

“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 AL DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE FORMULATE DA S.p.A. AUTOVIE VENETE - Trieste

Punto	Paragrafo	Citazione del testo da modificare / integrare	Inserimento del testo modificato / integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica / integrazione
4	1 b)	<p>“Finalità del sistema tariffario di pedaggio e applicazione del metodo del <i>price cap</i></p> <p>[...] 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 [...], una redditività del capitale investito pari al tasso di remunerazione <i>pre-tax</i> [...], con riferimento agli investimenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - effettuati su <i>asset</i> oggetto di concessione (reversibili), ivi compreso l’onere di subentro ovvero il valore delle opere assentite, già eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della precedente concessione, al netto: <p style="margin-left: 2em;">(i) delle precostituite riserve vincolate per ritardati investimenti;</p>	<p>“Finalità del sistema tariffario di pedaggio e applicazione del metodo del <i>price cap</i></p> <p>[...] 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 [...], una redditività del capitale investito pari al tasso di remunerazione <i>pre-tax</i> [...], con riferimento agli investimenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - effettuati su <i>asset</i> oggetto di concessione (reversibili), ivi compreso l’onere di subentro ovvero — il effettivamente corrisposto al Concessionario uscente costituito dal valore delle opere assentite, già eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della precedente concessione, al netto: 	<p>La specificazione delle componenti di quantificazione del valore di subentro deve essere conforme all’attuale quadro normativo e convenzionale vigente per il Concessionario uscente, che ben delinea il metodo di calcolo della somma da corrispondere.</p> <p>Ebbene, nel caso specifico di Autovie Venete, le pattuizioni convenzionali non prevedono, ai fini del calcolo del valore di subentro, la decurtazione delle riserve vincolate per ritardati investimenti.</p> <p>Rileva infatti, nel caso di specie, il contenuto dell’art. 5 della Convenzione di Concessione che disciplina i “<i>Rapporti inerenti la successione tra il subentrante ed il Concessionario uscente</i>” così come stabilmente modificato (ndr. a prescindere dallo scadere dello stato di emergenza e/o dell’OPCM n. 3702/2008) ai sensi dell’art. 6 dell’Atto Aggiuntivo del 2009 e dell’art. 2, comma 2 dell’Atto Integrativo del 2011, il cui utilizzo ai fini del calcolo dell’indennizzo viene richiamato anche dall’art. 3 del medesimo Atto Integrativo.</p>

“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 AL DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE FORMULATE DA S.p.A. AUTOVIE VENETE - Trieste

	<p>(ii) del “debito di poste figurative”, accantonato tra i fondi rischi ed oneri, costituito dall'eccedenza degli introiti da pedaggio rispetto ai costi ammessi a remunerazione dall'Ente concedente”;</p>	<p>(i) delle precostituite riserve vincolate per ritardati investimenti, se previsto dalle oggi vigenti pattuizioni convenzionali con il Concessionario uscente;</p> <p>(ii) del “debito di poste figurative”, accantonato tra i fondi rischi ed oneri, costituito dall'eccedenza degli introiti da pedaggio rispetto ai costi ammessi a remunerazione dall'Ente concedente”;</p>	<p>Si evidenzia, infatti, che l'articolo 6 (Rapporti inerenti la successione tra il subentrante ed il Concessionario uscente) dell'Atto Aggiuntivo sottoscritto il 18.11.2009, ridefinisce l'art. 5, comma 1, della Convenzione sostituendolo con <i>“Alla scadenza del periodo di durata della concessione, il Concessionario uscente resta obbligato a proseguire nella gestione dell'autostrada assentita in concessione [...] fino al perfezionamento del subentro [...]”</i> - e il comma 2 sostituendolo con <i>“Per le opere già assentite dalla convenzione 7.12.1999 [...] e per i nuovi interventi [...] eseguiti e non ancora ammortizzati alla scadenza della concessione, il Concessionario uscente ha il diritto al versamento di un indennizzo [...] pari alla somma algebrica del capitale investito regolatorio non ammortizzato [...] nell'anno di scadenza della concessione e dell'ammontare [...] "Credito di poste figurative" [...] nell'anno di scadenza della concessione [...]. L'indennizzo [...] dovrà essere quantificato alla scadenza [...] sulla base dei dati consuntivati ed indicati nel bilancio straordinario redatto [...] alla data del 31/03/2017”</i>.</p>
--	--	---	---

"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 AL DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE FORMULATE DA S.p.A. AUTOVIE VENETE - Trieste

				<p>Ne deriva pertanto che, ad oggi, secondo le vigenti pattuizioni convenzionali, il calcolo dell'indennizzo non prevede la riduzione del Patrimonio Netto aziendale attraverso la decurtazione dal suo valore delle precostituite riserve vincolate per ritardati investimenti.</p> <p style="text-align: center;">***</p> <p>Quanto al punto ii) si ritiene meritevole evidenziare sin d'ora e anche in questa sede come il valore rappresentato a bilancio risulti al lordo degli oneri fiscali sostenuti dalla Società.</p>
12	1 b)	<p>“Capitale Investito Netto (CIN)</p> <p>[...]</p> <p>b) <i>asset reversibili</i>, relativi agli investimenti realizzati nel corso della concessione, come quantificati al primo gennaio di ciascun esercizio del periodo regolatorio, comprensivi dell'onere di subentro da corrispondere al concessionario uscente, ovvero del valore delle opere assentite già eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della precedente concessione, al netto della</p>	<p>“Capitale Investito Netto (CIN)</p> <p>[...]</p> <p>b) <i>asset reversibili</i>, relativi agli investimenti realizzati nel corso della concessione, come quantificati al primo gennaio di ciascun esercizio del periodo regolatorio, comprensivi dell'onere di subentro da corrispondere effettivamente corrisposto al concessionario uscente, ovvero del valore delle opere assentite già eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della precedente concessione, al netto della precostituita riserva</p>	<p>Per quanto riguarda il riferimento alla disciplina sul trattamento della riserva, si rimanda a quanto già esposto con riferimento al punto 4.1.b).</p>

"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 AL DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE FORMULATE DA S.p.A. AUTOVIE VENETE - Trieste

		precostituita riserva vincolata per ritardati investimenti.”	vincolata per ritardati investimenti, se previsto dalle oggi vigenti pattuizioni convenzionali con il Concessionario uscente.”	
20	1	<p>“Dinamica della componente tariffaria di costruzione</p> <p>[...]</p> <p>Per t=0 (cioè all'inizio del periodo concessorio), il valore del CIN(r,t) corrisponde al livello dell'onere di subentro eventualmente corrisposto al concessionario uscente, ovvero al valore delle opere assentite già eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della precedente concessione, al netto della precostituita riserva vincolata per i ritardati investimenti”</p>	<p>“Dinamica della componente tariffaria di costruzione</p> <p>[...]</p> <p>Per t=0 (cioè all'inizio del periodo concessorio), il valore del CIN(r,t) corrisponde al livello dell'onere di subentro eventualmente corrisposto al concessionario uscente, ovvero al valore delle opere assentite già eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della precedente concessione, al netto della precostituita riserva vincolata per i ritardati investimenti, se previsto dalle oggi vigenti pattuizioni convenzionali con il Concessionario uscente”</p>	Per quanto riguarda il riferimento alla disciplina sul trattamento della riserva, si rimanda a quanto già esposto con riferimento al punto 4.1.b).