamente, vedendo quanto

successo con alcune concessioni aggiudicate nel passato) ampia incertezza circa un incremento del costo remunerato nel corso delle progettazioni ed autorizzazioni successive.

Sarebbe quindi necessaria una forte vigilanza sul processo di formazione dei costi del progetto.

Sugli interventi "diffusi" si ritiene opportuno un "appostamento" nel piano finanziario. L'autorizzazione ed il controllo della spesa avverrebbe solo "progetto per progetto", quando questi verranno elaborati.

Ma il tema più sensibile è il riflesso di quanto sopra sulla procedura di gara.

Nel caso di concessioni a "riequilibrio" il rischio resterebbe comunque in capo alla collettività. Come pure il rischio traffico, tassi, etc.

Ci si potrebbe domandare, allora quale sarebbe il rischio al quale è esposto il Concessionario? E quale sarebbe allora la giusta remunerazione per un rischio? Anche perché il tasso di remunerazione del capitale investito è normato, ed uguale per tutti, dalle Direttive CIPE. E soprattutto come differenziare e valutare le offerte?

Infatti, il combinato disposto del riequilibrio da effettuare ogni 5 anni e della remunerazione "di settore" fa sì che le condizioni economiche siano uguali e garantite per tutti i partecipanti. Rendendo in tal modo la competizione solo "virtuale".

Un modo per rendere la competizione "reale" sarebbe quello di vincolare, per tutta la durata della Concessione, il rendimento dei mezzi propri e il mix equity - debito al livello risultante dall'offerta, sulla base delle previsioni di capex, opex e traffico, messe a base di gara e sulla base della tariffa offerta dal concorrente.

La tariffa offerta di base sarebbe quindi l'unico elemento economico discriminante tra le offerte, ma il corrispondente rendimento dell'equity e il mix equity - debito sarebbero conseguentemente fissati per tutta la durata della concessione, rendendo la competizione effettiva.

Distinti saluti.

autostrade *per l'italia*
Società per azioni
Amministratore Delegato
(Giovanni Castellucci)