

Delibera n. 73/2018

Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 2/2018 - Approvazione del sistema tariffario di pedaggio per l'affidamento della gestione *in house* della tratta autostradale A22 Brennero-Modena.

L'Autorità, nella sua riunione del 18 luglio 2018

- VISTO** l'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità) e, in particolare:
- il comma 2, lettera a), che stabilisce che l'Autorità provvede *“a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali ed alle reti autostradali (...) nonché in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci in ambito nazionale, locale e urbano anche collegata a stazioni, aeroporti e porti”*;
 - il comma 2, lettera e), ai sensi del quale l'Autorità provvede *“a definire in relazione (...) alle diverse infrastrutture, il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture di trasporto”*;
 - il comma 2, lettera g), che, con riferimento al settore autostradale, attribuisce all'Autorità, tra gli altri, i compiti di *“stabilire per le nuove concessioni sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del price cap”*, nonché di *“definire gli schemi di concessione da inserire nei bandi di gara relativi alla gestione o costruzione”*;
- VISTA** la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 2014/23/UE, del 26 febbraio 2014, sull'aggiudicazione dei contratti di concessione;
- VISTO** il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, concernente *“Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure di appalto”* (di seguito: Codice dei contratti pubblici), ed in particolare la Parte III, sui contratti di concessione;
- VISTE** specificamente, tra le altre, le seguenti previsioni del Codice dei contratti pubblici:
- l'articolo 5 (*Principi comuni in materia di esclusione per concessioni, appalti pubblici e accordi traenti e amministrazioni aggiudicatrici nell'ambito del settore pubblico*) come modificato dall'articolo 6, comma 1, del decreto legislativo 19 aprile 2017, n. 56, recante *“Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50”*;
 - l'articolo 178 (*Norme in materia di concessioni autostradali e particolare regime transitorio*), commi 1 e 8-ter, come modificati dal decreto legislativo

19 aprile 2017, n. 56, recante “*Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50*”;

VISTO l’articolo 55, comma 13, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, che disciplina l’accantonamento di una quota annuale dei proventi autostradali, relativi alla tratta in oggetto, in un “*fondo destinato al rinnovo dell’infrastruttura ferroviaria attraverso il Brennero ed alla realizzazione delle relative gallerie nonché dei collegamenti ferroviari e delle infrastrutture connesse fino al nodo stazione di Verona*”;

VISTO l’articolo 13-bis (*Disposizioni in materia di concessioni autostradali*) del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito con modificazioni dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, successivamente modificato dall’articolo 1, comma 1165, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, che ha previsto, tra l’altro, quanto segue:

- le funzioni di concedente per la tratta autostradale A22 Brennero-Modena, attualmente gestita dalla Società Autostrada del Brennero S.p.A., la cui concessione è scaduta il 30 aprile 2014, sono svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- la convenzione di concessione, di durata trentennale, è stipulata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con le Regioni e gli Enti locali che hanno sottoscritto il Protocollo di intesa del 14 gennaio 2016, che potranno anche avvalersi di società *in house*, esistenti o appositamente costituite, nel cui capitale non figurino privati;
- gli atti convenzionali di concessione sono stipulati, previa acquisizione del parere dell’Autorità di regolazione dei trasporti sullo schema di convenzione, dopo l’approvazione del CIPE e comunque, con riferimento all’infrastruttura autostradale in oggetto, entro il 30 settembre 2018;

VISTA la delibera n. 70/2016 del 23 giugno 2016, con la quale l’Autorità ha approvato la misura di regolazione contenuta nell’Allegato 1 alla medesima delibera, in materia di definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali;

VISTA la delibera dell’Autorità n. 119/2017 del 28 settembre 2017, recante “*Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 83/2017. Approvazione degli elementi per la definizione dello schema di concessione e sistema tariffario di pedaggio relativi alle tratte autostradali A5 (Torino-Ivrea-Quincinetto), A4/5 (Ivrea-Santhià), Sistema Tangenziale di Torino, Diramazione Torino – Pinerolo e A21 (Torino-Alessandria-Piacenza)*”, ed in particolare l’Allegato A alla stessa;

VISTO il regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti per la formazione delle decisioni di competenza dell’Autorità e per la partecipazione dei portatori di interesse, approvato con delibera n. 5/2014 del 16 gennaio 2014;

VISTA la delibera dell’Autorità n. 2/2018 del 25 gennaio 2018, con la quale è stato avviato un procedimento volto a definire il sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del *price cap* con determinazione dell’indicatore di produttività X a

cadenza quinquennale, ai sensi del citato articolo 37, comma 2, lett. g), del d.l. 201/2011, per l'affidamento *in house* della concessione relativa alla tratta autostradale A22 Brennero-Modena;

VISTA la delibera n. 47/2018 del 3 maggio 2018, con cui l'Autorità, nell'ambito del procedimento avviato con l'indicata delibera n. 2/2018, ha indetto una consultazione pubblica sul sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del *price cap* con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lett. g) del d.l. 201/2011, convocando altresì un'audizione al fine di consentire ai partecipanti alla consultazione che ne facessero richiesta di illustrare le proprie osservazioni e proposte innanzi all'Autorità;

VISTI i contributi pervenuti in esito alla indetta consultazione da un docente dell'Università di Bergamo e dall'Osservatorio nazionale delle liberalizzazioni nelle infrastrutture e trasporti - O.N.L.I.T. (prot. ART 4528/2018), da Autostrada del Brennero S.p.a. (prot. ART 4709/2018) e da Regione Autonoma Trentino Alto Adige (prot. ART 4710/2018), pubblicati sul sito *web* istituzionale dell'Autorità;

VISTI gli esiti della audizione innanzi all'Autorità, tenutasi il giorno 13 giugno 2018;

VISTO il parere del Consiglio di Stato, Sezione Prima, 26 giugno 2018, n. 1645, reso a seguito di richiesta formulata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in ordine: a) alla legittimità della stipula, da parte del Ministero concedente, in attuazione di quanto disposto dal citato articolo 13-*bis* del d.l. 148/2017, della convenzione di concessione con gli enti territoriali sottoscrittori del Protocollo d'intesa del 14 gennaio 2016, ancorché costituiti in consorzio, ai sensi dell'articolo 31, comma 1, del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267; b) alla compatibilità con la normativa comunitaria di riferimento dell'affidamento diretto pubblico-pubblico delle concessioni autostradali oggetto del citato Protocollo d'intesa; c) all'applicazione dell'articolo 192 del Codice dei contratti pubblici, nel caso in cui il consorzio concessionario intenda avvalersi della facoltà, prevista dal citato articolo 13-*bis*, comma 1, lettera b), del d.l. 148/2017, di costituire una propria società *in house*, quale società strumentale del medesimo consorzio per la gestione della convenzione;

VISTA la delibera n. 63/2018 del 27 giugno 2018 con cui l'Autorità, rilevando la necessità di valutare le eventuali implicazioni del citato parere del Consiglio di Stato n. 1645 del 2018, ha prorogato al 3 agosto 2018 il termine di conclusione del procedimento avviato con la delibera n. 2/2018;

VISTA la relazione istruttoria predisposta dai competenti Uffici dell'Autorità;

CONSIDERATO che con il citato parere il Consiglio di Stato ha evidenziato, tra l'altro, come «*il rapporto di concessione intercorre (...) tra il Ministero – che dalla legge viene definito “concedente” – e gli enti territoriali concessionari mentre la società in house, costituita o costituenda, non viene in rilievo quale “affidataria diretta” né*

da parte del Ministero né da parte delle Regioni e degli Enti locali concessionari» e che «[l]a facoltà per gli enti territoriali di avvalersi della società c.d. in house (...) ha lo scopo di risolvere i problemi di tipo organizzativo, legati alla gestione della concessione, che gravano sugli enti territoriali concessionari»;

RILEVATO che gli evidenziati profili attinenti alle modalità organizzative di gestione della concessione non determinano conseguenze sul sistema tariffario di pedaggio posto in consultazione;

RILEVATO in particolare che il sistema tariffario di pedaggio posto in consultazione è stato sviluppato tenendo conto della peculiarità del rapporto concessorio che verrà ad instaurarsi tra il concedente ed il concessionario, consistente, come evidenziato nell'indicato parere del Consiglio di Stato, in un accordo tra soggetti pubblici, nel quale è prevista, in virtù delle disposizioni contenute nel più volte citato articolo 13-*bis* del d.l. 148/2017, la facoltà per gli enti territoriali concessionari di avvalersi di una società *in house*, quale modello organizzativo e funzionale per la gestione della concessione;

RILEVATO che gli esiti della consultazione pubblica e della connessa audizione hanno fatto emergere l'esigenza di introdurre alcune precisazioni nell'ambito del sistema tariffario di pedaggio posto in consultazione;

RITENUTO in particolare opportuno, anche alla luce degli ulteriori approfondimenti svolti dagli Uffici, introdurre precisazioni in merito ai seguenti profili, come meglio dettagliati nella relazione istruttoria: modulazione e ulteriori variazioni tariffarie; principi di quantificazione degli investimenti in beni reversibili; tasso di remunerazione del capitale investito; dinamica della componente tariffaria di gestione;

RITENUTO pertanto di approvare il sistema tariffario di pedaggio, conseguentemente perfezionato, basato sul metodo del *price cap* con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per l'affidamento della gestione *in house* della tratta autostradale A22 Brennero-Modena ai sensi dell'articolo 13-*bis* del d.l. 148/2017, nei termini rilevati;

su proposta del Segretario generale

DELIBERA

1. di approvare, per le motivazioni e nei termini di cui in premessa, che si intendono qui integralmente richiamati, il sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del *price cap* con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per l'affidamento della gestione *in house* della tratta autostradale A22 Brennero-Modena ai sensi dell'articolo 13-*bis* del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148 (Allegato A);

2. il sistema tariffario di pedaggio di cui al punto 1 e la relazione istruttoria degli Uffici sono pubblicati sul sito *web* istituzionale dell’Autorità.

Torino, 18 luglio 2018

Il Presidente
Andrea Camanzi

Dichiaro che il presente documento informatico è copia conforme all’originale cartaceo ed è firmato digitalmente ai sensi del d.lgs. n. 82/2005 e s.m.i..

Il Presidente
Andrea Camanzi