

AUTOSTRADA DEL BRENNERO S.P.A.

38121 Trento - Via Berlino, 10 - Tel. +39 0461 212611 - Fax +39 0461 234976

Autostrada del Brennero S.p.A.

Protocollo 15584/18

Del 04/06/2018 Uscita



Spettabile
Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza 230
10126 Torino
PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it

OGGETTO: Consultazione sulla definizione del sistema tariffario di pedaggio per l'affidamento della gestione in house della tratta autostradale A22 Brennero-Modena.

A MEZZO POSTA ELETTRONICA CERTIFICATA.

Si invia in allegato contributo alla consultazione pubblica in oggetto, come da Delibera n. 47/2018 di codesta Autorità di data 3 maggio u.s..

Le osservazioni e le proposte di modifica/integrazione riportate nell'acclusa tabella, che forma parte integrante e sostanziale della presente comunicazione, sono da ritenersi con carattere "pubblico" ai sensi e per gli effetti di cui all'allegato C della delibera n. 47/2018 del 3 maggio 2018 come pubblicato sul sito internet di codesta Autorità.

Va peraltro precisato che tale contributo non vuol significare, allo stato, alcuna presa di posizione, esplicita o implicita, della Società scrivente in ordine alla scelta dell'affidamento in-house ai sensi dell'art. 13-bis d.l. n. 148/2017.

Si comunica inoltre che Autostrada del Brennero S.p.A. intende partecipare alla consultazione fissata per il giorno 13 giugno 2018 ad ore 11.00 a Torino presso la sede di codesta Autorità.

Con separata comunicazione verranno indicati i nominativi dei partecipanti.

Cordiali saluti.

L'AMMINISTRATORE DELEGATO
dott. ing. Walter Pardatscher

All.: c.s.
GB/

AOO AUTORITA DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI
Protocollo Arrivo N. 4709/2018 del 04-06-2018
Copia Documento



**“CONSULTAZIONE SULLA DEFINIZIONE DEL SISTEMA TARIFFARIO DI PEDAGGIO PER L’AFFIDAMENTO DELLA GESTIONE IN HOUSE DELLA TRATTA
 AUTOSTRADALE A22 BRENNERO-MODENA” DI CUI ALLA DELIBERA N. 47/2018 DELL’AUTORITA’ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI**

OSSERVAZIONI POSTE DA:

**AUTOSTRADA DEL BRENNERO SPA
 Via Berlino n. 10 – 38121 TRENTO**

Punto	Paragrafo	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo integrato/modificato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
2.9	Definizioni	<p>Modello econometrico delle frontiere di efficienza: è il modello adottato dall’Autorità per individuare, sulla base di analisi di <i>benchmark</i> effettuate a partire dai dati storici dei concessionari autostradali nazionali, i costi efficienti degli stessi in funzione delle estese chilometriche delle tratte autostradali esercite.</p>	<p>Modello econometrico delle frontiere di efficienza: è il modello adottato dall’Autorità per individuare, sulla base di analisi di <i>benchmark</i> effettuate a partire dai dati storici dei concessionari autostradali nazionali, maggiorati del ...%, i costi efficienti degli stessi in funzione delle estese chilometriche delle tratte autostradali esercite.</p>	<p>L’autostrada del Brennero si sviluppa per circa 180 km, a fronte di una lunghezza complessiva dell’infrastruttura pari a 313 km, lungo zone montane che implicano costi di costruzione, di manutenzione straordinaria e ordinaria e di gestione sensibilmente maggiori rispetto alle tratte autostradali che si estendono in pianura. Ciò per effetto della presenza di numerose opere d’arte quali viadotti e gallerie, dei maggiori costi da sostenersi inerenti il servizio di sgombero neve e spargimento cloruri durante la stagione invernale (che in tali zone risulta perdurare più a lungo), della necessità di procedere alla sostituzione della pavimentazione stradale a cicli più ridotti, della necessità di realizzare opere finalizzate al consolidamento dei versanti montuosi attraversati dall’infrastruttura, ecc.</p> <p>Pertanto si ritiene che per la definizione dei parametri relativi alla determinazione della tariffa di pedaggio non possano essere presi in considerazione valori medi storici delle concessionarie autostradali ma che si debbano tenere in debita considerazione le maggiori difficoltà e, di conseguenza, i maggiori costi da sostenersi dal concessionario per effetto delle circostanze sopra esposte.</p>



6.2	Modulazione tariffaria	<p>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 graduale superamento del principio "asse-sagoma", così come disciplinato dal decreto interministeriale 19 dicembre 1990, n. 2691;</p> <p>b) 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 utilizzo prevalente, dell'incidenza dei costi di costruzione e/o manutenzione, del livello di traffico;</p> <p>d) articolazione per fasce orarie (es.: <i>peak/off-peak</i>);</p> <p>e) differenziazione giornaliera (es.: feriale/festivo);</p>	<p>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 graduale superamento del principio "asse-sagoma", così come disciplinato dal decreto interministeriale 19 dicembre 1990, n. 2691;</p> <p>b) 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 utilizzo prevalente, dell'incidenza dei costi di costruzione e/o manutenzione, del livello di traffico;</p> <p>d) articolazione per fasce orarie (es.: <i>peak/off-peak</i>);</p> <p>e) differenziazione giornaliera (es.: feriale/festivo);</p>	<p>Nell'ambito della determinazione di modulazioni tariffarie ulteriori rispetto a quelle previste al punto 6.1, si ritiene che il parametro di cui al punto b) ossia la classificazione dei veicoli in base all'impatto ambientale, in conformità alle previsioni contenute nel D.Lgs. 7/2010, non possa essere oggetto di pattuizione eventuale tra concessionario e concedente bensì debba essere elemento essenziale <i>ab origine</i> della tariffa autostradale.</p>
-----	------------------------	--	---	--

		<p>f) tipologia traffico merci (es.: modale/intermodale); g) agevolazioni per utilizzatori frequenti.</p>	<p>f) tipologia traffico merci (es.: modale/intermodale); g) agevolazioni per utilizzatori frequenti.</p>	
<p>12.1</p>	<p>Principi per la quantificazione degli investimenti in beni reversibili</p>	<p>Per quanto riguarda la quantificazione degli investimenti in beni reversibili, ammissibili ai fini tariffari, valgono i seguenti principi: a) la valorizzazione degli investimenti deve essere coerente con le "Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche nei settori di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti" adottate dallo stesso Ministero con d.m. 300/2017; b) il costo dell'investimento risultante dal progetto definitivo, determinato al netto degli eventuali contributi pubblici e valutato avendo riguardo alla congruità ed alla ragionevolezza delle soluzioni proposte sotto il profilo tecnico ed economico, rappresenta il dato di riferimento per il</p>	<p>Per quanto riguarda la quantificazione degli investimenti in beni reversibili, ammissibili ai fini tariffari, valgono i seguenti principi: a) la valorizzazione degli investimenti deve essere coerente con le "Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche nei settori di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti" adottate dallo stesso Ministero con d.m. 300/2017; b) il costo dell'investimento risultante dal progetto definitivo, determinato al netto degli eventuali contributi pubblici e valutato avendo riguardo alla congruità ed alla ragionevolezza delle soluzioni proposte sotto il profilo tecnico ed economico, rappresenta, fatto salvo l'eventuale</p>	

Quelli

	<p>concessionario, ai fini dell'individuazione del limite massimo di spesa ammissibile;</p> <p>c) per ciascun investimento, in presenza di un importo di spesa a consuntivo superiore al valore risultante dal progetto definitivo, il maggior costo può essere considerato ammissibile esclusivamente qualora discenda da forza maggiore o da causa del terzo. La prova della sussistenza di circostanze specifiche è posta a carico del concessionario, mentre il concedente verifica, di volta in volta, la veridicità dei presupposti di fatto;</p> <p>d) nel caso in cui l'importo dell'investimento risultante dal progetto esecutivo, approvato dal concedente, sia superiore al corrispondente valore del progetto definitivo, la differenza è posta a carico del concessionario, fatto salvo che ciò discenda da fatto del terzo o forza maggiore;</p> <p>e) con riguardo</p>	<p>maggiorazione di costo autorizzata dal concedente in sede di approvazione del progetto esecutivo, il dato di riferimento per il concessionario, ai fini dell'individuazione del limite massimo di spesa ammissibile;</p> <p>c) per ciascun investimento, in presenza di un importo di spesa a consuntivo superiore al valore risultante dal progetto posto a base di gara e preventivamente approvato dal concedente definitivo, il maggior costo può essere considerato ammissibile esclusivamente qualora discenda da forza maggiore o da causa del terzo derivi da modifiche progettuali ammissibili ai sensi dell'art. 106 del D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50. La prova della sussistenza di circostanze specifiche è posta a carico del concessionario, mentre il concedente verifica, di volta in volta, la veridicità dei presupposti di fatto;</p> <p>d) nel caso in cui l'importo dell'investimento risultante dal progetto esecutivo,</p>	
--	--	--	--

		<p>all'approvazione del progetto esecutivo da parte del concedente, ai soli fini dell'ammissibilità della spesa rimane vincolante l'importo indicato nel progetto definitivo, ad eccezione delle modifiche approvate dal concedente nei termini di legge.</p>	<p>approvate dal concedente, sia superiore al corrispondente valore del progetto definitivo, la differenza è posta a carico del concessionario, fatto salvo che ciò discenda da fatto del terzo o forza maggiore;</p> <p>e) con riguardo all'approvazione del progetto esecutivo da parte del concedente, ai soli fini dell'ammissibilità della spesa rimane vincolante l'importo indicato nel progetto definitivo, ad eccezione delle modifiche approvate dal concedente nei termini di legge.</p>	
<p>14.5</p>	<p>Tasso di remunerazione del capitale investito</p>	<p>Per la quantificazione delle predette variabili si adottano i seguenti criteri:</p> <p>a) <u>la struttura finanziaria (gearing)</u> L'indicatore principale della struttura finanziaria, utilizzato ai fini del calcolo del WACC, è il <i>gearing</i> (g) che misura il rapporto tra debiti finanziari e il totale delle fonti di finanziamento. Il <i>gearing</i> di settore è</p>	<p>Per la quantificazione delle predette variabili si adottano i seguenti criteri:</p> <p>a) <u>la struttura finanziaria (gearing)</u> L'indicatore principale della struttura finanziaria, utilizzato ai fini del calcolo del WACC, è il <i>gearing</i> (g) che misura il rapporto tra debiti finanziari e il totale delle fonti di finanziamento. Il <i>gearing</i> di settore è</p>	<p>L'autostrada del Brennero si sviluppa per circa 180 km, a fronte di una lunghezza complessiva dell'infrastruttura pari a 313 km, lungo zone montane che implicano costi di costruzione, di manutenzione straordinaria e ordinaria e di gestione sensibilmente maggiori rispetto alle tratte autostradali che si estendono in pianura. Ciò per effetto della presenza di numerose opere d'arte quali viadotti e gallerie, dei maggiori costi da sostenersi inerenti il servizio di sgombero neve e spargimento cloruri durante la stagione invernale (che in tali zone risulta perdurare più a lungo), della necessità di procedere alla sostituzione della pavimentazione stradale a cicli più ridotti, della necessità di realizzare opere finalizzate al</p>

Shudak

		<p>calcolato dalla media degli ultimi cinque anni delle società concessionarie autostradali. [.....]</p>	<p>calcolato dalla media degli ultimi cinque anni delle società concessionarie autostradali maggiorato del% [.....]</p>	<p>consolidamento dei versanti montuosi attraversati dall'infrastruttura, ecc. Pertanto si ritiene che per la definizione dei parametri relativi alla determinazione della tariffa di pedaggio non possano essere presi in considerazione valori medi storici delle concessionarie autostradali ma che si debbano tenere in debita considerazione le maggiori difficoltà e, di conseguenza, i maggiori costi da sostenersi dal concessionario per effetto delle circostanze sopra esposte.</p>
<p>17.2 Obiettivo di incremento di produttività da efficientamento</p>	<p>Ai fini del calcolo del coefficiente di incremento della produttività, l'Autorità determina inizialmente, anche sulla base di analisi di <i>benchmark</i> 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 recupero di efficienza produttiva. A partire da tale analisi, l'Autorità ha individuato, con specifico riferimento alla tratta oggetto di concessione, la percentuale complessiva di recupero X^* valida per il primo quinquennio, annualmente declinata in singoli tassi annuali di efficientamento X_t, tali per cui:</p>	<p>Ai fini del calcolo del coefficiente di incremento della produttività, l'Autorità determina inizialmente, anche sulla base di analisi di <i>benchmark</i> sui costi efficienti effettuate a partire dai dati storici dei concessionari, maggiorati del ...%, 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 ha individuato, con specifico riferimento alla tratta oggetto di concessione, la percentuale complessiva di recupero X^* valida per il primo quinquennio, annualmente declinata in singoli tassi annuali di efficientamento X_t, tali per cui:</p>	<p>L'autostrada del Brennero si sviluppa per circa 180 km, a fronte di una lunghezza complessiva dell'infrastruttura pari a 313 km, lungo zone montane che implicano costi di costruzione, di manutenzione straordinaria e ordinaria e di gestione sensibilmente maggiori rispetto alle tratte autostradali che si estendono in pianura. Ciò per effetto della presenza di numerose opere d'arte quali viadotti e gallerie, dei maggiori costi da sostenersi inerenti il servizio di sgombero neve e spargimento cloruri durante la stagione invernale (che in tali zone risulta perdurare più a lungo), della necessità di procedere alla sostituzione della pavimentazione stradale a cicli più ridotti, della necessità di realizzare opere finalizzate al consolidamento dei versanti montuosi attraversati dall'infrastruttura, ecc. Pertanto si ritiene che per la definizione dei parametri relativi alla determinazione della tariffa di pedaggio non possano essere presi in considerazione valori medi storici delle concessionarie autostradali ma che si debbano tenere in debita considerazione le maggiori difficoltà e, di conseguenza, i maggiori costi da sostenersi dal concessionario per effetto delle circostanze sopra esposte.</p>	

Andola

		$\prod_{t=1}^s (1-X_t) = 1 - X^*, X_t > 0, \forall t$ <p>L'Autorità ha pertanto determinato un valore dell'indicatore di produttività X_t pari a % per il primo periodo regolatorio.</p>	$\prod_{t=1}^s (1-X_t) = 1 - X^*, X_t > 0, \forall t$ <p>L'Autorità ha pertanto determinato un valore dell'indicatore di produttività X_t pari a % per il primo periodo regolatorio.</p>	
<p>24.1</p> <p>Mechanismo di <i>revenue sharing</i></p>	<p>A partire dal periodo regolatorio successivo al primo, nel caso in cui la variazione dei volumi di traffico a consuntivo risultante alla fine del periodo regolatorio trascorso sia positiva e oltre una soglia predeterminata, pari a +2%, una percentuale (crescente da 50% a 100% al crescere dello scostamento da +2% a +10%) del montante medio annuo del margine, attribuibile al volume di traffico eccedente la soglia, dovrà essere registrata quale posta figurativa a deduzione dei costi ammessi per il periodo regolatorio successivo ovvero, per l'ultimo periodo regolatorio, poste a decremento dell'eventuale valore di subentro.</p>	<p>A partire dal periodo regolatorio successivo al primo, nel caso in cui la variazione dei volumi di traffico a consuntivo risultante alla fine del periodo regolatorio trascorso sia positiva e oltre una soglia predeterminata, pari a +2%, una percentuale (crescente da 50% a 100% al crescere dello scostamento da +2% a +10%) del montante medio annuo del margine, attribuibile al volume di traffico eccedente la soglia, dovrà essere registrata quale posta figurativa a deduzione dei costi ammessi per il periodo regolatorio successivo ovvero, per l'ultimo periodo regolatorio, poste a decremento dell'eventuale valore di subentro.</p>	<p>A partire dal periodo regolatorio successivo al primo, nel caso in cui la variazione dei volumi di traffico a consuntivo risultante alla fine del periodo regolatorio trascorso sia positiva e oltre una soglia predeterminata, pari a +...%, una percentuale (crescente da 50% a 100% al crescere dello scostamento da +2% a +10%) del montante medio annuo del margine, attribuibile al volume di traffico eccedente la soglia, dovrà essere registrata quale posta figurativa a deduzione dei costi ammessi per il periodo regolatorio successivo ovvero, per l'ultimo periodo regolatorio, poste a decremento dell'eventuale valore di subentro.</p>	<p>Si ritiene che nell'ambito del meccanismo di <i>revenue sharing</i>, tenuto conto che il conguaglio tariffario è previsto solo in caso di aumento del volume di traffico e non anche in caso di riduzione, sia necessario prevedere un valore di soglia sensibilmente maggiore del 2% oppure, in alternativa, prevedere il conguaglio anche in caso di diminuzione del volume di traffico, al fine di equilibrare eventuali perdite del concessionario dovute alla riduzione del traffico distribuendo più equamente il relativo rischio.</p>

Rudolph

Ricevuta Protocollo

Con la presente si attesta che in data **04-06-2018**, alle ore **17:11:47**, e' avvenuta la protocollazione del documento nel Registro di Protocollo Generale di questo Ente al numero **00004709** dell'anno **2018**, avente il seguente oggetto: **15584/18: CONSULTAZIONE SULLA DEFINIZIONE DEL SISTEMA TARIFFARIO DI PEDAGGIO PER L'AFFIDAMENTO DELLA GESTIONE IN HOUSE DELLA TRATTA AUTOSTRADALE A22 BRENNERO MO.**

Mittente-Destinatario:
AUTOSTRADA DEL BRENNERO SPA

Ricevuto in data 2018-06-04 alle ore 16:22.

Lì, _____