

“CONSULTAZIONE SULLA DEFINIZIONE DEL SISTEMA TARIFFARIO DI PEDAGGIO PER L’AFFIDAMENTO DELLA GESTIONE *IN HOUSE* DELLE TRATTE AUTOSTRADALI A4 VENEZIA-TRIESTE, A23 PALMANOVA-UDINE, A28 PORTOGRUARO-CONEGLIANO, A57 TANGENZIALE DI MESTRE PER LA QUOTA PARTE E A34 RACCORDO VILLESSE-GORIZIA” DI CUI ALLA DELIBERA N. 88/2018 DELL’AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

**OSSERVAZIONI POSTE DA:
 AUTOSTRADE ALTO ADRIATICO S.P.A. CONGIUNTAMENTE AL COMMISSARIO DELEGATO
 PER L’EMERGENZA A4 (VENEZIA-TRIESTE) ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA**

Punto	Paragrafo	Citazione del testo da modificare / integrare	Inserimento del testo modificato / integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica / integrazione
1	2 d)	<p>“Il Sistema tariffario è caratterizzato da: [...] d) definizione di un efficace meccanismo di salvaguardia, coerente con l’impostazione del modello incentrato sul metodo del price-cap, finalizzato a trasferire direttamente, in termini di riduzione tariffaria, eventuali “extra-ricavi” correlati al fatto che i volumi di traffico a consuntivo si rivelino eccessivamente superiori alle previsioni di traffico (potenzialmente sottostimate)”</p>	<p>““Il Sistema tariffario è caratterizzato da: [...] d) definizione di un efficace meccanismo simmetrico di salvaguardia, coerente con l’impostazione del modello incentrato sul metodo del price-cap, finalizzato a trasferire direttamente, in termini di riduzione tariffaria, eventuali “extra-ricavi”, al netto dei relativi costi operativi incrementali, correlati al fatto che i volumi di traffico a consuntivo si rivelino eccessivamente superiori alle previsioni di traffico (potenzialmente sottostimate). In caso di volumi di traffico a consuntivo eccessivamente inferiori rispetto alle</p>	<p>Si propone di rivedere la definizione del meccanismo di <i>revenue sharing</i> al paragrafo 1.2.d) dell’Allegato A della delibera in modo tale da <u>garantire un’allocazione simmetrica del rischio traffico tra concessionario e concedente, in linea con quanto stabilito attualmente nella regolamentazione vigente (delibera Cipe n. 39/2007 e s.m.i.)</u>. In particolare si propone di individuare dei valori soglia in difetto e in eccesso dei volumi consuntivi di traffico rispetto alle previsioni in modo tale che: <u>(i) in caso di volumi consuntivi in eccesso, vengano limitati gli “extra-ricavi” a favore del concessionario; (ii) in caso di volumi consuntivi in difetto, venga garantita la sostenibilità economico-finanziaria del piano all’interno del periodo regolatorio e per tutta la durata della concessione.</u> Come indicato nel testo si richiede altresì di prevedere che le variazioni tariffarie in difetto e in eccesso per compensare le relative variazioni dei volumi di traffico</p>

			previsioni, tali da compromettere l'equilibrio economico-finanziario del piano, il meccanismo di salvaguardia consente di mantenere l'equilibrio, tramite incrementi tariffari congrui calcolati sulla base dei minori ricavi al netto dei relativi costi.”	siano calcolate al netto dei relativi costi correlati alla variazione dei volumi.
2	2	<p>“Definizioni: [...]</p> <p>Concessionario: ai sensi dell’articolo 13 – <i>bis</i> del d.l. 148/2017, le regioni che hanno sottoscritto il Protocollo di intesa del 14 gennaio 2016”</p>	<p>“Definizioni: [...]</p> <p>Concessionario: ai sensi dell’articolo 13 – <i>bis</i> del d.l. 148/2017, le regioni che hanno sottoscritto il Protocollo di intesa del 14 gennaio 2016, con la facoltà di avvalersi di una società <i>in house</i>, quale modello organizzativo e funzionale per la gestione della concessione”</p>	Si osserva che, in coerenza con quanto esposto nelle Premesse al documento in consultazione (pagine 3 e 4), sarebbe opportuno integrare la definizione come da norma di riferimento.
2	14	<p>“Definizioni: [...]</p> <p>Poste figurative: le componenti tariffarie figurative, di segno positivo o negativo, finalizzate ad assicurare gradualità nell’evoluzione della tariffa, anche al fine di evitare squilibri di sistema”</p>	<p>“Definizioni: [...]</p> <p>Poste figurative: le componenti tariffarie figurative, di segno positivo o negativo, finalizzate ad assicurare: i) gradualità nell’evoluzione della tariffa, anche al fine di evitare squilibri di sistema; ii) la sostenibilità finanziaria degli investimenti, nel rispetto del principio di neutralità economico-finanziaria e in assenza di</p>	Nel corso del 2015 la società concessionaria Autovie Venete ha avviato le attività propedeutiche con la Banca Europea degli Investimenti (BEI) e con Cassa Depositi e Prestiti (CDP) per un ampliamento della copertura finanziaria già parzialmente assicurata da quest’ultima. Nel 2017 Autovie Venete ha sottoscritto due contratti di finanziamento, rispettivamente con BEI e CDP per un importo complessivo pari a 600 milioni di Euro – successivamente ridotto a 500 milioni di Euro – che hanno consentito la prosecuzione della realizzazione degli investimenti – inizialmente previsti nel PEF 2009 in 2,1 miliardi di

			<p>“extra-profitti” a favore del concessionario ”</p>	<p>Euro e ad oggi ancora da realizzare per 1,1 miliardi di Euro con cantieri in corso per circa 660 milioni di Euro – per il completamento della terza corsia. Tali contratti di finanziamento, sottoscritti prima della scadenza della concessione e della pubblicazione della Delibera ART n. 88/2018 relativa al nuovo regime tariffario, prevedono nel piano economico uno sviluppo dei costi e dei ricavi coerente con i principi di orientamento ai costi previsti nelle delibere Cipe n. 39/2007 e n. 27/2013, nonché con il meccanismo tariffario del “riequilibrio”.</p> <p><u>Al fine di garantire una coerenza con le condizioni contrattuali sottoscritte con BEI e CDP e la continuità del piano degli investimenti si propone di includere nella definizione di poste figurative un riferimento specifico rispetto alla sostenibilità finanziaria degli investimenti, consentendo – negli anni di durata del finanziamento – l’implementazione di un determinato profilo tariffario.</u> Si evidenzia che, il meccanismo di poste figurative, così come definito al successivo punto 25, consente, nel corso della durata della concessione, di rispettare il principio di neutralità economico-finanziaria, evitando la generazione di “extra-profitti” in favore del concessionario.</p>
2	15	<p>“Definizioni: [....] <i>Revenue Sharing</i>: il meccanismo di salvaguardia, basato sugli</p>	<p>“Definizioni: [....] <i>Revenue Sharing</i>: il meccanismo simmetrico di salvaguardia, basato</p>	<p>Si propone di modificare la definizione del meccanismo di <i>revenue sharing</i> in linea con quanto indicato per il punto 1.2.d).</p>

		scostamenti tra le stime dei volumi di traffico e i relativi valori a consuntivo, finalizzato a limitare la realizzazione da parte del concessionario di extra-ricavi derivanti da una eventuale sottostima dei volumi di traffico previsti nel PFR”	sugli scostamenti tra le stime dei volumi di traffico e i relativi valori a consuntivo, finalizzato a limitare la realizzazione da parte del concessionario di extra-ricavi derivanti da una eventuale sottostima dei volumi di traffico previsti nel PFR”	
5	2 a)	<p>“Tariffa unitaria media [...] componente tariffaria di gestione (TG): finalizzata, sulla base della dinamica tariffaria di cui al punto 17, inclusiva dell’incremento della produttività da efficientamento, a permettere il recupero: (i) dei costi operativi stimati con riferimento all’Anno base per ciascun periodo regolatorio; (ii) dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione del capitale investito) afferenti agli asset di funzionamento per la gestione della concessione, non reversibili al termine del rapporto concessorio;”</p>	<p>“Tariffa unitaria media [...] componente tariffaria di gestione (TG): finalizzata, sulla base della dinamica tariffaria di cui al punto 17, inclusiva dell’incremento della produttività da efficientamento, a permettere il recupero: (i) dei costi operativi stimati con riferimento all’Anno base per ciascun periodo regolatorio; (ii) dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione del capitale investito) afferenti agli asset di funzionamento per la gestione della concessione, non reversibili al termine del rapporto concessorio; (iii) dei costi operativi incrementali legati ai nuovi investimenti, e/o all’entrata in vigore di nuove disposizioni normative e regolamentari;”</p>	<p><u>Si propone di inserire nella definizione della componente tariffaria di gestione un riferimento specifico per il recupero dei costi incrementali di gestione legati ai nuovi investimenti, e/o all’entrata in vigore di nuove disposizioni normative e regolamentari.</u> Attualmente infatti il modello tariffario prevede solamente il recupero dei costi incrementali di gestione legati ai nuovi investimenti in una nota a piè di pagina (n.4) a pagina 8 dell’Allegato A della Delibera. <u>A tal proposito si richiede - al fine di non ingenerare difficoltà interpretative in fase di attuazione del meccanismo tariffario - che la tariffa di gestione preveda in maniera separata una componente legata al recupero dei costi incrementali di gestione che – almeno nel corso del primo periodo regolatorio in cui i costi incrementali vengono generati – non sia direttamente soggetta agli obiettivi di efficientamento previsti (price-cap).</u></p>

5	5	<p>“Tariffa unitaria media [...]</p> <p>Ai fini del corretto calcolo, per ciascun anno del periodo tariffario, delle componenti tariffarie [...]:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il livello dei costi di gestione C_G [...] viene determinato secondo la formula: $C_G = (C_o - E_{aa}) + C_{a,nr} + C_{rc,nr}$ 	<p>“Tariffa unitaria media [...]</p> <p>Ai fini del corretto calcolo, per ciascun anno del periodo tariffario, delle componenti tariffarie [...]:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il livello dei costi di gestione ordinari C_G [...] viene determinato secondo la formula: $C_G = (C_o - E_{aa}) + C_{a,nr} + C_{rc,nr}$ A tali costi si prevede la possibilità di aggiungere il parametro C_{Add} relativo al livello dei costi incrementali di gestione legati alla realizzazione di nuovi investimenti, e/o all’entrata in vigore di nuove disposizioni normative e regolamentari” 	<p>Si propone di <u>rivedere la formula utilizzata per i costi di gestione in modo tale da includere un parametro specifico per i costi incrementali di gestione legati alla realizzazione degli investimenti, e/o all’entrata in vigore di nuove disposizioni normative e regolamentari</u>, in linea con quanto indicato al punto 5.2.a).</p>
5	7	<p>“Tariffa unitaria media [...]</p> <p>Ai fini della determinazione delle suddette componenti tariffarie, la metodologia analitica impiegata per formulare le stime previsionali di traffico deve essere caratterizzata da trasparenza e riproducibilità. Deve inoltre consentire</p>	<p>“Previsioni di traffico</p> <p>Ai fini della determinazione delle suddette componenti tariffarie, la metodologia analitica impiegata per formulare le stime previsionali di traffico deve essere caratterizzata da trasparenza e riproducibilità. Deve inoltre consentire l’effettuazione di analisi di simulazione, di sensitività e di rischio da parte dei soggetti</p>	<p>Si propone di definire in un paragrafo specifico la <u>metodologia utilizzata per la definizione delle stime di traffico e il relativo meccanismo di aggiornamento delle stime</u>. Si ritiene infatti che possa essere utile, al fine di una maggiore chiarezza del testo, che il tema delle stime di traffico venga rappresentato in maniera separata rispetto agli altri elementi del Piano Economico Finanziario.</p>

		l'effettuazione di analisi di simulazione, di sensitività e di rischio da parte dei soggetti istituzionalmente legittimati. Le suddette stime previsionali sono aggiornate alla scadenza di ogni periodo regolatorio.”	istituzionalmente legittimati. Le suddette stime previsionali sono aggiornate alla scadenza di ogni periodo regolatorio.”	
7	1 & 2	<p>“Ulteriori variazioni tariffarie</p> <p>7.1 Il concedente ha facoltà di introdurre variazioni in aumento o in diminuzione rispetto alla tariffa unitaria media integrata, come sopra definita, per effetto di specifiche previsioni normative in materia.</p> <p>7.2 Qualora il concedente intenda avvalersi di tale facoltà, i livelli tariffari complessivi definiti dal concessionario – comprensivi delle eventuali variazioni di cui al punto 7.1 – oltre ad assicurare il pieno rispetto dei criteri contenuti nelle disposizioni normative in materia, sono improntati, [...], al rispetto dei seguenti principi:</p> <p>a) efficienza produttiva della gestione, [...];</p>	<p>“Ulteriori variazioni tariffarie</p> <p>7.1 Il concedente ha facoltà di introdurre variazioni in aumento o in diminuzione rispetto alla tariffa unitaria media integrata, come sopra definita, per effetto di specifiche previsioni normative in materia.</p> <p>7.2 Qualora il concedente intenda avvalersi di tale facoltà, i livelli tariffari complessivi definiti dal concessionario – comprensivi delle eventuali variazioni di cui al punto 7.1 – oltre ad assicurare il pieno rispetto dei criteri contenuti nelle disposizioni normative in materia, sono improntati, [...], al rispetto dei seguenti principi:</p> <p>a) efficienza produttiva della gestione, [...];</p> <p>b) contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori;</p>	<p><u>Si propone di specificare al paragrafo 7.2 che, in caso di variazioni tariffarie esogene imposte dal concedente, venga comunque rispettato il principio di neutralità economico-finanziaria del piano, tramite l'implementazione del meccanismo di poste figurative.</u></p> <p>Tale meccanismo consente infatti di compensare attraverso incrementi/decrementi tariffari successivi eventuali ulteriori variazioni tariffarie imposte dal concedente in difetto/eccesso rispetto alla tariffa unitaria media integrata, consentendo al concessionario di ottenere un livello di remunerazione sul capitale investito compatibile con il livello del WACC regolatorio.</p>

		b) contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori; c) trasparenza, equità e non discriminazione tra gli utenti”	c) trasparenza, equità e non discriminazione tra gli utenti; d) neutralità economico-finanziaria del piano”	
7	3	“ Ulteriori variazioni tariffarie [...] In ogni caso, gli eventuali introiti derivanti dalle variazioni di cui al punto 7.1 non possono concorrere in alcun modo alla redditività del concessionario”	“ Ulteriori variazioni tariffarie [...] In caso di eventuali maggiori introiti derivanti dalle variazioni di cui al punto 7.1 questi non possono concorrere in alcun modo alla redditività del concessionario. In caso di eventuali minori introiti derivanti dalle variazioni di cui al punto 7.1 questi verranno compensati nel corso del periodo concessorio al fine di ottenere il livello di redditività previsto. Il recupero di eventuali maggiori / minori introiti derivanti dalle variazioni di cui al punto 7.1 avviene tramite il meccanismo di poste figurative, nel rispetto del principio di neutralità economico-finanziaria previsto dalla regolamentazione”	<u>Si propone di specificare meglio al paragrafo 7.3 il meccanismo di recupero di eventuali maggiori / minori introiti derivanti dalle variazioni tariffarie imposte dal concedente</u> , in linea con quanto indicato al paragrafo precedente, utilizzando il meccanismo delle poste figurative. In particolare, nel caso di riduzioni temporanee degli incrementi tariffari esogene rispetto ai meccanismi di calcolo della tariffa, per assecondare esigenze di sistema quali ad esempio la crisi economico-finanziaria, si richiede che venga previsto un meccanismo di recupero dei mancati introiti conseguiti dal concessionario negli anni rimanenti della concessione, in linea con i principi di neutralità economico-finanziaria e orientamento ai costi. Attualmente, la delibera Cipe n. 39/2007 prevede che i minori ricavi consuntivati nel corso del periodo regolatorio a causa di variazioni esogene degli incrementi tariffari, siano consuntivati nel saldo delle poste figurative capitalizzato al tasso di remunerazione nominale pre-tax WACC.
16	5 c)	“ Tasso di remunerazione del capitale investito [...]	“ Tasso di remunerazione del capitale investito [...]	Con riferimento a questo punto, la Relazione Illustrativa allegata alla delibera riporta nel campione di società confrontabili considerate per la stima del beta, oltre ad Abertis, Atlantia, Vinci, e Sias (tutte

		<p>c) <u>il coefficiente beta (β), quale misura del rischio sistematico</u>. Il coefficiente beta rappresenta la misurazione del rischio sistematico e non diversificabile cui è soggetta l'impresa operante in un determinato mercato. Tale valore è determinato con un'analisi per confronto dei cosiddetti <i>comparables</i>, ossia dei coefficienti beta di altre aziende o settori comparabili [...]"</p>	<p>c) <u>il coefficiente beta (β), quale misura del rischio sistematico</u>. Il coefficiente beta rappresenta la misurazione del rischio sistematico e non diversificabile cui è soggetta l'impresa operante in un determinato mercato settore. Tale valore è determinato con un'analisi per confronto dei cosiddetti <i>comparables</i>, ossia dei coefficienti beta di altre aziende e settori comparabili [...]"</p>	<p>operanti nel settore autostradale), anche Snam e Terna che operano in infrastrutture strategiche in regime di monopolio e sono imprese a capitale in parte pubblico. L'Autorità ha giustificato l'inclusione nel campione di stima anche di Snam e Terna, non appartenenti al settore autostradale, per tenere conto del "minore livello di rischio correlato al fatto che la società che dovrà gestire l'infrastruttura autostradale sarà interamente a partecipazione pubblica".</p> <p><u>A tal proposito e al fine di poter simulare autonomamente l'applicazione del coefficiente di rischio nell'ottica della bancabilità del PEF, si propone di rivedere l'analisi del beta per il calcolo del tasso di remunerazione del capitale, limitandola alle sole imprese quotate operanti nel settore autostradale, ritenendo che:</u></p> <p>i) <u>il settore autostradale sia caratterizzato da rischi sistematici specifici non comuni ad altri settori, e che non vengono comunque in alcun modo neutralizzati dalla gestione pubblica. La tratta autostradale A4 Quarto d'Altino – Trieste e il Raccordo Autostradale Villesse-Gorizia, risultano infatti tuttora sotto lo stato di emergenza per le insostenibili e oggettive condizioni di congestione del flusso veicolare;</u></p>
--	--	--	---	--

				<p>ii) <u>l'utilizzo di un campione "allargato" di stima del parametro beta, comprensivo di Snam e Terna, comporta un elemento di discontinuità rispetto alla metodologia attualmente utilizzata, recentemente confermata dal Cipe (Delibera Cipe n. 68/2017) e al resto del settore.</u> Oltretutto l'inclusione di imprese operanti in settori diversi costituisce un fattore discrezionale a livello metodologico che conduce ad esiti non del tutto prevedibili dagli investitori e dalla stessa Autorità nei periodi regolatori futuri.</p> <p>Si evidenzia che rispetto alla delibera n. 73/2018 pubblicata da codesta Autorità a luglio 2018, in seguito ai drammatici eventi di Genova di agosto 2018, è sensibilmente aumentato il rischio percepito per il settore. A titolo illustrativo, l'equity beta medio rilevato dalla banca dati Bloomberg di Atlantia e SIAS, calcolato su rendimenti giornalieri e un orizzonte temporale di un anno, rispettivamente a dicembre 2017 (prima degli eventi di Genova) e ottobre 2018 (dopo gli eventi di Genova), evidenzia una crescita di circa il 40%, passando da 0.68 a dicembre 2017 a 0.94 ad ottobre 2018.</p> <p>Infine, rispetto alla metodologia adottata per la stima del parametro beta per ciascuna società comparabile</p>
--	--	--	--	--

				<p>individuata, si richiede a Codesta Autorità di indicare nel dettaglio: (a) se i beta equity rilevati tramite la banca dati Thompson Reuters tengono conto di qualche aggiustamento, come ad esempio l'aggiustamento di Blume comunemente utilizzato per i beta equity individuati tramite la banca dati Bloomberg; (ii) se i rendimenti considerati per la stima del beta hanno un orizzonte temporale giornaliero, settimanale, o mensile; (iii) l'indice di mercato utilizzato per la stima del parametro beta per ciascuna delle società comparabili; (iv) l'orizzonte temporale considerato per la stima del parametro beta, generalmente relativo a uno, due, o cinque anni.</p>
17	1	<p>“Dinamica della componente tariffaria di gestione La stima annuale della componente tariffaria di gestione deve essere tale da non superare il valore risultante dalla seguente dinamica: $T_{G,t+1} \leq T_{G,t} \times (1 + \hat{P}_{t+1} - X_{t+1})$ dove [...]“</p>	<p>“Dinamica della componente tariffaria di gestione La stima annuale della componente tariffaria di gestione deve essere tale da non superare il valore risultante dalla seguente dinamica: $T_{G,t+1} \leq T_{G,t} \times (1 + \hat{P}_{t+1} - X_{t+1}) + T_{G_Add,t+1}$ dove [...]” $T_{G_Add,t+1}$ è il livello dei costi incrementali riferiti all'anno t+1, determinati all'inizio del periodo regolatorio assumendo $\frac{C_{Add,(t+1)}}{V_{t+1}}$ dove $C_{Add,(t+1)}$ sono i costi incrementali di gestione legati ai</p>	<p>Con riferimento ai punti 5.2.a) e 5.5 discussi precedentemente, <u>si propone di modificare la formula relativa alla dinamica della componente tariffaria di gestione al fine di tenere conto di un fattore specifico di compensazione degli oneri incrementali di gestione legati ai nuovi investimenti e/o all'entrata in vigore di nuove disposizioni normative e regolamentari.</u> La componente tariffaria determinata ex-ante all'inizio del periodo regolatorio, sulla base degli investimenti e dei costi previsti, verrà rivista ogni anno ex-post sulla base degli investimenti effettivamente realizzati e dei costi effettivamente sostenuti, in linea con quanto già definito al punto 22 dell'Allegato A della Delibera (“Adeguamento della tariffa unitaria media”).</p>

			nuovi investimenti e/o all'entrata in vigore di nuove disposizioni normative e regolamentari e V_{t+1} sono i volumi di traffico previsti corrispondenti al medesimo anno.”	
19	2 & 3	<p>“Obiettivo di incremento di produttività da efficientamento [...]</p> <p>19.2 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 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</p>	<p>“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 obiettivo di recupero di efficienza produttiva legato ai costi di gestione, diversi da: (i) le manutenzioni; (ii) i costi di rimborso del capitale investito netto relativo ad asset non reversibili; (iii) i costi incrementali di gestione legati alla realizzazione di nuovi investimenti, e/o all’entrata in vigore di nuove disposizioni normative e regolamentari.</p>	<p>Rispetto al coefficiente di efficientamento, in considerazione di quanto già discusso nei paragrafi precedenti e degli eventi più recenti legati ai rischi della gestione del settore autostradale, <u>si propone di escludere dal perimetro di applicazione del coefficiente di efficientamento:</u></p> <p>i) <u>i costi di manutenzione.</u> Tali costi vengono infatti determinati <i>ex-ante</i> sulla base del quadro esigenziale di ciascuna opera e, nel caso delle tratte autostradali attualmente gestite da Autovie Venete, in linea con le normative specifiche di sicurezza legate allo stato di emergenza. Si ritiene che la sovra-imposizione di un coefficiente esogeno di efficientamento delle manutenzioni, non parametrato sulle singole specificità delle opere, possa costituire un forte elemento di rischio per la concessionaria, compromettendone la sicurezza ed usufruibilità delle tratte;</p> <p>ii) <u>i costi di rimborso del capitale investito netto relativo ad asset di tipo non reversibile.</u> I costi di rimborso del capitale</p>

		<p>di efficientamento X_t, tali per cui: $\prod_{t=1}^5(1 - X_t) = 1 - X^*$ [...]</p> <p>19.3 I criteri e le metodologie di cui al punto 19.2 sono applicati per i successivi periodi regolatori, tramite l'effettuazione di nuove stime basate sull'aggiornamento del <i>dataset</i> agli ultimi dati disponibili, anche sulla base dei report di contabilità regolatoria [...].”</p>	<p>A partire da tale analisi, e anche in seguito alla valutazione delle condizioni di gestione specifiche di ciascuna tratta autostradale – con particolare riferimento alla presenza di stati di emergenza – l’Autorità ha individuato, con specifico riferimento alla tratta oggetto di concessione, la percentuale complessiva di recupero X^* valida per il primo periodo temporale definito quinquennio, annualmente declinata in singoli tassi annuali di efficientamento X_t, tali per cui: $\prod_{t=1}^n(1 - X_t) = 1 - X^*$ [...]</p> <p>19.3 I criteri e le metodologie di cui al punto 19.2 sono applicati per i successivi periodi regolatori, tramite l'effettuazione di nuove stime basate su: i) l'aggiornamento del <i>dataset</i> agli ultimi dati disponibili, anche sulla base dei report di contabilità regolatoria [...]; ii) eventuali considerazioni di carattere esclusivo per la singola tratta legate alle condizioni specifiche di gestione, con particolare riferimento alla presenza di stati di emergenza.”</p>	<p>sono relativi, in linea con quanto indicato dalla regolamentazione, ad ammortamento e remunerazione degli asset, dove l'ammortamento è determinato annualmente sulla base di aliquote tecnico-economiche e la remunerazione è calcolata sulla base del WACC pre-tax e del valore del capitale investito netto a [t-1]. Entrambe le componenti di rimborso del capitale sono quindi determinate tramite un meccanismo esogeno alle scelte di gestione del concessionario e non risultano direttamente efficientabili;</p> <p>iii) <u>i costi incrementali di gestione legati alla realizzazione di nuovi investimenti, e/o all'entrata in vigore di nuove disposizioni normative e regolamentari.</u> Come evidenziato precedentemente con riferimento al punto 5.2.a) del documento, trattandosi di costi incrementali, si ritiene ragionevole non includere tali costi nel perimetro di efficientamento, almeno nel corso del primo periodo regolatorio in cui tali costi vengono generati.</p> <p><u>Rispetto al periodo temporale di implementazione del parametro di efficientamento si richiede di prevedere nella definizione all'interno della delibera un orizzonte temporale non necessariamente legato ai</u></p>
--	--	---	--	--

				cinque anni del periodo regolatorio, in linea con quanto già indicato a pagina 16 della Relazione Illustrativa, ossia che il parametro di adeguamento X^* deve essere definito in modo “tale da consentire il riposizionamento del livello dei costi su[lla] frontiera, [...] su un orizzonte temporale considerato congruo”.
20	1	<p>“Dinamica della componente tariffaria di costruzione</p> <p>La stima annuale della componente tariffaria di costruzione, nel caso di opzione per CIN rivalutato è basata sulla seguente formula:</p> $T_{K,t+1} = \frac{C_{a,r,(t+1)} + C_{r,c,r,(t+1)} + PF_{K,t+1}}{V_{t+1}}$ <p>dove:</p> <p>[...]</p> <p>$PF_{K,t+1}$ indica l’importo, di segno positivo o negativo, delle poste figurative di cui al punto 2.14, definiti ex ante, volte ad assicurare per la componente tariffaria di costruzione, nel rispetto del principio della neutralità finanziaria, gradualità di variazione nel corso del periodo concessorio”</p>	<p>“Dinamica della componente tariffaria di costruzione</p> <p>La stima annuale della componente tariffaria di costruzione, nel caso di opzione per CIN rivalutato è basata sulla seguente formula:</p> $T_{K,t+1} = \frac{C_{a,r,(t+1)} + C_{r,c,r,(t+1)} + PF_{K,t+1}}{V_{t+1}}$ <p>dove:</p> <p>[...]</p> <p>$PF_{K,t+1}$ indica l’importo, di segno positivo o negativo, delle poste figurative di cui al punto 2.14, definiti ex ante, volte ad assicurare per la componente tariffaria di costruzione, nel rispetto del principio della neutralità finanziaria, gradualità di variazione nel corso del periodo concessorio, e la sostenibilità finanziaria degli investimenti”</p>	<p><u>Si propone di integrare la definizione di poste figurative riportata al punto 20.1 dell’Allegato A della Delibera con riferimento a quanto già riportato per il punto 2.14. Ossia, al fine di garantire, nel rispetto del principio di neutralità economico-finanziaria, la finanziabilità degli investimenti, implementando – negli anni di durata del finanziamento – un determinato profilo tariffario.</u> Gli eventuali “extra-profitti” generati per il meccanismo delle poste figurative nei primi anni della gestione vengono neutralizzati negli anni successivi tramite un profilo tariffario in riduzione, tale per cui il saldo delle poste figurative risulta essere pari a zero al termine della concessione.</p>

23	9	<p>“Meccanismi di penalità/premi con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi” [...] Il sistema di monitoraggio della qualità deve prevedere l'identificazione, da parte del concedente, di almeno un indicatore <i>j-esimo</i> per ciascuna delle seguenti aree tematiche: [...]</p>	<p>“Meccanismi di penalità/premi con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi” [...] Il sistema di monitoraggio della qualità deve prevedere l'identificazione, da parte del concedente - a cui è data facoltà di sospendere e/o modulare l'introduzione dei parametri di qualità in modo da non alterare gli equilibri economico-finanziari del PEF in particolare nel caso di stati di emergenza -, di almeno un indicatore <i>j-esimo</i> per ciascuna delle seguenti aree tematiche: [...]</p>	<p><u>E' condivisibile la volontà dell'Autorità di spingere al miglioramento continuo il gestore autostradale, tuttavia per alcune aree tematiche (es. velocità media di percorrenza, disponibilità dell'infrastruttura ecc.) l'applicazione di parametri di qualità ad una rete in stato emergenziale interessata nei tratti ad alta intensità di traffico da estesi cantieri di allargamento della carreggiata da due a tre corsie (quale il caso della tratta in concessione), potrebbe risultare particolarmente penalizzante con ripercussione sull'equilibrio economico-finanziario del PEF ed il potenziale effetto di allungare i tempi di risoluzione dell'emergenza.</u></p> <p><u>La previsione che sia il Concedente - valutata caso per caso la specificità della tratta oggetto di concessione - a decidere la tempificazione della produzione degli effetti del set completo degli indicatori di qualità consentirebbe di premiare o penalizzare la gestione in condizioni di "ordinaria" operatività.</u></p>
24	1	<p>“Adeguamento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti” [...] La seconda subcomponente ($H_{k,(t+1)}$) rappresenta la penalità applicabile nel caso in cui il ritardo nell'effettuazione degli</p>	<p>“Adeguamento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti” [...] La seconda subcomponente ($H_{k,(t+1)}$) rappresenta la penalità applicabile nel caso in cui il ritardo nell'effettuazione degli investimenti sia imputabile al concessionario, al fine di</p>	<p><u>Si propone di specificare nel testo del punto 24.1 che in caso di stati di emergenza come quello in cui si trovano le tratte autostradali attualmente gestite da Autovie Venete possa essere prevista la sospensione temporanea delle penalità. A tal proposito si evidenzia che lo stato di emergenza prevede il congelamento del disciplinare sanzioni e penali in capo al concessionario.</u></p>

		<p>investimenti sia imputabile al concessionario, al fine di disincentivare il posticipo degli investimenti stessi, fatti salvi i meccanismi di penalità previsti dalla convenzione, che possono arrivare anche alla revoca della stessa, e si determina come segue:</p> $H_{K,(t+1)} = -(\gamma_t \times R_c) \times \Delta_{I,K,(t+1)} $ <p>dove γ_t indica la quota di investimenti non realizzati per responsabilità imputabile al concessionario, cumulati fino all'anno t, rispetto al totale degli investimenti non realizzati nel medesimo periodo”</p>	<p>disincentivare il posticipo degli investimenti stessi, fatti salvi i meccanismi di penalità previsti dalla convenzione che possono arrivare anche alla revoca della stessa, o la presenza di stati di emergenza che possono richiedere la sospensione temporanea delle penalità. Nello specifico la componente si determina come segue:</p> $H_{K,(t+1)} = -(\gamma_t \times R_c) \times \Delta_{I,K,(t+1)} $ <p>dove γ_t indica la quota di investimenti non realizzati per responsabilità imputabile al concessionario, cumulati fino all'anno t, rispetto al totale degli investimenti non realizzati nel medesimo periodo”</p>	<p><u>Nelle Premesse dell’Atto Aggiuntivo firmato da Autovie Venete a novembre 2009 – successivo alla dichiarazione dello stato di emergenza – viene indicato che il Concessionario è autorizzato, sebbene nel limite complessivo di spesa del piano economico finanziario, ad effettuare i pagamenti degli investimenti “anche in difformità rispetto alla tempistica ed agli importi previsti per i singoli interventi all’interno del piano”.</u></p>
25	1	<p>“Poste figurative Per garantire la gradualità dell’evoluzione tariffaria, è possibile, ex ante, prevedere, per ciascun anno del periodo concessorio, l’inclusione di poste figurative di segno positivo o negativo, al fine di anticipare o posticipare la contabilizzazione dei costi ammessi rispetto all’anno di effettiva competenza,</p>	<p>“Poste figurative Per garantire la gradualità dell’evoluzione tariffaria e la finanziabilità degli investimenti, è possibile, ex ante, prevedere, per ciascun anno del periodo concessorio, l’inclusione di poste figurative di segno positivo o negativo, al fine di anticipare o posticipare la contabilizzazione dei costi ammessi rispetto all’anno di effettiva</p>	<p><u>Si propone di rivedere la definizione di poste figurative al punto 25 in modo tale da:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - tenere conto che <u>le poste figurative</u> – in casi specifici come quello delle tratte attualmente in concessione ad Autovie Venete – <u>possano consentire la finanziabilità degli investimenti garantendo un profilo tariffario: (i) più elevato nel periodo di costruzione e rimborso del finanziamento, e (ii) più basso negli anni successivi fino al termine della concessione in modo tale da garantire il rispetto dei principi</u>

		<p>a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico-finanziaria all'interno del periodo concessorio di cui al punto 4.2. Dette poste figurative <i>ex ante</i> sono ricomprese nella formula di cui al punto 20.”</p>	<p>competenza, a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico-finanziaria all'interno del periodo concessorio di cui al punto 4.2. Dette poste figurative <i>ex ante</i> sono ricomprese nella formula di cui al punto 20. Al fine di garantire la neutralità economico-finanziaria del piano all'inizio di ciascun periodo tariffario va verificato che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il saldo delle poste figurative – calcolato annualmente e capitalizzato al WACC nominale pre-tax – sia pari a zero al termine della concessione; - il valore attualizzato del flusso annuo delle poste figurative, calcolato per tutta la durata della concessione, utilizzando come tasso di attualizzazione il WACC nominale pre-tax, sia anch'esso pari a zero” 	<p><u>di neutralità economico-finanziaria, e un saldo delle poste figurative pari a zero al termine della concessione;</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>individuare i meccanismi tramite cui si verifica la neutralità economico-finanziaria del meccanismo delle poste figurative nel corso della durata della concessione, in linea con quanto attualmente stabilito dalla regolamentazione vigente (Delibera Cipe n. 39/2007 e s.m.i.).</u>
26	1-3	<p>“Meccanismo di contenimento degli extra-ricavi mediante <i>revenue sharing</i></p> <p>26.1 A partire dal periodo regolatorio successivo al primo,</p>	<p>“Meccanismo di contenimento degli extra-ricavi mediante <i>revenue sharing</i></p> <p>26.1 A partire dal periodo regolatorio successivo al primo, nel caso in cui la</p>	<p>Come evidenziato precedentemente ai punti 2.1.d) e 2.15 <u>si propone di ampliare la definizione del meccanismo di <i>revenue sharing</i>, non limitandolo ai soli ricavi incrementali derivanti da maggiori volumi di traffico, per garantire un'allocazione simmetrica dei</u></p>

	<p>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 dell'extra-ricavo, 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>26.2 Detto extra-ricavo sarà calcolato come differenza tra:</p> <ul style="list-style-type: none"> - i ricavi scaturiti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata ai volumi di traffico effettivo consuntivato; - i ricavi scaturenti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata ai volumi di traffico previsto ex ante maggiorato del 2% (ricavi soglia). 	<p>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 dell'extra-ricavo, 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>26.2 Detto extra-ricavo sarà calcolato come differenza tra:</p> <ul style="list-style-type: none"> - i ricavi scaturiti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata ai volumi di traffico effettivo consuntivato; - i ricavi scaturenti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata ai volumi di traffico previsto ex ante maggiorato del 2% (ricavi soglia); - eventuali costi operativi sostenuti dal concessionario derivanti dai 	<p><u>rischi, in linea peraltro con gli attuali meccanismi tariffari previsti in convenzione.</u></p> <p>A tal proposito si rileva che la Relazione Illustrativa della Delibera riporta nella sezione 3.3 a pagina 13/24 erroneamente la Società Autovie Venete S.p.a. tra le concessionarie soggette al regime tariffario numero 4, ossia declinato sulla base del parametro X-produttività. In realtà, con la Convenzione Unica sottoscritta nel 2007, Autovie Venete ha optato per il regime tariffario del Riequilibrio (declinato nella Delibera 39/2007 del Cipe) che prevede un'allocazione simmetrica del rischio traffico all'interno del periodo regolatorio.</p> <p><u>In considerazione del fatto che Autovie Venete è attualmente impegnata in un piano di investimenti urgente relativo alle opere attratte alla competenza del Commissario per superare lo stato di emergenza, si richiede che Codesta Autorità consideri la possibilità di mantenere una struttura simmetrica di allocazione dei rischi, in linea con il regime tariffario attuale, assicurando in caso di minori ricavi rispetto alle previsioni derivanti da volumi di traffico sensibilmente inferiori rispetto alle previsioni, il recupero dei mancati introiti nel periodo tariffario successivo, al fine di consentire la prosecuzione dei lavori e la sostenibilità economico-finanziaria del piano.</u></p>
--	---	---	--

		<p>26.3 Per i periodi regolatori successivi al primo, al fine di una corretta definizione dei costi operativi, si tiene adeguatamente conto del meccanismo di <i>revenue sharing</i> di cui al punto 26.1”</p>	<p>volumi di traffico effettivi in eccedenza.</p> <p>26.3 Per i periodi regolatori successivi al primo, al fine di una corretta definizione dei costi operativi, si tiene adeguatamente conto del meccanismo di <i>revenue sharing</i> di cui al punto 26.1</p> <p>26.4 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 negativa e oltre una soglia predeterminata, simmetrica rispetto alle variazioni positive di traffico, una percentuale del montante medio annuo della perdita, attribuibile al volume di traffico in difetto rispetto alla soglia, dovrà essere registrata quale posta figurativa ad incremento dei costi ammessi per il periodo regolatorio successivo in modo tale da garantire la sostenibilità economico-finanziaria del piano e l’allocazione simmetrica dei rischi.</p> <p>26.5 Detto recupero sarà calcolato come differenza tra:</p> <ul style="list-style-type: none"> - i ricavi scaturiti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata 	<p>Oltretutto si evidenzia che, trattandosi di una gestione <i>in house</i>, il rischio di eventuali minori volumi di traffico rispetto alle previsioni che compromettono l’equilibrio economico-finanziario del piano, in assenza di un adeguato meccanismo di salvaguardia, viene comunque trasferito alla collettività, tramite maggiori oneri di tassazione.</p>
--	--	--	--	--

			<p>ai volumi di traffico effettivo consuntivato;</p> <ul style="list-style-type: none">- i ricavi scaturenti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata ai volumi di traffico previsto ex ante diminuiti del 2% (soglia minima);- eventuali minori costi di gestione effettivi derivanti dai minori volumi di traffico.”	
--	--	--	---	--