

**CONSULTAZIONE SUGLI ELEMENTI PER LA DEFINIZIONE  
DELLO SCHEMA DI CONCESSIONE E SUL SISTEMA  
TARIFFARIO DI PEDAGGIO RELATIVI ALLE TRATTE  
AUTOSTRADALI A5-TORINO-IVREA-QUINCINETTO, A4/5-  
IVREA-SANTHIA', SISTEMA TANGENZIALE DI TORINO,  
DIRAMAZIONE TORINO-PINEROLO E A21-TORINO-  
ALESSANDRIA-PIACENZA**

**Contributo di Autostrade per l'Italia**

## Premessa

Il presente documento è stato redatto in conformità a quanto specificato nell'Allegato C alla Delibera 86/2017, emanata da codesta Autorità in data 23 giugno 2017, nell'ambito della quale è stata indetta una consultazione pubblica sugli *“Elementi per la definizione dello schema di concessione relativo alle tratte autostradali A5,A4/A5, Sistema Tangenziale di Torino, Diramazione Torino-Pinerolo e A21, e sul relativo sistema di pedaggio”*.

La scrivente Autostrade per l'Italia è grata di poter illustrare le proprie osservazioni in merito agli *“Elementi per la definizione dello schema di concessione”* e al *“Sistema tariffario di pedaggio”* che formano oggetto della richiamata consultazione pubblica. Tali osservazioni sono state articolate nella Parte 1) e nella Parte 2) del presente documento, come di seguito specificato:

### PARTE 1) OSSERVAZIONI GENERALI SUGLI ELEMENTI PER LA DEFINIZIONE DELLO SCHEMA DI CONCESSIONE

*Sono state esposte osservazioni di carattere generale inerenti il quesito 1 riguardante quanto rappresentato nella Parte I, punti da 1 a 7 dell'Allegato A alla citata Delibera, evidenziando gli elementi di discontinuità rispetto all'attuale regolazione, nonché talune specificità, rilevanti ai fini regolatori, del settore autostradale a pedaggio.*

### PARTE 2) PROPOSTE DI MODIFICA/INTEGRAZIONE AL DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE (ALLEGATO A)

*Sono state proposte alcune modifiche e integrazioni al testo dell'Allegato A (Parti I e II), esponendo sinteticamente le motivazioni alla base di tali revisioni suggerite sul testo.*

Per quanto riguarda eventuali elementi quantitativi a supporto della stima relativa agli impatti che lo schema regolatorio proposto potrebbe avere sulle attività della scrivente e/o sul/sui segmenti di mercato in cui la scrivente opera, , si auspica che potrà esservi un momento successivo di confronto, in occasione del quale potranno essere forniti i dati richiesti sulla base degli aspetti che saranno ritenuti di maggior interesse e, quindi, suscettibili di approfondimenti.

## PARTE 1) OSSERVAZIONI GENERALI SUGLI ELEMENTI PER LA DEFINIZIONE DELLO SCHEMA DI CONCESSIONE

In via preliminare, si condivide l'impostazione di “price cap” data alla regolamentazione e si ritiene che l'associazione tra attribuzione dei rischi al concessionario e l'espletamento di procedure competitive associate al “prezzo” sia la migliore garanzia per la massimizzazione del valore per la collettività, costituito da un miglior prezzo a una più bassa tariffa complessiva nel tempo.

Inoltre, si apprezza il principio della “yardstick competition”, sebbene si ritenga che il meccanismo individuato non dia adeguata visibilità a detto principio, andando pertanto ad aumentare il rischio implicito attribuito dagli investitori. E' necessario detto obiettivo sia definito in modo chiaro ed oggettivo, senza lasciare margini di discrezionalità che possano dare luogo a contenziosi. Ad esempio, si potrebbe applicare un valore percentuale “obiettivo” ancorato espressamente all’evoluzione inflattiva (ad es. 30% dell’inflazione reale). E’ altresì opportuno che tale obiettivo sia uguale per tutte le nuove concessioni.

Si procede di seguito alla disamina delle singole tematiche di cui alla Parte I, punti da 1 a 7.

Con riferimento all'oggetto dell'affidamento (punto 1), si ritiene che le attività connesse alla gestione/manutenzione non dovrebbero essere oggetto di specifici cronoprogrammi, in quanto tali attività sono legate a condizioni esterne (livelli di traffico, meteo, incidenti) e pertanto richiedono livelli di flessibilità non compatibili con cronoprogrammi dettagliati.

Si considera inoltre non rispondente alla realtà operativa e alle finalità di trasferimento del rischio in capo al concessionario, esplicitate nel documento, l'affermazione che le “previsioni di investimento” siano da intendersi fisse e invariabili. Fissando un importo dei lavori per l’intera durata della concessione, si determinerebbe, per ogni situazione di superamento dei costi previsti a causa di motivazioni esterne - ma nelle quali il concessionario ha comunque un'influenza (impatto nuove norme, processi autorizzativi, etc.) - la condizione per il riequilibrio del piano. Ciò potrebbe creare presupposti, ad esempio, per scaricare sulla collettività eventuali rischi traffico o tassi. Riteniamo pertanto più efficace una struttura contrattuale che impegni il concessionario ad eseguire l’opera, indipendentemente dal costo, fermo restando quanto di seguito precisato al punto 7.

Relativamente alla durata della concessione (punto 2), si condivide il richiamo all'art.168, comma 2 del Dlgs. N.50/2016, in base al quale la durata della concessione debba essere commisurata all'oggetto e ai tempi di recupero dell'investimento.

In ogni caso si fa presente che, avendo lo schema di concessione ad oggetto autostrade già in esercizio, non risulta chiara la motivazione in base alla quale la durata della concessione è suddivisa in fasi, senza peraltro precisare l'effetto di un eventuale ritardo di una fase rispetto a quella successiva.

Inoltre, tenuto conto dei tempi, spesso lunghi, per l'approvazione della Convenzione, si ritiene opportuno precisare che la durata della medesima decorra dalla relativa data di efficacia.

In merito al trattamento del rischio traffico (punto 3), si concorda con il principio che tale rischio - che nel settore autostradale rappresenta la domanda di mercato - sia attribuito interamente al concessionario.

Inoltre, essendo il rischio traffico interamente a carico del concessionario, non si comprende la motivazione in base alla quale gli effetti economici correlati all'andamento del traffico debbano gravare sulle singole tratte separatamente e non già sull'intera rete oggetto dello schema di Convenzione.

Infine, si ritiene condivisibile la previsione che l'“*eventuale riduzione degli effettivi volumi di traffico rispetto ai valori stimati*”, non comporti il diritto del concessionario a richiedere la revisione del PEF ma avendo precisato che il rischio traffico sia a carico del concessionario, si ritiene tale precisazione pleonastica. Solo ai fini della determinazione della remunerazione della componente “investimenti” è opportuno considerare, a copertura dei costi ammessi (ammortamenti e remunerazione del capitale investito), i ricavi incrementali determinati aggiornando i livelli di traffico e i flussi previsionali degli stessi.

Con riferimento agli obiettivi di qualità del servizio (punto 4), si precisa che gli indicatori di misurazione dei livelli di qualità del servizio, per essere oggettivamente misurabili, devono essere riferiti alla qualità erogata e non a quella percepita dal cliente. Si ritiene pertanto necessario che nell'allegato relativo alla Qualità siano inclusi esclusivamente indicatori di tipo oggettivo e non suscettibili di valutazioni discrezionali. A tal fine riteniamo che si debba fare riferimento ad un massimo di 2 indicatori di semplice calcolabilità (esempi: stato della pavimentazione misurato con macchine ad alto rendimento; tasso di incidentalità globale calcolato utilizzando i dati della Polstrada). Tale approccio, che è quello adottato in ambito internazionale ove sono in vigore sistemi tariffari che prevedono la presenza di un fattore Q, è l'unico atto a garantire che in ambito di gara sia fissato un prezzo/tariffa sostenibile per lo Stato/Concedente. In altri termini, un fattore “Q” che sia risultato di un calcolo complicato e

discrezionale potrebbe risultare penalizzante per l'amministrazione aggiudicatrice, in quanto troppo rischioso e “sfidante” per il concessionario che, quindi, sconterebbe in sede di offerta. L'alternativa all'inserimento del fattore Q in tariffa è l'inclusione dei parametri di qualità (sempre oggettivamente misurabili) in un apposito “Disciplinare Sanzioni e Penali”.

Analogamente, anche in merito alle Carte dei Servizi, con particolare riferimento al recepimento dei “*diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti del concessionario*”, si fa presente che questi ultimi devono essere ricondotti ad elementi di qualità riferiti ad indicatori oggettivamente misurabili della rete, tenuto conto della specificità del settore autostradale (vettore disgiunto da infrastruttura).

Per quanto riguarda l'allocazione dei rischi relativi alla fase di progettazione e costruzione (punto 5), si ritiene che l'allocazione del rischio al concessionario non debba avere come presupposto la garanzia di un equilibrio economico, in quanto il principio del rischio può comportare anche la possibilità che il concessionario fallisca. L'allocazione dei rischi corretta è quella che il mercato accetterà, dandogli un prezzo, nella procedura di gara. In ogni caso si ritiene che, per una corretta allocazione del rischio “progettazione e costruzione”, si debba fare riferimento, ai fini della relativa remunerazione, all'importo del progetto definitivo approvato dal Concedente, senza attribuire al concessionario rischi derivanti a ritardi per fasi non riconducibili all'operato del concessionario medesimo (es. iter autorizzativi). Andrebbe pertanto adeguato anche quanto riportato a riguardo nella Relazione illustrativa (Allegato B alla Delibera 86/2017) al paragrafo 2.5 punto d), dove sono posti a carico del concessionario gli oneri sostenuti per l'errata valutazione dei costi e dei tempi di costruzione causata da varianti richieste dal Concedente.

Si potrebbe eventualmente prevedere che l'importo del progetto definitivo approvato dal Concedente soggetto a remunerazione non possa superare un limite percentuale prefissato rispetto al valore dell'investimento previsto in sede di gara.

Per quanto concerne il tema della regolazione tariffaria (punto 6), - ed in particolare al richiamo a quanto previsto nella parte II del Documento di consultazione in merito al procedimento di gara - si ritiene, come sopra anticipato, che l'associazione tra attribuzione dei rischi al concessionario e l'espletamento di procedure competitive associate al “prezzo” siano la migliore garanzia per la massimizzazione del valore per la collettività, costituito da un miglior prezzo a una più bassa tariffa complessiva nel tempo. Si condivide l'opportunità di definire un criterio chiaro di aggiudicazione basato su un unico parametro (costituito dal livello iniziale di tariffa o dal prezzo offerto al Concedente per la concessione), in linea con le migliori prassi internazionali. Si ritiene invece negativo ogni “mix” tra vari aspetti economici,

la ponderazione dei quali, nel punteggio di aggiudicazione, è sempre molto instabile e foriera di ricorsi e distorsioni. Si considera altresì negativamente ogni inserimento di elementi qualitativi (offerta economicamente più vantaggiosa) tra i criteri di aggiudicazione della concessione. Infatti ciò attribuirebbe alla pubblica amministrazione una discrezionalità troppo elevata su parametri comunque opinabili e, pertanto, facilmente a rischio di contenzioso. Pertanto, una volta resi noti agli offerenti il livello tariffario massimo iniziale, le previsioni dei volumi di traffico e i parametri di qualità da offrire all'utente, come indicati dal Concedente, nonché il valore del parametro X di efficientamento sulla componente tariffaria gestionale, la tariffa unitaria media iniziale, proposta dai partecipanti alla procedura di gara e soggetta al meccanismo di price cap, dovrebbe costituire l'unico parametro di valutazione dell'offerta. Qualora anche la tariffa sia fissata dal Concedente/Autorità, il parametro unico di valutazione potrebbe, ad esempio, essere il prezzo offerto per la concessione dal concessionario che partecipa alla gara.

Infine, in ordine alla revisione del Piano economico-finanziario (punto 7), si ritiene che l'utilizzo del riequilibrio possa determinare comportamenti impropri e benefici di recupero, a vantaggio del concessionario, a fronte di rischi che lo stesso, come sopra precisato, si è assunto.

Si ritiene quindi, in linea con gli standard internazionali, che in presenza di sopravvenienze normative e/o regolamentari, e/o casi di forza maggiore (per queste ultime, diversamente da quanto previsto nello schema, si ritiene che non sia possibile individuarle preventivamente dovendosi fare riferimento alla normativa del Codice civile ed alla giurisprudenza in materia), di ipotesi di compromissione dell'equilibrio economico finanziario conseguenti ad eventuali modifiche del contratto di concessione di cui all'art. 175 del Codice, si debba procedere mediante un meccanismo di "indennità" specifico, a favore del concessionario o del Concedente.

Numero di parte, capitolo, paragrafo e pagina	Testo da modificare/integrare	Testo modificato/integrato	Motivazione
Parte I paragrafo 1.1 pagina 4 ultimo periodo  Oggetto affidamento	<p><i>Al riguardo lo schema di concessione, anche ai fini della definizione degli effettivi livelli tariffari, definisce le prestazioni oggetto di affidamento al concessionario, almeno secondo la seguente articolazione:</i></p> <p><i>a) gestione e sfruttamento economico di infrastrutture autostradali da parte del concessionario per la durata della concessione;</i></p> <p><i>b) progettazione di opere e/o di interventi di manutenzione straordinaria;</i></p> <p><i>c) realizzazione di opere e/o interventi di manutenzione straordinaria;</i></p> <p><i>d) ogni attività connessa alla gestione delle infrastrutture autostradali, anche da realizzare;</i></p> <p><i>e) manutenzione ordinaria di infrastrutture autostradali, secondo le previsioni del progetto esecutivo e del programma dei lavori di manutenzione.</i></p> <p><i>Le suddette prestazioni devono essere dettagliate nel cronoprogramma allegato alla convenzione di concessione. Le suddette prestazioni devono essere dettagliate nel cronoprogramma allegato</i></p>	<p>Al riguardo lo schema di concessione, anche ai fini della definizione degli effettivi livelli tariffari, definisce le prestazioni oggetto di affidamento al concessionario, almeno secondo la seguente articolazione:</p> <p>a) gestione e sfruttamento economico di infrastrutture autostradali da parte del concessionario per la durata della concessione;</p> <p>b) progettazione di opere e/o di interventi di manutenzione straordinaria;</p> <p>c) realizzazione di opere e/o interventi di manutenzione straordinaria;</p> <p>d) ogni attività connessa alla gestione delle infrastrutture autostradali, anche da realizzare;</p> <p>e) manutenzione ordinaria di infrastrutture autostradali, secondo le previsioni del progetto esecutivo e del programma dei lavori di manutenzione.</p> <p>Le sole prestazioni relative a progettazioni e realizzazioni di opere e/o interventi di manutenzione straordinaria <del>Le suddette prestazioni</del> devono essere dettagliate in appositi crono-programmi allegati alla convenzione di concessione.</p>	<p>Le attività connesse alla gestione/manutenzione non dovrebbero essere oggetto di specifici cronoprogrammi, in quanto tali attività sono legate a condizioni esterne (livelli di traffico, meteo, incidenti) e pertanto richiedono livelli di flessibilità non compatibili con cronoprogrammi dettagliati.</p>

	<i>alla convenzione di concessione</i>		
Parte I paragrafo 1.2 pagina 4	<p><i>Nella previsione relativa all'oggetto le parti convengono altresì che l'importo dei lavori approvato dal concedente, come risultante dal Piano Economico Finanziario [che costituisce specifico allegato alla convenzione], fatte salve le ipotesi espressamente previste di revisione dello stesso, è da intendersi fisso ed invariabile.</i></p>	<p><i>Nella previsione relativa all'oggetto le parti convengono altresì che l'importo dei lavori approvato dal concedente, come risultante dal Piano Economico Finanziario [che costituisce specifico allegato alla convenzione], fatte salve le ipotesi espressamente previste di revisione dello stesso, è da intendersi fisso ed invariabile</i></p>	<p>Si considera non rispondente alla realtà operativa e alle finalità di trasferimento del rischio in capo al concessionario l'affermazione che le "previsioni di investimento" siano da intendersi fisse ed invariabili.</p> <p>Fissando un importo dei lavori per l'intera durata della concessione si determinerebbe, per ogni situazione di superamento dei costi previsti a causa di motivazioni esterne - ma nelle quali il concessionario ha comunque un'influenza (nuove norme, processi autorizzativi, etc.) - la condizione per il riequilibrio del piano.</p> <p>Ciò potrebbe creare presupposti, ad esempio, per scaricare sulla collettività eventuali rischi traffico o tassi.</p> <p>Riteniamo pertanto più efficace una struttura contrattuale che impegni il</p>

			concessionario ad eseguire l'opera indipendentemente dal costo.
Parte I paragrafo 2.1 pagina 4  Durata concessione	<p><i>La durata complessiva della concessione è articolata, specificandone il numero di mesi/anni, secondo le seguenti fasi, più precisamente dettagliate nel cronoprogramma:</i></p> <p><i>a) progettazione delle opere e/o degli interventi di manutenzione straordinaria da realizzare;</i></p> <p><i>b) realizzazione delle opere e/o degli interventi di manutenzione straordinaria da realizzare;</i></p> <p><i>c) gestione funzionale delle infrastrutture autostradali oggetto della concessione.</i></p>	<p>La durata complessiva della concessione è <b>fissata in .... mesi dalla data di efficacia della Convenzione.</b> articolata, specificandone il numero di mesi/anni, secondo le seguenti fasi, più precisamente dettagliate nel cronoprogramma:</p> <p><b>a) progettazione delle opere e/o degli interventi di manutenzione straordinaria da realizzare;</b></p> <p><b>b) realizzazione delle opere e/o degli interventi di manutenzione straordinaria da realizzare;</b></p> <p><b>c) gestione funzionale delle infrastrutture autostradali oggetto della concessione.</b></p>	<p>Al fine di rendere omogenea la gara, la durata è fissata dal Concedente, come peraltro riportato al paragrafo 2.1 (Parte II – sezione 1).</p> <p>Avendo poi lo schema di concessione ad oggetto autostrade già in esercizio, non risulta chiara la motivazione in base alla quale la durata della concessione è suddivisa in fasi, senza peraltro precisare l'effetto di un eventuale ritardo di una fase rispetto a quella successiva. Inoltre, tenuto conto dei tempi, spesso lunghi, per l'approvazione della convenzione, si ritiene opportuno far decorrere la durata della medesima dalla relativa data di efficacia.</p>
Parte I paragrafo 3.1.a  Pagina 4	<p><i>Al riguardo, anche ai fini della definizione degli effettivi livelli tariffari, lo schema di concessione prevede che:</i></p> <p><i>a) nell'ambito del rischio operativo, il rischio traffico è assunto dal concessionario sulla</i></p>	<p><b>Al riguardo, anche ai fini della definizione degli effettivi livelli tariffari, Lo schema di concessione prevede che:</b></p> <p><b>a) nell'ambito del rischio operativo, il rischio traffico è assunto dal concessionario sulla</b></p>	<p>Si concorda con il principio che il rischio traffico nell'ambito del rischio operativo sia attribuito interamente al concessionario.</p>

Rischio traffico	<i>assunto dal concessionario sulla base della stima risultante dall'esito degli atti di gara;</i>	<i>base della stima risultante dall'esito dagli atti di gara;</i>	
Parte I paragrafo 3.1.b  Pagina 5  Rischio traffico	<i>B) il concessionario si obbliga a far gravare gli effetti economici correlati al rischio traffico esclusivamente sulla gestione economica della pertinente tratta autostradale.</i>	<i>b) il concessionario si obbliga a far gravare gli effetti economici correlati al rischio traffico esclusivamente sulla gestione economica della pertinente tratta autostradale.</i>	Essendo il rischio traffico interamente a carico del concessionario, non si comprende la motivazione in base alla quale gli effetti economici correlati all'andamento del traffico debbano gravare sulle singole tratte separatamente e non già sull'intera rete oggetto dello schema di Convenzione.
Parte I paragrafo 3.2  Pagina 5  Rischio traffico	<i>Le parti conseguentemente convengono che, a fronte dell'eventuale riduzione degli effettivi volumi di traffico rispetto ai valori stimati derivanti dall'applicazione delle metodologie descritte al successivo punto 5 della parte II, riportati nell'apposito prospetto del Piano Economico Finanziario, il concessionario non ha diritto a richiedere la revisione del piano stesso.</i>	<i>Le parti conseguentemente convengono che, a fronte dell'eventuale riduzione degli effettivi volumi di traffico rispetto ai valori stimati derivanti dall'applicazione delle metodologie descritte al successivo punto 5 della parte II, riportati nell'apposito prospetto del Piano Economico Finanziario, il concessionario non ha diritto a richiedere la revisione del piano stesso.</i>	Il contenuto del paragrafo risulta condivisibile, ma avendo precisato che il rischio traffico è a carico del concessionario lo stesso risulta "pleonastico".  Solo ai fini della determinazione della remunerazione della componente "investimenti" è opportuno considerare a copertura dei costi ammessi (ammortamenti e remunerazione del capitale investito) i ricavi incrementali determinati aggiornando i livelli di traffico e i flussi

			previsionali degli stessi.
Parte I paragrafo 4.1  Pagina 5  Qualità del servizio	<p><i>In proposito, anche ai fini della definizione degli effettivi livelli tariffari, lo schema di concessione:</i></p> <p><i>a) individua i livelli generali di qualità riferiti al complesso delle prestazioni e i livelli specifici di qualità [entrambi oggetto di un allegato alla convenzione] riferiti alla singola prestazione da garantire all'utente, che il concessionario si obbliga a rispettare, anche sulla base di eventuali provvedimenti adottati dall'Autorità;</i></p> <p><i>b) prevede che i valori previsionali ed effettivi relativi a ciascun indicatore siano trasmessi almeno annualmente al concedente, nonché all'Autorità;</i></p> <p><i>c) prevede che la Carta dei servizi, che il concessionario è tenuto a redigere ed aggiornare annualmente, recepisca in modo specifico i diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti del concessionario, come individuati dall'Autorità con proprio provvedimento ai sensi dell'art. 8 del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge 24 marzo 2012, n. 27.</i></p>		Gli indicatori di misurazione dei livelli di qualità del servizio, per essere oggettivamente misurabili, devono essere riferiti alla qualità erogata e non a quella percepita dal cliente. Si ritiene che nell'allegato relativo alla Qualità siano inclusi esclusivamente indicatori di tipo oggettivo e non suscettibili di valutazioni discrezionali: A tal fine si dovrebbe fare riferimento ad un massimo di 2 indicatori di semplice calcolabilità (esempi: stato della; tasso di incidentalità globale). Tale approccio, che è quello adottato in ambito internazionale è l'unico atto a garantire che in ambito di gara sia fissato un prezzo/tariffa sostenibile per lo Stato/Concedente. Analogamente, anche in merito alle Carte dei Servizi, con particolare

			riferimento al recepimento dei <i>“diritti, anche di natura risarcitoria che gli utenti possono esigere nei confronti del concessionario”</i> , si fa presente che questi ultimi devono essere ricondotti ad elementi di qualità riferiti ad indicatori oggettivamente misurabili della rete, tenuto conto della specificità del settore autostradale.
Parte I paragrafo 5.1 Pagina 5  Allocazione rischi delle fasi di progettazione e costruzione	<i>L'equilibrio economico finanziario rappresenta il presupposto per la corretta allocazione dei rischi.</i>	<i>L'equilibrio economico finanziario rappresenta il presupposto per la corretta allocazione dei rischi.</i>	Si ritiene che l'allocazione del rischio al concessionario non debba avere come presupposto la garanzia di un equilibrio economico, in quanto il principio del rischio può comportare anche la possibilità che il concessionario fallisca. L'allocazione dei rischi corretta è quella che il mercato accetterà, dandogli un prezzo, nella procedura di gara.
Parte I paragrafo 5.2 Pagina 5  Allocazione	<i>Al riguardo, anche ai fini della definizione degli effettivi livelli tariffari, lo schema di concessione prevede l'assunzione, da parte del Concessionario, dei rischi inerenti le fasi di progettazione (qualora sia posto a base di gara il quadro</i>	Al riguardo, anche ai fini della definizione degli effettivi livelli tariffari, lo schema di concessione prevede l'assunzione, da parte del Concessionario, dei rischi inerenti le fasi di progettazione (qualora sia posto a base di gara il quadro	Si ritiene che una corretta allocazione del rischio “progettazione e costruzione” si debba fare riferimento

rischi delle fasi di progettazione e costruzione	<p><i>progettazione (qualora sia posto a base di gara il quadro esigenziale) e costruzione, declinati in costruzione, declinati in modo da ricomprendervi quantomeno le seguenti tipologie:</i></p> <p><i>a) rischio di progettazione;</i></p> <p><i>b) rischio di esecuzione dell'opera difforme dal progetto;</i></p> <p><i>c) rischio di aumento del costo dei fattori produttivi o di inadeguatezza o indisponibilità di quelli previsti nel progetto;</i></p> <p><i>d) rischio di errata valutazione dei costi e tempi di costruzione;</i></p> <p><i>e) rischio di inadempimenti contrattuali di fornitori e subappaltatori.</i></p>	<p><i>esigenziale) e costruzione, declinati in modo da ricomprendervi quantomeno le seguenti tipologie:</i></p> <p><b>a) rischio di progettazione;</b></p> <p><b>a) rischio di esecuzione dell'opera difforme dal progetto;</b></p> <p><b>b) rischio di aumento del costo dei fattori produttivi o di inadeguatezza o indisponibilità di quelli previsti nel progetto;</b></p> <p><b>c) rischio di errata valutazione dei costi e tempi di costruzione;</b></p> <p><b>d) rischio di inadempimenti contrattuali di fornitori e subappaltatori.</b></p>	<p>all'importo del progetto definitivo approvato dal Concedente, senza attribuire al concessionario rischi derivanti da fatti non riconducibili all'operato del concessionario medesimo; andrebbe pertanto adeguato, anche quanto riportato nella Relazione Illustrativa (Allegato "B" alla Delibera 86/2017) al paragrafo 2.5 punto d) dove sono posti a carico del Concessionario gli oneri sostenuti per l'errata valutazione dei costi e dei tempi di costruzione causate da Varianti richieste dal Concedente.</p> <p>Si potrebbe eventualmente prevedere che l'attribuzione dei rischi sopra elencati a carico del concessionario è da intendersi a partire dalla approvazione del progetto definitivo da parte del Concedente che peraltro non potrà comunque eccedere un limite percentuale prefissato rispetto al</p>
--	---	---	--

			valore dell'investimento previsto in sede di gara, fatte ovviamente salve le ipotesi di forza maggiore e ritardi dipendenti dagli iter approvativi per cause non imputabili al concessionario.
Parte I paragrafo 7 Pagina 6  Revisione Piano Economico Finanziario	<p><i>7.1 Il Piano Economico Finanziario è il documento contenente tutte le informazioni che il concessionario rappresenta al concedente, necessarie ai fini dell'analisi e della verifica delle condizioni di convenienza economica e sostenibilità finanziaria della concessione.</i></p> <p><i>7.2 Al riguardo, anche ai fini della definizione degli effettivi livelli tariffari, lo schema di concessione prevede che può procedersi alla revisione del Piano Economico Finanziario, da attuarsi mediante la rideterminazione delle condizioni di equilibrio, qualora si verifichino fatti straordinari non riconducibili al concessionario che incidono sull'equilibrio economico finanziario.</i></p> <p><i>7.3 Costituiscono fatti non riconducibili al concessionario: a) le sopravvenienze normative e/o regolamentari capaci di incidere anche in via mediata sull'equilibrio economico finanziario; b) i casi di forza maggiore da specificarsi nello Schema di convenzione allo scopo di evidenziarne il carattere di assoluta eccezionalità; c) le ipotesi</i></p>	<p>7.1 Il Piano Economico Finanziario è il documento contenente tutte le informazioni che il concessionario rappresenta al concedente, necessarie ai fini dell'analisi e della verifica delle condizioni di convenienza economica e sostenibilità finanziaria della concessione.</p> <p>7.2 <del>Al riguardo, anche ai fini della definizione degli effettivi livelli tariffari, lo schema di concessione prevede che può procedersi alla revisione del Piano Economico Finanziario, da attuarsi mediante la rideterminazione delle condizioni di equilibrio, qualora si verifichino fatti straordinari non riconducibili al concessionario che incidono sull'equilibrio economico finanziario.</del></p> <p>In presenza di fatti non riconducibili al concessionario che determinino ulteriori investimenti, quali: a) le sopravvenienze normative e/o regolamentari capaci di incidere anche in via mediata sull'equilibrio economico finanziario; b) i casi di forza maggiore da specificarsi nello Schema di convenzione allo scopo di evidenziarne il carattere di assoluta eccezionalità; c) le ipotesi</p>	<p>Si ritiene che l'utilizzo del riequilibrio possa determinare comportamenti impropri e benefici di recupero, a vantaggio del concessionario, a fronte di rischi che lo stesso, come sopra precisato, si è assunto.</p> <p>In presenza di sopravvenienze normative e/o regolamentari, e/o casi di forza maggiore (per queste ultime, diversamente da quanto previsto nello schema, le stesse non sono preventivamente individuabili, dovendosi fare riferimento alla normativa del Codice civile ed alla giurisprudenza in materia), per ogni ipotesi di compromissione dell'equilibrio</p>

	<p><i>maggiorate da specificarsi nello Schema di convenzione allo scopo di evidenziarne il carattere di assoluta eccezionalità; c) le ipotesi di compromissione dell'equilibrio economico finanziario conseguenti ad eventuali modifiche del contratto di concessione di cui all'art. 175 del Codice, dai commi 1 a 4, con l'eccezione delle ipotesi di modifiche soggettive del concessionario.</i></p> <p><i>7.4 Nella previsione concernente le ipotesi di revisione del Piano Economico Finanziario le parti convengono altresì che lo schema di atto aggiuntivo contenente la relativa proposta di revisione, corredata di tutta la correlata documentazione, è trasmesso all'Autorità per il parere di competenza.</i></p>	<p>di compromissione dell'equilibrio economico finanziario conseguenti ad eventuali modifiche del contratto di concessione di cui all'art. 175 del Codice, dai commi 1 a 4, con l'eccezione delle ipotesi di modifiche soggettive del concessionario, il concessionario deve aver diritto ad un indennizzo specifico da parte del Concedente corrispondente all'onere subito dal concessionario medesimo .</p> <p>7.3 Nella <del>previsione concernente</del> le ipotesi di cui sopra, <del>revisione del Piano Economico Finanziario</del> le parti convengono altresì che lo schema di atto aggiuntivo contenente la relativa proposta <del>di revisione</del>, corredata di tutta la correlata documentazione, è trasmesso all'Autorità per il parere di competenza.</p>	<p>economico finanziario conseguenti anche ad eventuali modifiche del contratto di concessione di cui all'art. 175 del Codice, si debba procedere mediante un meccanismo di "indennità" specifico, a favore del concessionario o del Concedente.</p>
Parte II Sezione I paragrafi 1.1 1.2 1.3 Pagina 7	<p><i>Il Sistema tariffario si fonda sull'assunto che l'affidamento congiunto in concessione delle tratte autostradali indicate in premessa avviene in esito ad un procedimento</i></p>	<p>Il Sistema tariffario si fonda sull'assunto che l'affidamento congiunto in concessione delle tratte autostradali indicate in premessa avviene in esito ad un procedimento di gara basato su un</p>	<p>Si ritiene che l'associazione tra attribuzione dei rischi al concessionario e l'espletamento di</p>

Principi generali  Sistema tariffario di pedaggio	<p><i>di gara basato sull'offerta economicamente più vantaggiosa.</i></p> <p><i>1.2 Una volta resi noti agli offerenti il livello tariffario massimo iniziale e le previsioni dei volumi di traffico, come indicati dal Concedente, nonché il valore del parametro X di efficientamento sulla componente tariffaria gestionale, come fissato dall'Autorità (v. punto 17), la tariffa unitaria media iniziale, proposta dai partecipanti alla procedura di gara e soggetta al meccanismo di price cap, costituisce uno dei parametri rilevanti ai fini della valutazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa.</i></p> <p><i>1.3 Il Concedente, nel definire i criteri a base della procedura di gara si avvale dei riferimenti e dei criteri forniti dall'Autorità per la determinazione della componente tariffaria gestionale, in particolare per l'individuazione del livello tariffario massimo di partenza.</i></p>	<p>parametro unico (ad esempio, tariffa o prezzo offerto dal Concedente)</p> <p><del>sull'offerta economicamente più vantaggiosa.</del></p> <p>1.2 Una volta resi noti agli offerenti il livello tariffario massimo iniziale, le previsioni dei volumi di traffico e i parametri di qualità da offrire all'utente, come indicati dal Concedente, nonché il valore del parametro X di efficientamento sulla componente tariffaria gestionale (determinata, anche se penalizzante, per tutto il periodo regolatorio o individuando sullo stesso parametro un "CAP" massimo – ad esempio 30% dell'inflazione), come fissato dall'Autorità (v. punto 17), la tariffa unitaria media iniziale, proposta dai partecipanti alla procedura di gara e soggetta al meccanismo di price cap, costituisce <del>uno dei</del> il parametro <del>rilevanti ai fini della</del> di valutazione dell'offerta; qualora la tariffa sia fissata dal Concedente/Autorità il parametro unico di valutazione potrebbe ad esempio essere il prezzo offerto per la Concessione dal Concessionario che partecipa alla gara. <del>economicamente più vantaggiosa.</del></p> <p>1.3 Il Concedente, nel definire i criteri a base della procedura di gara si avvale dei riferimenti e dei criteri forniti dall'Autorità per la determinazione della componente tariffaria gestionale, ad esempio per l'individuazione del livello tariffario <del>massimo</del> di partenza.</p>	<p>procedure competitive associate al "prezzo" siano la migliore garanzia per la massimizzazione del valore per la collettività, costituito ad esempio da un miglior prezzo a una più bassa tariffa complessiva nel tempo. Si condivide l'opportunità di definire un criterio chiaro di aggiudicazione basato su un unico parametro (costituito dal livello iniziale di tariffa o dal prezzo offerto al Concedente per la concessione) in linea con le migliori prassi internazionali. Si ritiene invece negativo ogni "mix" tra vari aspetti economici, la ponderazione dei quali, nel punteggio di aggiudicazione, è sempre molto instabile e foriera di ricorsi e distorsioni. Si considera altresì negativamente ogni inserimento di elementi qualitativi (offerta economicamente più vantaggiosa) tra i criteri di aggiudicazione della concessione.</p>
---	---	--	---

			Infatti ciò attribuirebbe alla pubblica amministrazione una discrezionalità troppo elevata su parametri comunque opinabili e, pertanto, facilmente a rischio di contenzioso.
Parte II Sezione I paragrafo 1.4 Pagina 7  Principi generali  Sistema tariffario di pedaggio	<p><i>Il Sistema tariffario è caratterizzato da:</i></p> <p><i>a) definizione di un periodo regolatorio su base quinquennale;</i></p> <p><i>b) distinzione delle attività tra:</i></p> <p><i>b.1) direttamente soggette a regolazione tariffaria;</i></p> <p><i>b.2) non direttamente soggette a regolazione tariffaria, ma rilevanti ai fini della destinazione della extraprofittabilità generata in virtù dello svolgimento di attività accessorie (v. punto 3.1.b);</i></p> <p><i>b.3) non pertinenti;</i></p> <p><i>c) definizione delle modalità di determinazione delle tariffe di pedaggio, attraverso:</i></p> <p><i>c.1) applicazione del metodo del price cap, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale, applicato ad un livello di pedaggio di partenza definito dal Concedente e/o risultante all'esito della procedura competitiva;</i></p> <p><i>c.2) individuazione del</i></p>	<p>Il Sistema tariffario è caratterizzato da:</p> <p>a) definizione di un periodo regolatorio su base quinquennale;</p> <p>b) distinzione delle attività tra:</p> <p>b.1) direttamente soggette a regolazione tariffaria;</p> <p>b.2) non direttamente soggette a regolazione tariffaria, ma rilevanti ai fini della destinazione della extraprofittabilità generata in virtù dello svolgimento di attività accessorie (v. punto 3.1.b);</p> <p>b.2) non pertinenti;</p> <p>c) definizione delle modalità di determinazione delle tariffe di pedaggio, attraverso:</p> <p>c.1) applicazione del metodo del price cap, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale fissato dal Concedente/Autorità per ciascun quinquennio per tutto il periodo concessorio, e comunque non superiore ad un tetto massimo corrispondente a una percentuale dell'inflazione, applicato ad un livello di pedaggio di partenza predefinito dal Concedente o risultante all'esito della procedura competitiva;</p>	<p>Non riteniamo che si debba fare riferimento nell'ambito del sistema tariffario, alle attività non direttamente soggette a regolazione come rilevanti ai fini dell'extra profittabilità. Infatti determinando la componente tariffaria di gestione tali elementi non possono concorrere (come gli altri elementi di costo) alla variazione tariffaria.</p>

	<p><i>perimetro dei costi ammissibili del concessionario e relativa valorizzazione;</i></p> <p><i>d) definizione di obblighi di separazione contabile a carico del concessionario e previsione del relativo sistema di contabilità regolatoria.</i></p>	<p><i>c.2) individuazione del perimetro dei costi ammissibili del concessionario e relativa valorizzazione;</i></p> <p><i>d) definizione di obblighi di separazione contabile a carico del concessionario e previsione del relativo sistema di contabilità regolatoria.</i></p>	
Parte II Sezione I paragrafo 2.4 Pagina 8  Definizioni Sistema tariffario di pedaggio	<p><i>Indicatore di produttività X: è il fattore percentuale di adeguamento annuale della componente tariffaria di gestione valido per ciascun periodo regolatorio (ed eventualmente modulato all'interno dello stesso), fissato dall'Autorità sulla base dell'obiettivo di incremento di efficienza minimo come risultante dalle evidenze del modello econometrico sulle "frontiere di efficienza" posto a base della delibera n.70/2016.</i></p>	<p>Indicatore di produttività X: è il fattore percentuale di adeguamento annuale della componente tariffaria di gestione valido per l'intero periodo regolatorio (ed eventualmente modulato all'interno dello stesso), fissato per ciascun quinquennio dall'Autorità sulla base dell'obiettivo di incremento di efficienza minimo come risultante dalle evidenze del modello econometrico sulle "frontiere di efficienza" posto a base della delibera n. 70/2016; tale fattore comunque non dovrà superare un tetto massimo corrispondente a una percentuale dell'inflazione</p>	Il coefficiente di produttività X dovrebbe a nostro avviso essere fissato per ciascun quinquennio fino al termine della concessione e, in tutti i casi, non dovrebbe essere superiore ad un tetto massimo corrispondente ad una percentuale dell'inflazione
Parte II Sezione I paragrafo 2.7 Pagina 8  Definizioni Sistema tariffario di	<p><i>Modello econometrico delle frontiere di efficienza: è il modello adottato dall'Autorità per individuare, sulla base di analisi di benchmark effettuate a partire dai dati storici dei concessionari autostradali nazionali, i costi efficienti degli stessi in funzione delle estese chilometriche delle tratte</i></p>		Si rileva che i Regolatori europei interpretano con cautela i risultati della SFA (Stochastic Frontiere Analysis) citato nella Delibera 70/2016 ed utilizzano, oltre a stime econometriche,

pedaggio	<i>autostradali esercite.</i>		valutazioni qualitative, risultati di studi ingegneristici e modelli Activity Based Cost.
Parte II Sezione I paragrafo 2.8 Pagina 8  Definizioni Sistema tariffario di pedaggio	<i>Piano Finanziario Regolatorio: è il modello di pianificazione finanziario-regolatoria unificato, che il concessionario redige in conformità allo schema adottato dall'Autorità (Allegato - Tabella 2), da allegare alla concessione e da aggiornare annualmente, per la verifica di conformità del sistema tariffario adottato dal concessionario stesso.</i>	Piano Finanziario Regolatorio: è il modello di pianificazione finanziario-regolatoria unificato, che il concessionario redige in conformità allo schema adottato dall'Autorità (Allegato - Tabella 2), da allegare alla concessione e da aggiornare a ogni scadenza quinquennale annualmente, per la verifica di conformità del sistema tariffario adottato dal concessionario stesso.	Il Piano Finanziario Regolatorio non deve essere aggiornato annualmente ma a ogni scadenza quinquennale. I dati della contabilità regolatoria invece devono essere inviati annualmente all'ART.
Parte II Sezione I paragrafo 3.2 Pagina 8  Individuazione e attività pertinenti	<i>Il sistema tariffario di pedaggio afferisce esclusivamente alle attività autostradali, fatto salvo l'assorbimento dell'extraprofitto relativo alle attività accessorie, di cui al punto 0.</i>	Il sistema tariffario di pedaggio afferisce esclusivamente alle attività autostradali, fatto salvo l'assorbimento dell'extraprofitto relativo alle attività accessorie, di cui al punto 0.	Con riferimento al testo evidenziato, non è chiaro il rinvio al punto 0.
Parte II Sezione I paragrafo 4.1 Pagina 9  Applicazione metodo del Price Cap	<i>La tariffa derivante dall'applicazione della metodologia del price cap persegue la finalità di assicurare:</i>  <i>a) una dinamica annua della componente tariffaria di gestione di cui al punto 5.4 coerente con il conseguimento di un obiettivo di recupero di produttività;</i>  <i>b) che, con riferimento alla durata del periodo concessorio, il</i>	<i>La tariffa derivante dall'applicazione della metodologia del price cap persegue la finalità di assicurare:</i>  <i>a) una dinamica annua della componente tariffaria di gestione di cui al punto 5.4 coerente con il conseguimento di un obiettivo di recupero di produttività;</i>  <i>b) che, con riferimento alla durata del periodo concessorio, il</i>	La remunerazione degli investimenti in immobilizzazioni devolvibili e non devolvibili, compreso il diritto di subentro eventualmente pagato dal Concessionario entrante deve essere inclusa nella

	<p><i>b) che, con riferimento alla durata del periodo concessorio, il concessionario ottenga, nel rispetto del principio di correlazione ai costi come riconosciuti dal concedente sulla base dei principi e criteri definiti dall'Autorità (v. Sezione 2), una redditività orientata al tasso reale di remunerazione del capitale pre-tax di cui al punto 14, in considerazione:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>- degli investimenti effettuati su asset di funzionamento del concessionario (non reversibili), ove pertinenti ed efficienti;</i></li> <li><i>- degli investimenti effettuati su asset oggetto di concessione (reversibili), ivi compreso l'onere di subentro.</i></li> </ul>	<p><i>concessionario ottenga, nel rispetto del principio di correlazione ai costi come riconosciuti dal concedente sulla base dei principi e criteri definiti dall'Autorità (v. Sezione 2), una redditività orientata al tasso nominale reale di remunerazione del capitale pre-tax di cui al punto 14, in considerazione:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>- degli investimenti effettuati su asset di funzionamento del concessionario (non reversibili), ove pertinenti ed efficienti;</i></li> <li><i>- degli investimenti effettuati su asset oggetto di concessione (reversibili), ivi compreso l'onere di subentro.</i></li> </ul>	<p>componente tariffaria per i nuovi investimenti e non nella componente tariffaria di gestione, e deve essere calcolata applicando al C.I.N. il WACC nominale pre tax inizialmente definito, quindi quinquennalmente aggiornato.</p>
<p>Parte II Sezione I paragrafo 5.2 Pagina 9  Tariffa Unitaria Media</p>	<p><i>La tariffa unitaria media è determinata al netto:</i></p> <p><i>a) di quanto il concessionario è tenuto a corrispondere ai soggetti legittimi, ovverosia:</i></p> <p><i>a.1) canone annuo ai sensi dell'art. 1, comma 1020, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, fissato in misura pari al 2,4% dei proventi netti dei pedaggi;</i></p> <p><i>a.2) integrazione al canone di cui all'art. 19 del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, conv. l. 122/2010;</i></p> <p><i>a.3) imposte;</i></p>	<p>La tariffa unitaria media è determinata al netto:</p> <p>a) di quanto il concessionario è tenuto a corrispondere ai soggetti legittimi, ovverosia:</p> <p>a.1) <del>canone annuo ai sensi dell'art. 1, comma 1020, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, fissato in misura pari al 2,4% dei proventi netti dei pedaggi;</del></p> <p>a.1) integrazione al canone di cui all'art. 19 del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, conv. l. 122/2010 all'art. 19bis del D.L. 78/2009 convertito nella Legge 102/2009, come modificato dall'art. 15, comma 4, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito nella Legge 122/2010</p>	<p>Il canone del 2,4% non è un componente della tariffa e quindi deve essere eliminato il punto a.1).</p>

		a.2) imposte.	
Parte II Sezione I paragrafo 5.4  Tariffa Unitaria Media	<p><i>La tariffa unitaria media di periodo è costituita dalla somma di due distinte componenti:</i></p> <p><i>a) componente tariffaria di gestione (TG): finalizzata (i) ad assicurare, sulla base del livello tariffario iniziale proposto dall'aggiudicatario della gara e dell'indicatore di produttività X predefinito, che il flusso attualizzato di ricavi, valutato in correlazione ai volumi di traffico riportati nel Piano Economico Finanziario, sia pari al livello, stimato dal concessionario, del flusso attualizzato dei propri costi operativi, ivi comprese le manutenzioni ordinarie, nonché (ii) ad assicurare il recupero dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione) afferenti agli asset di funzionamento del concessionario, non reversibili al termine del rapporto concessorio;</i></p> <p><i>b) componente tariffaria di costruzione (TK): finalizzata a permettere il recupero dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione) afferenti agli asset reversibili al termine del rapporto concessorio, ivi compresi l'onere di subentro da corrispondere al concessionario uscente e le opere realizzate in dipendenza dei piani di investimento oggetto di</i></p>	<p>La tariffa unitaria media di periodo è costituita dalla somma di due distinte componenti:</p> <p>a) componente tariffaria di gestione (TG): finalizzata (i) ad assicurare, sulla base del livello tariffario iniziale proposto/fissato dall'aggiudicatario della gara o dal Concedente e sull'indicatore di produttività X predefinito, che il flusso attualizzato di ricavi, valutato in correlazione ai volumi di traffico riportati nel Piano Economico Finanziario, sia pari al livello, stimato dal concessionario, del flusso attualizzato dei propri costi operativi, ivi comprese le manutenzioni ordinarie, nonché (ii) ad assicurare il recupero dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione) afferenti agli asset di funzionamento del concessionario, non reversibili al termine del rapporto concessorio;</p> <p>b) componente tariffaria di costruzione (TK): finalizzata a permettere il recupero dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione) afferenti agli asset non reversibili e reversibili al termine del rapporto concessorio, ivi compresi l'onere di subentro da corrispondere al concessionario uscente e le opere realizzate in dipendenza dei piani di investimento oggetto di</p>	<p>Si conviene che le componenti tariffarie debbano essere due e non tre. Il coefficiente di produttività X, fissato per ciascun quinquennio fino al termine della concessione e in tutti i casi non superiore ad un tetto massimo corrispondente ad una percentuale dell'inflazione; riguardo i costi del capitale, inclusa la remunerazione del capitale, degli asset non reversibili devono essere inclusi nella componente tariffaria per i nuovi investimenti. Premettendo che la componente tariffaria di costruzione sia applicata agli investimenti effettivamente realizzati e non come previsto nel documento ART agli investimenti programmati, si propone, in un'ottica di stabilità regolatoria, e in linea con quanto previsto dalla Delibera CIPE 39/2007, che per una corretta remunerazione del capitale investito venga calcolata la remunerazione degli investimenti</p>

	<p><i>concessione.</i></p>		<p>effettivamente realizzati del periodo regolatorio applicando il WACC e considerando le previsioni di traffico del periodo regolatorio stesso. tali suddetti elementi saranno aggiornati all'inizio di ogni periodo regolatorio successivo. Durante il periodo della concessione deve esserci la possibilità, al fine del contenimento delle tariffe, di prevedere un valore di subentro.</p>
Parte II Sezione I paragrafo 6.2  Paragrafo 6.3 Pagina 11  Modulazione tariffaria	<p><i>6.2 Il concessionario può concordare con il concedente modulazioni tariffarie ulteriori rispetto a quelle di cui al punto 6.1, basate, in via esemplificativa e non esaustiva, su:</i></p> <p><i>a) classificazione diversa e/o più articolata dei veicoli, con eventuale superamento del principio “asse-sagoma”, così come disciplinato dal decreto interministeriale 19 dicembre 1990, n. 2691;</i></p> <p><i>b) classificazione dei veicoli in base all'impatto ambientale, in conformità alle previsioni contenute nel d.lgs. n. 7/2010 e s.m.i.;</i></p> <p><i>c) classificazione delle tratte autostradali in base a criteri di valutazione delle modalità di utilizzo prevalente, dell'incidenza dei costi di</i></p>	<p>6.2 Il concessionario può concordare con il concedente modulazioni tariffarie ulteriori rispetto a quelle di cui al punto 6.1, basate, in via esemplificativa e non esaustiva, su:</p> <p>a) classificazione diversa e/o più articolata dei veicoli, con eventuale <b>graduale</b> superamento del principio “asse-sagoma”, così come disciplinato dal decreto interministeriale 19 dicembre 1990, n. 2691;</p> <p>b) progressiva evoluzione - tenuto conto dell'assetto del sistema di pedaggio interconnesso - verso un sistema di classificazione dei veicoli in base all'impatto ambientale, in conformità alle previsioni contenute nel d.lgs. n. 7/2010 e s.m.i.;</p> <p>c) classificazione delle tratte autostradali in base a criteri di valutazione delle modalità di</p>	<p>Si ritiene che l'introduzione di eventuali modulazioni tariffarie debba avvenire con modalità tali da assicurare la neutralità economico-finanziaria delle iniziative per la concessionaria, e solo a condizione che la tecnologia consenta l'introduzione di tali modulazioni tariffarie nei tempi necessari e a costi riconosciuti in tariffa.</p>

	<p><i>costruzione e/o manutenzione, del livello di traffico;</i></p> <p><i>d) articolazione per fasce orarie (es.: peak/off-peak);</i></p> <p><i>e) differenziazione giornaliera (es.: feriale/festivo);</i></p> <p><i>f) tipologia traffico merci (es.: modale/intermodale).</i></p> <p><i>6.3 La modulazione tariffaria deve rispettare criteri di equità e non discriminazione tra gli utenti.</i></p>	<p>utilizzo prevalente, dell'incidenza dei costi di costruzione e/o manutenzione, del livello di traffico;</p> <p>d) articolazione per fasce orarie (es.: peak/off-peak);</p> <p>e) differenziazione giornaliera (es.: feriale/festivo);</p> <p>f) tipologia traffico merci (es.: modale/intermodale).</p> <p>6.3 La modulazione tariffaria deve rispettare criteri di equità e non discriminazione tra gli utenti.</p>	
<p>Parte II</p> <p>Sezione II</p> <p>paragrafo 7</p> <p>Pagina 12</p> <p>Criteri di ammissibilità dei costi</p>	<p><b>7. Criteri generali di ammissibilità dei costi</b></p> <p>7.1 <i>L'ammissibilità ai fini tariffari dei costi operativi e di capitale, come disciplinati dal presente provvedimento, è subordinata al rispetto dei seguenti criteri generali:</i></p> <p><i>a) pertinenza: i costi e le altre componenti economiche negative sono considerati ammissibili se, e nella misura in cui, si riferiscono alle attività autostradali e accessorie di cui al punto 3;</i></p> <p><i>b) congruità: i costi e le altre componenti economiche negative sono considerati ammissibili se, e nella misura in cui, ne sia verificata l'adeguatezza rispetto ai fini stabiliti. L'adeguatezza viene valutata, di volta in volta, in relazione agli obiettivi programmati, agli andamenti storici ed al riflesso degli impegni pluriennali nel periodo concessorio;</i></p>	<p><b>7. Criteri generali di ammissibilità dei costi</b></p> <p>7.1 <i>L'ammissibilità ai fini tariffari dei costi operativi e di capitale, come disciplinati dal presente provvedimento, è subordinata al rispetto dei seguenti criteri generali:</i></p> <p><i>a) pertinenza: i costi e le altre componenti economiche negative sono considerati ammissibili se, e nella misura in cui, si riferiscono alle attività autostradali e accessorie di cui al punto 3;</i></p> <p><i>b) congruità: i costi e le altre componenti economiche negative sono considerati ammissibili se, e nella misura in cui, ne sia verificata l'adeguatezza rispetto ai fini stabiliti. L'adeguatezza viene valutata, di volta in volta, in relazione agli obiettivi programmati, agli andamenti storici ed al riflesso degli impegni pluriennali nel periodo concessorio;</i></p> <p><i>c) competenza: i costi e le altre componenti economiche negative sono ammissibili se riferibili</i></p>	<p>Paragrafo da considerarsi ai soli fini dell'ammissibilità dei costi del capitale (investimenti).</p>

	<p>c) <b>competenza</b>: i costi e le altre componenti economiche negative sono ammissibili se riferibili all'esercizio di competenza economica;</p> <p>d) <b>imputazione al conto economico</b>: i costi operativi e le altre componenti economiche negative sono ammissibili se, e nella misura in cui, sono imputate al conto economico relativo all'esercizio di competenza;</p> <p>e) <b>separatezza</b>: i differenti elementi compresi nelle singole voci di costo devono essere esposti separatamente;</p> <p>f) <b>comparabilità dei valori</b>: i valori riportati nei documenti di contabilità regolatoria, di cui alla Sezione IV, devono risultare comparabili con le voci incluse nel Piano Finanziario Regolatorio;</p> <p>g) <b>verificabilità dei dati</b>: i costi indicati nei documenti di contabilità regolatoria, di cui alla Sezione IV, devono essere verificabili attraverso la riconciliazione con i dati risultanti dalla contabilità generale e dal bilancio d'esercizio.</p>	<p>all'esercizio di competenza economica;</p> <p>d) <b>imputazione al conto economico</b>: i costi operativi e le altre componenti economiche negative sono ammissibili se, e nella misura in cui, sono imputate al conto economico relativo all'esercizio di competenza;</p> <p>d) <b>separatezza</b>: i differenti elementi compresi nelle singole voci di costo devono essere esposti separatamente;</p> <p>e) <b>comparabilità dei valori</b>: i valori riportati nei documenti di contabilità regolatoria, di cui alla Sezione IV, devono risultare comparabili con le voci incluse nel Piano Finanziario Regolatorio;</p> <p>f) <b>verificabilità dei dati</b>: i costi indicati nei documenti di contabilità regolatoria, di cui alla Sezione IV, devono essere verificabili attraverso la riconciliazione con i dati risultanti dalla contabilità generale e dal bilancio d'esercizio.</p>	
Parte II Sezione II paragrafo 8  Pagina 12  Criteri di ammissibilità dei costi	<p><b>Criteri di ammissibilità dei costi operativi</b></p> <p>8.1 Per l'allocazione e l'ammissibilità dei costi operativi sono presi in considerazione, con riferimento al bilancio d'esercizio del concessionario, i costi iscrivibili alle voci 6, 7, 8, 9, 11 e 14 di cui all'articolo 2425 del codice civile, o analoghe voci in caso di adozione dei principi contabili</p>	<p><b>Criteri di ammissibilità dei costi operativi</b></p> <p>8.1 Per l'allocazione e l'ammissibilità dei costi operativi sono presi in considerazione, con riferimento al bilancio d'esercizio del concessionario, i costi iscrivibili alle voci 6, 7, 8, 9, 11 e 14 di cui all'articolo 2425 del codice civile, o analoghe voci in caso di adozione dei principi contabili internazionali IAS/IFRS.</p>	Paragrafo da eliminare. Non ci deve essere "orientamento al costo". I costi ammissibili concorrono nella prassi alla determinazione della tariffa.

operativi	<p>internazionali IAS/IFRS.</p> <p>8.2 Rappresentano oneri non ammissibili ai fini regolatori le tipologie di costo di seguito indicate, che in nessun caso potranno essere considerate nel perimetro dei costi operativi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) oneri finanziari;</li> <li>b) oneri fiscali, ad esclusione dell'IRAP sul costo del lavoro e dei tributi locali;</li> <li>c) accantonamenti di qualsiasi natura;</li> <li>d) rettifiche di valore delle immobilizzazioni materiali e immateriali;</li> <li>e) oneri straordinari, ovvero oneri che, alla luce del criterio di pertinenza, non sono ascrivibili all'ordinario processo produttivo delle attività autostradali di cui al punto 3.1.a;</li> <li>f) oneri di qualunque tipo derivanti dall'inosservanza di norme e prescrizioni.</li> </ul>	<p>8.2 Rappresentano oneri non ammissibili ai fini regolatori le tipologie di costo di seguito indicate, che in nessun caso potranno essere considerate nel perimetro dei costi operativi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) oneri finanziari;</li> <li>b) oneri fiscali, ad esclusione dell'IRAP sul costo del lavoro e dei tributi locali;</li> <li>c) accantonamenti di qualsiasi natura;</li> <li>d) rettifiche di valore delle immobilizzazioni materiali e immateriali;</li> <li>e) oneri straordinari, ovvero oneri che, alla luce del criterio di pertinenza, non sono ascrivibili all'ordinario processo produttivo delle attività autostradali di cui al punto 3.1.a;</li> <li>f) oneri di qualunque tipo derivanti dall'inosservanza di norme e prescrizioni.</li> </ul>	
Parte II Sezione II paragrafo 9  Pagina 13   Margini da attività commerciali	<p><b>Trattamento dei margini da attività commerciali</b></p> <p>9.1 L'ammontare dei costi operativi è computato al netto dell'extraprofitto generato dalle attività accessorie di cui al punto 3.1.b.</p> <p>9.2 L'extraprofitto è determinato dalla differenza, diminuita di un profitto ragionevole – approssimato come pari al tasso di remunerazione del capitale investito di cui al punto 14.6 – fra:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) i ricavi derivanti da tali attività;</li> </ul>	<p><b>Trattamento dei margini da attività commerciali</b></p> <p>9.1 L'ammontare dei costi operativi è computato al netto dell'extraprofitto generato dalle attività accessorie di cui al punto 3.1.b.</p> <p>9.2 L'extraprofitto è determinato dalla differenza, diminuita di un profitto ragionevole – approssimato come pari al tasso di remunerazione del capitale investito di cui al punto 14.6 – fra:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) i ricavi derivanti da tali attività;</li> <li>b) la somma dei costi operativi e degli eventuali ammortamenti, allocati alle medesime attività;</li> </ul>	Pur registrando come elemento positivo che ai costi operativi delle attività regolate sia sottratto il margine delle attività accessorie, calcolato come differenza tra ricavi e costi delle attività accessorie, ridotta di un profitto ragionevole pari al WACC, differentemente dalla situazione attuale in cui viene

	<p><i>b) la somma dei costi operativi e degli eventuali ammortamenti, allocati alle medesime attività, ammissibili secondo i criteri della presente Sezione.</i></p>	<p><del>ammissibili secondo i criteri della presente Sezione.</del></p>	<p>sottratto l'intero ricavo commerciale, per quanto indicato precedentemente il paragrafo andrebbe eliminato.</p>
Parte II Sezione II paragrafo 10  Pagina 13  Capitale Investito Netto	<p><b>Capitale Investito Netto (CIN)</b></p> <p><i>10.1 Il capitale investito netto (CIN), quantificato al primo gennaio di ciascun esercizio del periodo regolatorio e rivalutato con l'applicazione del tasso di inflazione programmato, è rappresentato dalla somma degli importi relativi alle seguenti immobilizzazioni materiali e immateriali, al netto degli ammortamenti, purché riconosciuti dal concedente:</i></p> <p><i>a) asset non reversibili, di dotazione iniziale o acquisiti nel corso della concessione, purché funzionali all'esercizio della gestione autostradale;</i></p> <p><i>b) asset reversibili, relativi agli investimenti realizzati nel corso della concessione e comprensivi dell'onere di subentro, da corrispondere al concessionario uscente.</i></p> <p><i>10.2 Fatto salvo quanto specificato nella presente Sezione, per la determinazione del capitale investito netto sono ammissibili ai fini tariffari, con riferimento all'intero periodo concessorio:</i></p> <p><i>a) i costi iscrivibili alle voci B-I e B-II dell'articolo 2424 del codice civile, al netto dell'eventuale valore residuo al termine della concessione o della vita utile;</i></p> <p><i>b) il capitale circolante netto rappresentato dal saldo tra rimanenze, crediti verso clienti e debiti commerciali.</i></p>	<p><b>Capitale Investito Netto (CIN)</b></p> <p><i>10.1 Il capitale investito netto (CIN), quantificato al primo gennaio di ciascun esercizio del periodo regolatorio e rivalutato con l'applicazione del tasso di inflazione programmato, è rappresentato dalla somma degli importi relativi alle seguenti immobilizzazioni materiali e immateriali, al netto degli ammortamenti, purché riconosciuti dal concedente:</i></p> <p><i>a) asset non reversibili, di dotazione iniziale o acquisiti nel corso della concessione, purché funzionali all'esercizio della gestione autostradale;</i></p> <p><i>b) asset reversibili, relativi agli investimenti realizzati nel corso della concessione e comprensivi dell'onere di subentro, da corrispondere al concessionario uscente.</i></p> <p><i>10.2 Fatto salvo quanto specificato nella presente Sezione, per la determinazione del capitale investito netto sono ammissibili ai fini tariffari, con riferimento all'intero periodo concessorio:</i></p> <p><i>a) i costi iscrivibili alle voci B-I e B-II dell'articolo 2424 del codice civile, al netto dell'eventuale valore residuo al termine della concessione o della vita utile;</i></p> <p><i>b) il capitale circolante netto rappresentato dal saldo tra rimanenze, crediti verso clienti e debiti commerciali.</i></p>	<p>Si propone, in un'ottica di stabilità regolatoria, che il sistema tariffario preveda l'utilizzo ai fini tariffari del CIN a costi storici (e WACC nominale) come previsto dall'attuale regolamentazione del settore autostradale. In alternativa, ove si decidesse di operare con discontinuità rispetto al passato, si dovrebbe lasciare al Concedente l'opzione di decidere al momento della stipula dei contratti di concessione se prevedere costi riconosciuti a fini tariffari che si basano sul CIN a costi storici (e WACC nominale) o sul CIN indicizzato (e WACC reale). Consequentemente, gli ammortamenti devono essere considerati a costo storico o indicizzati in coerenza con l'opzione adottata per il CIN.</p> <p>Non inserire il Capitale Circolante Netto; elemento distorsivo del calcolo.</p>

	<i>e debiti commerciali.</i>		
Parte II Sezione II paragrafo 14.1 Pagina 15 Remunerazione Capitale Investito	<p><b>Tasso di remunerazione del capitale investito</b></p> <p><i>La remunerazione spettante al concessionario sul capitale investito netto di cui al punto 10, è determinata secondo il metodo basato sul costo medio ponderato delle fonti di finanziamento, capitale di rischio e di indebitamento, comunemente stimato utilizzando la metodologia del Capital Asset Pricing Model (CAPM), in base alla seguente formula:</i></p> $R=g \cdot R_d \quad (1-t)1-T+(1-g) \cdot R_e 1-T$ <p><i>dove:</i></p> <p><i>R<sub>d</sub> è il tasso di rendimento ammesso sul capitale di debito;</i></p> <p><i>R<sub>e</sub> è il tasso nominale di rendimento ammesso sul capitale proprio;</i></p> <p><i>g è la quota di indebitamento finanziario (gearing);</i></p> <p><i>(1-g) è la quota di capitale proprio;</i></p> <p><i>t rappresenta lo "scudo fiscale", cioè l'aliquota IRES;</i></p> <p><i>T è l'aliquota fiscale sul reddito, composta da IRES + IRAP;</i></p> <p><i>R è il tasso medio ponderato del costo di capitale (Weighted Average Cost of Capital - WACC) netto, ossia il tasso di remunerazione del capitale (al netto della tassazione) definito in termini nominali; tale tasso va convertito in termini reali attraverso la formula di Fisher: R<sub>reale</sub>=1+R1+P-1</i></p>	<p><b>Tasso di remunerazione del capitale investito</b></p> <p>La remunerazione spettante al concessionario sul capitale investito netto di cui al punto 10, è determinata secondo il metodo basato sul costo medio ponderato delle fonti di finanziamento, capitale di rischio e di indebitamento, comunemente stimato utilizzando la metodologia del Capital Asset Pricing Model (CAPM), in base alla seguente formula:</p> $R=g \cdot R_d \quad (1-t)1-T+(1-g) \cdot R_e 1-T$ <p>dove:</p> <p>R<sub>d</sub> è il tasso di rendimento ammesso sul capitale di debito;</p> <p>R<sub>e</sub> è il tasso nominale di rendimento ammesso sul capitale proprio;</p> <p>g è la quota di indebitamento finanziario (gearing);</p> <p>(1-g) è la quota di capitale proprio;</p> <p>t rappresenta lo "scudo fiscale", cioè l'aliquota IRES;</p> <p>T è l'aliquota fiscale sul reddito, composta da IRES + IRAP;</p> <p>R è il tasso medio ponderato del costo di capitale (Weighted Average Cost of Capital - <b>WACC</b>) netto, ossia il tasso di remunerazione del capitale (al netto della tassazione) definito in termini nominali; tale tasso va convertito in termini reali attraverso la formula di Fisher:</p> $R_{reale}=1+R1+P-1$	<p>In un'ottica di stabilità regolatoria, e in linea con quanto previsto dalla Delibera CIPE 39/2007, per una corretta remunerazione del capitale investito sarà applicato agli investimenti effettivamente realizzati del periodo regolatorio il valore del WACC del periodo regolatorio stesso. La suddetta variabile sarà aggiornata in ogni periodo regolatorio successivo.</p>

Parte II Sezione II paragrafo 14.5 Pagine 16 17  Remunerazio ne Capitale Investito	<p>Per la quantificazione delle predette variabili si adottano i seguenti criteri:</p> <p>a) la struttura finanziaria (gearing)</p> <p>L'indicatore principale della struttura finanziaria, utilizzato ai fini del calcolo del WACC, è il gearing (g) che misura il rapporto tra debiti finanziari e il totale delle fonti di finanziamento. Il gearing di settore è calcolato dalla media degli ultimi cinque anni delle società concessionarie autostradali.</p> <p>Il valore del gearing è pari a 0,43.</p> <p>b) il premio sul debito (debt premium - dp)</p> <p>Il costo del debito del settore è determinato sulla base del rapporto tra oneri finanziari e debiti finanziari di tutte le società concessionarie autostradali. Il periodo di riferimento è considerato pari a cinque anni; si considera l'indebitamento finanziario medio lordo di periodo con riferimento ai debiti finanziari, escludendo le partite infragruppo e i rapporti con i soci. Con riguardo agli oneri finanziari, si assume la voce di conto economico "interessi ed altri oneri finanziari", con riferimento ai debiti finanziari considerati.</p> <p>Il premio sul debito calcolato come sopra è pari a 1,59%.</p> <p>c) il coefficiente beta (<math>\beta</math>), quale misura del rischio sistematico.</p>	<p>Per la quantificazione delle predette variabili si adottano i seguenti criteri:</p> <p>a) la struttura finanziaria (gearing)</p> <p>L'indicatore principale della struttura finanziaria, utilizzato ai fini del calcolo del WACC, è il gearing (g) che misura il rapporto tra debiti finanziari e il totale delle fonti di finanziamento. Il gearing di settore è calcolato dalla media desumendolo dai dati degli ultimi bilanci approvati delle Società Concessionarie quotate delle società concessionarie autostradali.</p> <p>Il valore del gearing è pari a 0,43.</p> <p>b) il premio sul debito (debt premium - dp)</p> <p>Il costo del debito del settore è determinato sulla base del rapporto tra oneri finanziari e debiti finanziari di tutte desunti dagli ultimi bilanci approvati delle società quotate concessionarie autostradali. Il periodo di riferimento è considerato pari a cinque anni; si considera l'indebitamento finanziario netto medio lordo di periodo con riferimento ai debiti finanziari, escludendo le partite infragruppo e i rapporti con i soci. Riguardo gli oneri finanziari netti, si assumono le voci di conto economico "interessi passivi" e "interessi attivi", con riferimento ai debiti finanziari considerati.</p> <p>Il premio sul debito calcolato come sopra è pari a 1,59%.</p> <p>c) il coefficiente beta (<math>\beta</math>), quale misura del rischio sistematico.</p>	Il Gearing per il levering dovrebbe essere quello desumibile dagli ultimi bilanci approvati delle Società Concessionarie quotate e non di tutte quelle del settore autostradale e non per il periodo di cinque anni. per rendere agevole determinare il valore da utilizzare per il calcolo del WACC (come da volontà dell'Autorità di applicare il principio di trasparenza e di rendere quanto possibile autonome le Concessionarie – pagina 18 della Relazione Illustrativa). Quanto sopra detto vale anche per il premio sul debito netto. Oltre tutto il calcolo è appesantito dallo storno dei dati Intercompany che, tra l'altro e per coerenza contabile, dovrebbero essere presi in considerazione anche per gli oneri finanziari netti (contrariamente a quanto indicato nella Delibera). Il risk free rate deve essere rettificato di un fattore correttivo per mitigare gli effetti di politiche monetarie. Deve essere specificata
---	---	---	---

	<p>Il coefficiente beta rappresenta la misurazione del rischio sistematico e non diversificabile cui è soggetta l'impresa operante in un determinato mercato.</p> <p>Tale valore è determinato con un'analisi per confronto dei cosiddetti comparables, ossia dei coefficienti beta di altre aziende o settori comparabili. Una volta individuati gli equity beta, essi sono stati depurati della leva finanziaria specifica ("delevering") a favore di una leva nozionale, finalizzata a tener conto di una struttura finanziaria efficiente. A tal fine, si è proceduto a derivare gli asset beta (<math>\beta_a</math>) di ciascuna società considerata, utilizzando la metodologia standard di delevering di cui alla formula seguente:</p> $\beta_a = \beta_e / (1 + (1 - T_{\text{scudo fiscale}}) \beta_d / \beta_e)$ <p>dove:</p> <p><math>\beta_d</math> asset beta;</p> <p><math>\beta_e</math> equity beta;</p> <p><math>T_{\text{scudo fiscale}}</math> aliquota di imposta sul reddito della società considerata (scudo fiscale);</p> <p><math>\beta_d</math> leva finanziaria.</p> <p>L'asset beta è determinato dalla media aritmetica degli asset beta delle singole società del campione di riferimento. Al fine di applicare la leva nozionale si procederà al relevering degli asset beta sopra individuati, così da ricavare l'equity beta da attribuire alla <b>Concessionaria</b> al settore autostradale.</p>	<p>misurazione del rischio sistematico e non diversificabile cui è soggetta l'impresa operante in un determinato mercato.</p> <p>Tale valore è determinato con un'analisi per confronto dei cosiddetti comparables, ossia dei coefficienti beta di altre aziende o settori comparabili. Una volta individuati gli equity beta, essi sono stati depurati della leva finanziaria specifica ("delevering") a favore di una leva nozionale, finalizzata a tener conto di una struttura finanziaria efficiente. A tal fine, si è proceduto a derivare gli asset beta (<math>\beta_a</math>) di ciascuna società considerata, utilizzando la metodologia standard di delevering di cui alla formula seguente:</p> $\beta_a = \beta_e / (1 + (1 - T_{\text{scudo fiscale}}) \beta_d / \beta_e)$ <p>dove:</p> <p><math>\beta_d</math> asset beta;</p> <p><math>\beta_e</math> equity beta;</p> <p><math>T_{\text{scudo fiscale}}</math> aliquota di imposta sul reddito della società considerata (scudo fiscale);</p> <p><math>\beta_d</math> leva finanziaria.</p> <p>L'asset beta è determinato dalla media aritmetica degli asset beta delle singole società del campione di riferimento. Al fine di applicare la leva nozionale si procederà al relevering degli asset beta sopra individuati, così da ricavare l'equity beta da attribuire alla <b>Concessionaria</b> al settore autostradale.</p> <p>Il relevering è effettuato, con il rapporto D/E, definito con i parametri nozionali riferiti alla Concessionaria o alle</p> <p>dettagliatamente la modalità di determinazione. Fornire il dettaglio della metodologia adottata per determinare l'Equity Risk Premium calcolato con le stime Dimson, Marsh &amp; Staunton. L'aliquota fiscale IRAP non è stata aggiornata dalla Legge di stabilità 2017 al 4,82% (quella base è fissata al 3,90%).</p>
--	--	---

	<p>Il levering è effettuato, con il rapporto D/E, definito con i parametri nazionali riferiti al settore autostradale, secondo la seguente formula:</p> $\beta_E = \beta_D * \frac{1}{1 + (1 - T_{\text{RISCHIO}}) * (1 + r_f)}$ <p>Il beta equity così calcolato è pari a 0,83. d) tasso privo di rischio (risk free rate - rfr)</p> <p>Il risk free rate (rfr) è dato dalla media aritmetica dei rendimenti lordi giornalieri del BTP decennale, rilevati dalla Banca d'Italia con riferimento ai 12 mesi antecedenti la data di inizio di ciascun periodo regolatorio.</p> <p>Il risk free rate alla data di stesura del presente documento è pari a 1,80%.</p> <p>e) il maggior rendimento di mercato rispetto al tasso privo di rischio (equity risk premium - erp)</p> <p>Il premio per il rischio (erp) rappresenta il premio, rispetto ad un investimento privo di rischio, di un investimento azionario che per sua natura tratta capitali di rischio ed è quindi valutato come differenza tra il rendimento complessivo del mercato azionario ed il rendimento delle attività finanziarie prive di rischio.</p> <p>L'erp (equity risk premium) è pari a 5,5%.</p> <p>f) le aliquote fiscali (t, T)</p> <p>La legge di stabilità per il 2017 ha modificato le aliquote dell'IRES e dell'IRAP che sono aggiornate rispettivamente a 24% e 4,82% <b>3,90%</b>.</p>	<p>Concessionarie italiane quotate nel settore autostradale, secondo la seguente formula:</p> $\beta_E = \beta_D * \frac{1}{1 + (1 - T_{\text{RISCHIO}}) * (1 + r_f)}$ <p>Il beta equity così calcolato è pari a 0,83. d) tasso privo di rischio (risk free rate - rfr)</p> <p>Il risk free rate (rfr) è dato dalla media aritmetica dei rendimenti lordi giornalieri del BTP decennale, rilevati dalla Banca d'Italia con riferimento ai 12 mesi antecedenti la data di inizio di ciascun periodo regolatorio.</p> <p>Il risk free rate alla data di stesura del presente documento è pari a 1,80%.</p> <p>e) il maggior rendimento di mercato rispetto al tasso privo di rischio (equity risk premium - erp)</p> <p>Il premio per il rischio (erp) rappresenta il premio, rispetto ad un investimento privo di rischio, di un investimento azionario che per sua natura tratta capitali di rischio ed è quindi valutato come differenza tra il rendimento complessivo del mercato azionario ed il rendimento delle attività finanziarie prive di rischio.</p> <p>L'erp (equity risk premium) è pari a 5,5%.</p> <p>f) le aliquote fiscali (t, T)</p> <p>La legge di stabilità per il 2017 ha modificato le aliquote dell'IRES e dell'IRAP che sono aggiornate rispettivamente a 24% e 4,82% <b>3,90%</b>.</p>
--	---	---

	<p><i>La legge di stabilità per il 2017 ha modificato le aliquote dell'IRES e dell'IRAP che sono aggiornate rispettivamente a 24% e 4,82%.</i></p>		
Parte II Sezione III paragrafo 15 Pagina 18  Dinamica Tariffa unitaria media	<p><b>Dinamica della tariffa unitaria media</b></p> <p><i>15.1 La tariffa unitaria media per chilometro è aggiornata annualmente sulla base della seguente formula:</i></p> $T_{t+1} = T_{tG} \cdot (1 + \hat{P}_{t+1} - X_{t+1}) + T_t + 1K \pm \Delta_{t+1}$ <p><i>dove:</i></p> <p><i><math>T_{tG}</math> è il livello della componente tariffaria di gestione in vigore all'anno <math>t</math>:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>per il primo anno della concessione (coincidente con il primo anno del primo periodo regolatorio), si assume che <math>T_{tG}</math> sia il livello iniziale di tariffa proposto dall'aggiudicatario della gara, minore o uguale al livello di tariffa iniziale massima definito dal concedente a base della gara;</i></li> <li>• <i>per il primo anno di ciascun ulteriore periodo regolatorio, successivo al primo, si assume che <math>T_{tG}</math> scaturisca</i></li> </ul>	<p><b>Dinamica della tariffa unitaria media</b></p> <p><i>15.1 La tariffa unitaria media per chilometro è aggiornata annualmente sulla base della seguente formula:</i></p> $T_{t+1} = T_{tG} \cdot (1 + \hat{P}_{t+1} - X_{t+1}) + T_{t+1K} \pm \Delta_{t+1}$ <p><i>dove:</i></p> <p><i><math>T_{tG}</math> è il livello della componente tariffaria di gestione in vigore all'anno <math>t</math>:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>per il primo anno della concessione (coincidente con il primo anno del primo periodo regolatorio), si assume che <math>T_{tG}</math> sia il livello iniziale di tariffa proposto dall'aggiudicatario della gara o definito dal Concedente, minore o uguale al livello di tariffa iniziale massima definito dal concedente a base della gara;</i></li> <li>• <i>per il primo anno di ciascun ulteriore periodo regolatorio, successivo al primo, si assume che <math>T_{tG}</math> scaturisca</i></li> </ul>	<p>Premettendo che la componente tariffaria di costruzione venga applicata agli investimenti effettivamente realizzati e non come previsto nel documento ART agli investimenti programmati, si propone, in un'ottica di stabilità regolatoria, e in linea con quanto previsto dalla Delibera CIPE 39/2007, che in considerazione del fatto che il sistema tariffario proposto attribuisce al concessionario il rischio traffico, per una corretta remunerazione del capitale investito vengano applicati agli investimenti effettivamente realizzati del periodo regolatorio il valore del WACC e le previsioni di traffico del periodo regolatorio stesso. Le suddette variabili verranno aggiornate in ogni periodo regolatorio</p>

	<p>assume che <math>T_{tG}</math> scaturisca dall'applicazione della predetta formula alla tariffa dell'ultimo anno del periodo regolatorio precedente.</p> <p><math>P_{t+1}</math> è il tasso di inflazione programmata relativo all'anno <math>t+1</math>, determinato secondo le modalità di cui al punto 16;</p> <p><math>X_{t+1}</math> è il coefficiente di incremento della produttività da efficientamento per l'anno <math>t+1</math>, determinato secondo le modalità di cui al punto 17;</p> <p><math>T_{t+1K}</math> è la componente tariffaria per l'anno <math>t+1</math>, determinata a preventivo, secondo le modalità di cui al punto 18, in modo da consentire – ogni anno – la remunerazione degli investimenti programmati, cumulati fino all'anno precedente;</p> <p><math>\Delta_{t+1}</math> è la componente tariffaria integrativa, di segno positivo o negativo, correlata all'applicazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• dei meccanismi di premi/penalità di cui al punto 20, con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi;</li> <li>• del meccanismo di cui al punto 21, che tiene conto degli investimenti effettivamente realizzati rispetto a quanto programmato, nonché della penalità per il ritardo nell'effettuazione degli investimenti rispetto al cronoprogramma;</li> <li>• di eventuali poste</li> </ul>	<p>dall'applicazione della predetta formula alla tariffa dell'ultimo anno del periodo regolatorio precedente.</p> <p><math>P_{t+1}</math> è il tasso di inflazione programmata relativo all'anno <math>t+1</math>, determinato secondo le modalità di cui al punto 16;</p> <p><math>X_{t+1}</math> è il coefficiente fisso di incremento della produttività da efficientamento per l'anno <math>t+1</math>, determinato secondo le modalità di cui al punto 17;</p> <p><math>T_{t+1K}</math> è la componente tariffaria per l'anno <math>t+1</math>, determinata a preventivo, secondo le modalità di cui al punto 18, in modo da consentire – ogni anno – la remunerazione degli investimenti realizzati programmati, cumulati fino all'anno precedente;</p> <p><math>\Delta_{t+1}</math> è la componente tariffaria integrativa, di segno positivo o negativo, correlata all'applicazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• dei meccanismi di premi/penalità di cui al punto 20, con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi;</li> <li>• del meccanismo di cui al punto 21, che tiene conto degli investimenti effettivamente realizzati rispetto a quanto programmato, nonché della penalità per il ritardo nell'effettuazione degli investimenti rispetto al cronoprogramma;</li> <li>• di eventuali poste</li> </ul>	<p>successivo. Durante il periodo della concessione deve esserci la possibilità, al fine del contenimento delle tariffe, di prevedere un valore di subentro.. Le tre componenti tariffarie integrative relative a qualità, avanzamento e penali degli investimenti, e poste figurative non vengano incluse nella formula tariffaria. Nello specifico, per quanto riguarda le componenti relative a qualità e penali sugli investimenti dovrebbero essere disciplinate in appositi allegati della Convenzione, salvo mantenere il fattore qualità nella formula tariffaria ma solo riferito a massimo due parametri, e comunque oggettivamente misurabili (IPAV e TIG). Per quanto riguarda l'avanzamento investimenti e le poste figurative si propone di andare in continuità alle attuali regole tariffarie disciplinate dalla Delibera CIPE 39/2007.</p>
--	---	--	---

	<p>realizzati rispetto a quanto programmato, nonché della penalità per il ritardo nell'effettuazione degli investimenti rispetto al cronoprogramma;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• di eventuali poste figurative di cui al punto 22, volte ad assicurare, nel rispetto del principio della neutralità finanziaria, la gradualità delle variazioni tariffarie nel corso del periodo concessorio.</li> </ul>	<p><del>figurative di cui al punto 22, volte ad assicurare, nel rispetto del principio della neutralità finanziaria, la gradualità delle variazioni tariffarie nel corso del periodo concessorio.</del></p>	
Parte II  Sezione III paragrafo 17  Pagina 19		<p>Si condivide l'impostazione di “<i>price cap</i>” data alla regolamentazione e il principio della “<i>yardstick competition</i>”. Ma si ritiene che il meccanismo individuato non dia adeguata visibilità a detto principio, andando pertanto ad aumentare il rischio隐含的 (implicito) attribuito dagli investitori.</p> <p>Si preferirebbe un obiettivo X noto a priori per tutta la durata della concessione o, in alternativa, un</p>	

			obiettivo ancorato espressamente all'evoluzione inflattiva.
Parte II Sezione III paragrafo 17 Pagina 19	<p><i>17.1 Con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui al punto 15, <math>X_{t+1}</math> è il coefficiente di incremento della produttività annuo, da determinarsi, secondo quanto stabilito dall'art. 37, comma 2, lettera g), del d.l. 201/2011, con cadenza quinquennale.</i></p> <p><i>17.2 Ai fini del calcolo del coefficiente di incremento della produttività, l'Autorità determina inizialmente, anche sulla base di analisi di benchmark sui costi efficienti effettuate a partire dai dati storici dei concessionari, secondo il metodo di analisi definito nella propria delibera n. 70/2016, la quantificazione dell'eventuale obiettivo di recupero di efficienza produttiva. A partire da tale analisi, l'Autorità determina e comunica al Concedente, con specifico riferimento alle tratte oggetto di concessione, la percentuale complessiva di recupero <math>X^*</math> valida per il primo quinquennio, annualmente declinata in singoli tassi annuali di efficientamento <math>X_t</math> (con esclusione del primo anno), tali per cui:</i></p> $\Pi(1-X_t)=1-X^*, \quad X_t>0, \quad \forall t$	<p><i>17.1 Con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui al punto 15, <math>X_{t+1}</math> è il coefficiente di incremento della produttività annuo, fisso per l'intero periodo concessorio da determinarsi, secondo quanto stabilito dall'art. 37, comma 2, lettera g), del d.l. 201/2011, con cadenza quinquennale.</i></p> <p><i>17.2 Ai fini del calcolo del coefficiente di incremento della produttività, l'Autorità determina inizialmente, anche sulla base di analisi di benchmark sui costi efficienti effettuate a partire dai dati storici dei concessionari, secondo il metodo di analisi definito nella propria delibera n. 70/2016, la quantificazione dell'eventuale obiettivo di recupero di efficienza produttiva. A partire da tale analisi, l'Autorità determina e comunica al Concedente, con specifico riferimento alle tratte oggetto di concessione, la percentuale complessiva di recupero <math>X^*</math> valida per l'intero periodo concessorio o, se ciò non è possibile, il CAP identificato su base "inflazione" -il primo quinquennio, annualmente declinata in singoli tassi annuali di efficientamento <math>X_t</math> (con esclusione del primo anno), tali per cui:</i></p> $\Pi(1-X_t)=1-X^*, \quad X_t>0, \quad \forall t$	Il coefficiente di produttività $X$ , fissato per ciascun quinquennio fino al termine della concessione e in tutti i casi non superiore ad un tetto massimo corrispondente ad una percentuale dell'inflazione; riguardo i costi del capitale, inclusa la remunerazione del capitale, degli asset non reversibili sono inclusi nella componente tariffaria per i nuovi investimenti.
Parte II Sezione III	<i>Gli elementi della componente tariffaria <math>\Delta t+1</math> .....</i>	<i>Gli elementi della componente tariffaria <math>\Delta t+1</math> .....</i>	Per quanto precedentemente indicato, tali elementi della

paragrafo 19  Pagina 20  (Admin)			componente tariffaria non dovrebbero essere considerati. In questo caso il paragrafo dovrebbe essere eliminato.
Parte II  Sezione III paragrafo 20  Pagina 20  (Admin)	<i>Meccanismi di premi/penalità con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi</i>	<del>Meccanismi di premi/penalità con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi</del>	Per quanto precedentemente indicato, tali meccanismi dovrebbero essere gestiti fuori dalla dinamica di determinazione annuale della tariffa salvo mantenere il fattore qualità nella formula tariffaria ma solo riferito a massimo due parametri, e comunque oggettivamente misurabili (IPAV e TIG).
Parte II  Sezione III paragrafo 21  Pagina 23  (Admin)	<i>Meccanismo di penalità per il ritardo nell'effettuazione degli investimenti rispetto al cronoprogramma</i>	<del>Meccanismo di penalità per il ritardo nell'effettuazione degli investimenti rispetto al cronoprogramma</del>	Per quanto precedentemente indicato, tale meccanismo dovrebbe essere gestito fuori tariffa disciplinandolo in appositi allegati della Convenzione. In questo caso il paragrafo dovrebbe essere eliminato.

Parte II  Sezione III paragrafo 22  Pagina 24	<b><i>Poste figurative</i></b>	<b><i>Poste figurative</i></b>	Per quanto precedentemente indicato tale paragrafo dovrebbe essere eliminato.
Parte II  Sezione IV paragrafo 25  Pagina 26	<p><b><i>Obblighi informativi al Concedente e all'Autorità</i></b></p> <p><i>25.1 Il concessionario è tenuto a predisporre e fornire annualmente al concedente e all'Autorità, entro 30 giorni dall'approvazione del bilancio di esercizio:</i></p> <p><i>a) lo schema di contabilità regolatoria, redatto secondo l'allegato format, compilato in conformità ai criteri di cui al punto 24;</i></p> <p><i>b) una relazione illustrativa che descriva dettagliatamente le metodologie di contabilità adottate ai fini della valorizzazione dei costi e della allocazione delle componenti economiche e patrimoniali.</i></p> <p><i>25.2 I documenti di cui al punto 25.1 devono essere corredati da una relazione, redatta da una società di revisione indipendente dal concessionario, attestante la conformità degli stessi ai criteri della presente Sezione (c.d. "Certificazione").</i></p> <p><i>25.3 L'Autorità considera i documenti di cui ai precedenti punti 25.1 e 25.2 come riservati.</i></p> <p><i>25.4 Il concessionario è tenuto a redigere, prima della stipula della concessione, nonché ad aggiornare quinquennalmente annualmente, il Piano Finanziario</i></p>	<p><b><i>Obblighi informativi al Concedente e all'Autorità</i></b></p> <p><i>25.1 Il concessionario è tenuto a predisporre e fornire annualmente al concedente e all'Autorità, entro 30 giorni dall'approvazione del bilancio di esercizio:</i></p> <p><i>a) lo schema di contabilità regolatoria, redatto secondo l'allegato format, compilato in conformità ai criteri di cui al punto 24;</i></p> <p><i>b) una relazione illustrativa che descriva dettagliatamente le metodologie di contabilità adottate ai fini della valorizzazione dei costi e della allocazione delle componenti economiche e patrimoniali.</i></p> <p><i>25.2 I documenti di cui al punto 25.1 devono essere corredati da una relazione, redatta da una società di revisione indipendente dal concessionario, attestante la conformità degli stessi ai criteri della presente Sezione (c.d. "Certificazione").</i></p> <p><i>25.3 L'Autorità considera i documenti di cui al precedente punto 25.1 e 25.2 come riservati.</i></p> <p><i>25.4 Il concessionario è tenuto a redigere, prima della stipula della concessione, nonché ad aggiornare quinquennalmente annualmente, il Piano Finanziario</i></p>	<p>La relazione richiesta al paragrafo 25.2 comporterebbe un considerevole aggravio dei costi per le Concessionarie. Si potrebbe presentare una relazione del Collegio Sindacale della Concessionaria.</p> <p>Per quanto riguarda il paragrafo 25.4 il Piano Finanziario Regolatorio deve essere aggiornato quinquennalmente.</p>

	<p><i>25.4 Il concessionario è tenuto a redigere, prima della stipula della concessione, nonché ad aggiornare annualmente, il Piano Finanziario Regolatorio, secondo l'allegato format.</i></p>	Regolatorio, secondo l'allegato format.	
--	---	---	--