

Parere al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'articolo 13-bis del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172 e s.m.i.

L' Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità o ART), nella seduta del 22 novembre 2018

premesso che:

- con nota del 15/11/2018 (acquisita al prot. ART 9818/2018 in pari data) il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (di seguito: MIT) ha trasmesso uno schema di “Accordo di Cooperazione tra Amministrazioni aggiudicatrici ai sensi dell’articolo 17 della Direttiva 2014/23/UE e dell’articolo 13-bis del decreto legge 16 ottobre 2017, n.148 e s.m.i., relativo alla tratta autostradale A22 Brennero-Verona-Modena”, con relativi allegati, concernente, tra l’altro, la disciplina del rapporto tra il Concedente e il concessionario per la gestione della tratta autostradale A22 Brennero-Verona-Modena, nonché, per la progettazione, realizzazione e gestione degli interventi la cui descrizione è riportata nell’Allegato A del predetto Accordo, al fine di acquisire il parere di competenza previsto dall’articolo 13-bis, comma 4, del decreto-legge 16 ottobre 2017 n.148 e s.m.i.;
 - nella predetta nota si richiama l’attenzione in merito al piano finanziario-regolatorio predisposto dal concessionario sui seguenti punti, in quanto ritenuti divergenti dalle assunzioni contenute nella Delibera dell’Autorità n. 73 del 18 luglio 2018:
 - i) rideterminazione del coefficiente *equity beta*, essendo state escluse dal panel le società Snam e Terna nel calcolo del tasso di remunerazione del capitale investito (WACC);
 - ii) equiparazione dei contributi a fondo perduto erogati dal concessionario in favore degli Enti pubblici territoriali (relativi ad interventi di miglioramento della viabilità ordinaria funzionale all’asse autostradale per un importo complessivo di 800 milioni di euro) ai nuovi investimenti con conseguente ammissibilità ai fini tariffari e remunerazione;
 - con nota del 16/11/2018 (acquisita al prot. ART 9905/2018 in pari data) il MIT ha trasmesso la versione definitiva del Piano Economico Finanziario e della relativa relazione accompagnatoria, trasmessa dalla Regione Trentino Alto Adige;
 - con nota del 21/11/2018 (acquisita al prot. ART 10033/2018 in pari data) il MIT ha trasmesso il parere della DG GROW della Commissione Europea pervenuto in data 20 novembre u.s., nel quale viene evidenziato che lo schema di Accordo di Cooperazione non presenta incompatibilità con il diritto UE in materia di appalti pubblici e concessioni;
 - lo schema di Accordo di Cooperazione è strutturato in due parti:
PARTE I-Accordo di Cooperazione tra amministrazioni aggiudicatrici ai sensi dell’articolo 17 della direttiva 2014/23/UE;
PARTE II- Termini e condizioni per la realizzazione degli interventi e la gestione dell’infrastruttura autostradale A22 Brennero-Verona-Modena;
- esaminata la documentazione trasmessa, ritiene di svolgere le seguenti considerazioni in merito a quanto contenuto nella sola Parte II dell’Accordo di Cooperazione, atteso che il citato comma 4 dell’articolo 13-bis del decreto legge n. 148/2017 attribuisce alla Autorità il potere di rilasciare un parere sugli atti convenzionali di concessione.

I. Profili giuridici e regolatori

La normativa di riferimento in materia è costituita da:

- A. articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e s.m.i., che, nell'istituire - 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, ha, tra l'altro, previsto ai sensi del comma 2, lettera g) che la stessa Autorità provvede, *"con particolare riferimento al settore autostradale, a stabilire per le nuove concessioni nonché per quelle di cui all'art. 43, comma 1 e, per gli aspetti di competenza, comma 2 sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del price cap, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per ciascuna concessione; a definire gli schemi di concessione da inserire nei bandi di gara relativi alla gestione o costruzione; a definire gli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per le nuove concessioni; a definire gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, allo scopo di promuovere una gestione plurale sulle diverse tratte e stimolare la concorrenza per confronto;"*;
- B. 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 e s.m.i., 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 novembre 2018;
- C. articolo 2 della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sull'aggiudicazione dei contratti di concessione 26/02/2014, n. 2014/23/UE (da ora Direttiva 2014/23/UE), che dispone:

"1. La presente direttiva riconosce il principio per cui le autorità nazionali, regionali e locali possono liberamente organizzare l'esecuzione dei propri lavori o la prestazione dei propri servizi in conformità del diritto nazionale e dell'Unione. Tali autorità sono libere di decidere il modo migliore per gestire l'esecuzione dei lavori e la prestazione dei servizi per garantire in particolare un elevato livello di qualità, sicurezza e accessibilità, la parità di trattamento e la promozione dell'accesso universale e dei diritti dell'utenza nei servizi pubblici.

Dette autorità possono decidere di espletare i loro compiti d'interesse pubblico avvalendosi delle proprie risorse o in cooperazione con altre amministrazioni aggiudicatrici o di conferirli a operatori economici esterni.

2. La presente direttiva fa salvi i regimi di proprietà degli Stati membri. In particolare, non richiede la privatizzazione di imprese pubbliche che forniscono servizi al pubblico";
- D. articolo 17, commi 4 e 5 della Direttiva 2014/23/UE ove è previsto che: *"Un contratto concluso esclusivamente fra due o più amministrazioni aggiudicatrici o enti aggiudicatori di cui all'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), non rientra nell'ambito di applicazione della presente direttiva qualora siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni: a) il contratto stabilisce o realizza una cooperazione tra le amministrazioni aggiudicatrici o gli enti aggiudicatori partecipanti, finalizzata a fare in modo che i servizi pubblici che esse sono tenute a svolgere siano prestati nell'ottica di conseguire gli obiettivi che esse hanno in comune; b) l'attuazione di tale cooperazione è retta esclusivamente da considerazioni inerenti all'interesse pubblico; e c) le amministrazioni aggiudicatrici o gli enti aggiudicatori partecipanti svolgono sul mercato aperto meno del 20% delle attività interessate dalla cooperazione;*

Per determinare la percentuale delle attività di cui al paragrafo 1, primo comma, lettera b), al paragrafo 3, primo comma, lettera b), e al paragrafo 4, lettera c), si prende in considerazione il fatturato totale medio, o una idonea misura alternativa basata sull'attività, quali i costi sostenuti dalla persona giuridica, l'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore di cui all'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), in questione nei campi dei servizi, delle forniture e dei lavori per i tre anni precedenti l'aggiudicazione della concessione.

Se, a causa della data di costituzione o di inizio dell'attività della persona giuridica, amministrazione aggiudicatrice o ente aggiudicatore in questione, ovvero a causa della riorganizzazione delle sue attività, il fatturato, o la misura alternativa basata sull'attività, quali i costi, non è disponibile per i tre anni precedenti o non è più pertinente, è sufficiente dimostrare, segnatamente in base a proiezioni dell'attività, che la misura dell'attività è credibile”;

- E. articolo 5, commi 6 e 7 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e s.m.i. (da ora: Codice) che, recependo il disposto della Direttiva 2014/23/UE, stabilisce che:

“6. Un accordo concluso esclusivamente tra due o più amministrazioni aggiudicatrici non rientra nell'ambito di applicazione del presente codice, quando sono soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- a) l'accordo stabilisce o realizza una cooperazione tra le amministrazioni aggiudicatrici o gli enti aggiudicatori partecipanti, finalizzata a garantire che i servizi pubblici che essi sono tenuti a svolgere siano prestati nell'ottica di conseguire gli obiettivi che essi hanno in comune;*
- b) l'attuazione di tale cooperazione è retta esclusivamente da considerazioni inerenti all'interesse pubblico;*
- c) le amministrazioni aggiudicatrici o gli enti aggiudicatori partecipanti svolgono sul mercato aperto meno del 20 per cento delle attività interessate dalla cooperazione.*

7. Per determinare la percentuale delle attività di cui al comma 1, lettera b), e al comma 6, lettera c), si prende in considerazione il fatturato totale medio, o una idonea misura alternativa basata sull'attività, quale i costi sostenuti dalla persona giuridica o amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore nei settori dei servizi, delle forniture e dei lavori per i tre anni precedenti l'aggiudicazione dell'appalto o della concessione”;

- F. disposizioni di cui alla Parte III (Contratti di concessione), Capo I, del Codice (articolo 164 e seguenti);

- G. articolo 178, comma 1 del Codice, che sancisce quanto segue: *“1. Per le concessioni autostradali che, alla data di entrata in vigore del presente codice, siano scadute, il Concedente, che non abbia ancora provveduto, procede alla predisposizione del bando di gara per l'affidamento della concessione, secondo le regole di evidenza pubblica previste dalla Parte III del presente codice, nel termine perentorio di sei mesi dalla predetta data, ferma restando la possibilità di affidamento in house ai sensi dell'articolo 5. Qualora si proceda all'affidamento in house ai sensi dell'articolo 5, le procedure di affidamento devono concludersi entro trentasei mesi dall'entrata in vigore del presente codice. Fatto salvo quanto previsto per l'affidamento delle concessioni di cui all'articolo 5 del presente codice, è vietata la proroga delle concessioni autostradali”;*

- H. articolo 178, comma 8 – ter del Codice il quale, in merito alle autostrade che interessano una o più regioni, dispone che:

“Le concessioni autostradali relative ad autostrade che interessano una o più regioni possono essere affidate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a società in house di altre amministrazioni pubbliche anche appositamente costituite. A tal fine il controllo analogo di cui all'articolo 5 sulla predetta società in house può essere esercitato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti attraverso un comitato disciplinato da apposito accordo ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241, che eserciti sulla società in house i poteri di cui al citato articolo 5”;

- I. articolo 17, commi 1, 2 e 3, Direttiva 2014/23/UE che, in merito alla disciplina relativa all'*in house providing* dispone quanto segue:

“1. Una concessione aggiudicata da un'amministrazione aggiudicatrice o da un ente aggiudicatore ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), a una persona giuridica di diritto pubblico o di diritto privato

non rientra nell'ambito di applicazione della presente direttiva quando siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- a) l'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore esercita sulla persona giuridica di cui trattasi un controllo analogo a quello da esso esercitato sui propri servizi;*
- b) oltre l'80% delle attività della persona giuridica controllata sono effettuate nello svolgimento dei compiti ad essa affidati dall'amministrazione aggiudicatrice o dall'ente aggiudicatore controllante o da altre persone giuridiche controllate dall'amministrazione aggiudicatrice o dall'ente aggiudicatore di cui trattasi; e*
- c) nella persona giuridica controllata non vi è alcuna partecipazione di capitali privati diretti, ad eccezione di forme di partecipazione di capitali privati che non comportano controllo o potere di voto, prescritte dalle disposizioni legislative nazionali, in conformità dei trattati, che non esercitano un'influenza determinante sulla persona giuridica controllata. Si ritiene che un'amministrazione aggiudicatrice o un ente aggiudicatore di cui all'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), eserciti su una persona giuridica un controllo analogo a quello da esso esercitato sui propri servizi ai sensi del presente paragrafo, primo comma, lettera a), quando esercita un'influenza decisiva sugli obiettivi strategici e sulle decisioni significative della persona giuridica controllata. Tale controllo può anche essere esercitato da una persona giuridica diversa, a sua volta controllata allo stesso modo dall'amministrazione aggiudicatrice o dall'ente aggiudicatore.*

2. Il paragrafo 1 si applica anche quando una persona giuridica controllata che è un'amministrazione aggiudicatrice o un ente aggiudicatore di cui all'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), aggiudica una concessione all'amministrazione aggiudicatrice o all'ente aggiudicatore che lo controlla oppure a un'altra persona giuridica controllata dalla stessa amministrazione aggiudicatrice o ente aggiudicatore, purché non vi sia partecipazione di capitali privati diretti nella persona giuridica cui viene aggiudicata la concessione, ad eccezione di forme di partecipazione di capitali privati che non comportano controllo o potere di voto, prescritte dalle disposizioni legislative nazionali, in conformità dei trattati, che non esercitano un'influenza determinante sulla persona giuridica controllata.

3. Un'amministrazione aggiudicatrice o un ente aggiudicatore di cui all'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), che non eserciti su una persona giuridica di diritto pubblico o di diritto privato un controllo ai sensi del paragrafo 1 del presente articolo, può nondimeno aggiudicare una concessione a tale persona giuridica senza applicare la presente direttiva qualora siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni: a) l'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore di cui all'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), esercitano congiuntamente con altre amministrazioni aggiudicatrici o altri enti aggiudicatori su detta persona giuridica un controllo analogo a quello da essi esercitato sui propri servizi;

- b) oltre l'80% delle attività di tale persona giuridica sono effettuate nello svolgimento dei compiti ad essa affidati dalle amministrazioni aggiudicatrici o dagli enti aggiudicatori controllanti o da altre persone giuridiche controllate dalle stesse amministrazioni aggiudicatrici o enti aggiudicatori; e*
- c) nella persona giuridica controllata non vi è alcuna partecipazione di capitali privati diretti, ad eccezione di forme di partecipazione di capitali privati che non comportano controllo o potere di voto, prescritte dalle disposizioni legislative nazionali, in conformità dei trattati, che non esercitano un'influenza determinante sulla persona giuridica controllata.*

Ai fini del presente paragrafo, primo comma, lettera a), le amministrazioni aggiudicatrici o gli enti aggiudicatori di cui all'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), esercitano congiuntamente il controllo su una persona giuridica qualora siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- i) gli organi decisionali della persona giuridica controllata sono composti da rappresentanti di tutte le amministrazioni aggiudicatrici o enti aggiudicatori partecipanti. Singoli rappresentanti possono rappresentare varie o tutte le amministrazioni aggiudicatrici o gli enti aggiudicatori partecipanti;*
- ii) tali amministrazioni aggiudicatrici o enti aggiudicatori sono in grado di esercitare congiuntamente un'influenza determinante sugli obiettivi strategici e sulle decisioni significative di detta persona giuridica; e*
- iii) la persona giuridica controllata non persegue interessi contrari a quelli delle amministrazioni aggiudicatrici o degli enti aggiudicatori controllanti”;*

- J. l'articolo 5, commi da 1 a 5 del Codice, che recepisce pedissequamente l'articolo 17, commi 1, 2 e 3, della Direttiva 2014/23/UE;
- K. articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241, che disciplina la materia degli accordi tra le pubbliche amministrazione, prevedendo testualmente che:
- "1. Anche al di fuori delle ipotesi previste dall'articolo 14, le amministrazioni pubbliche possono sempre concludere tra loro accordi per disciplinare lo svolgimento in collaborazione di attività di interesse comune.*
- 2. Per detti accordi si osservano, in quanto applicabili, le disposizioni previste dall'articolo 11, commi 2 e 2-bis. A fare data dal 30 giugno 2014 gli accordi di cui al comma 1 sono sottoscritti con firma digitale, ai sensi dell'articolo 24 del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, con firma elettronica avanzata, ai sensi dell'articolo 1, comma 1, lettera q-bis), del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, ovvero con altra firma elettronica qualificata, pena la nullità degli stessi. Dall'attuazione della presente disposizione non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato. All'attuazione della medesima si provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie previste dalla legislazione vigente".*

Esercizio delle funzioni dell'Autorità

L' Autorità ha emanato gli atti di regolazione di competenza con le seguenti delibere:

- i) con Delibera n. 70/2016 del 23 giugno 2016, ha definito gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, prevedendo altresì che il Concedente, nelle procedure di affidamento delle concessioni, o di modifica degli elementi essenziali delle stesse, tenga conto dei livelli di efficienza strutturale [omissis];
- ii) con Delibera n. 2/2018 del 25 gennaio 2018, ha avviato un procedimento volto a definire il sistema tariffario da inserire nella nuova Convenzione;
- iii) con Delibera n. 73 del 18 luglio 2018 ha approvato il sistema tariffario di pedaggio, basato sul metodo del *price cap* e con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale.

II. Osservazioni dell'Autorità

Sezione I - Considerazioni generali

Quanto ai presupposti soggettivi, è necessario che nell'Accordo di Cooperazione, così come previsto dall'articolo 13 bis, comma 1, lett. b) del d.l. 148/2017, gli **Enti pubblici territoriali che hanno sottoscritto il Protocollo d'Intesa del 14 gennaio 2016** vengano indicati come soggetto concessionario, anche attraverso una propria *in house*.

Sul tema si è pronunciato anche il Consiglio di Stato (cfr. Consiglio di St., Parere, sez. I, Adunanza del 20 giugno 2018: da ora: Parere) il quale, in merito all'interpretazione dell'articolo 13 bis del d.l. 148/2017 ha statuito che: "... non vi è dubbio che le "convenzioni di concessioni" (precedute dai protocolli dati intesa del 14 gennaio 2016) tra il Ministero e gli enti territoriali richiamino l'istituto dell'accordo, ex art. 15 l. 241/90, e vedono contrapposti, da un lato, il Ministero nella qualità di ente Concedente e, dall'altro lato, **le regioni e gli altri enti pubblici nella veste di soggetto concessionario** [...] con la semplice possibilità per questi ultimi di utilizzare una "società in house" [...] per gestire la concessione senza che però quest'ultima divenga sub-concessionaria".

Quanto alla forma dell'Accordo di Cooperazione si evidenzia che ai sensi dell'articolo 15 della legge 241/1990 "A fare data dal 30 giugno 2014 gli accordi [...] sono sottoscritti con firma digitale, ai sensi dell'articolo 24 del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, con firma elettronica avanzata, ai sensi dell'articolo 1, comma 1, lettera q-bis), del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, ovvero con altra firma elettronica qualificata, pena la nullità degli stessi".

Sezione II. Osservazioni sull'articolato

Articolo 8 (OGGETTO)

Comma 1:

La parte II (Termini e condizioni per la realizzazione degli interventi e la gestione dell'infrastruttura autostradale A22 Brenner - Verona - Modena) Sezione I – Amministrativa contrattuale dell'Accordo, disciplina, tra l'altro, la progettazione, realizzazione e gestione degli interventi la cui descrizione è riportata in modo dettagliato nell'Allegato A, e, in termini identificativi, nel corpo dello stesso articolo 8, comma 1.

Nello specifico, la lettera l) prevede, tra l'altro, che gravino sul concessionario la progettazione, realizzazione e gestione degli *"Interventi di miglioramento della viabilità ordinaria funzionali all'asse autostradale"*.

A tale riguardo si ritiene necessario esprimere alcuni rilievi ed osservazioni.

Per economia e esigenze di sistematicità di trattazione detti rilievi ed osservazioni verranno svolti nella successiva Sezione III, relativa alle osservazioni sugli Allegati, anche con riferimento specifico a quanto contenuto nell'Allegato E.

Articolo 9 (OBBLIGHI DEL CONCESSIONARIO)

Comma 2:

Si ritiene che l'elenco degli obblighi incombenti sul concessionario debba tenere conto di quanto prescritto dall'articolo 37, comma 2, lett. g) del decreto legge 201/2011 e s.m.i. ove è stabilito, tra l'altro, che l'Autorità provvede *".... a definire gli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per le nuove concessioni"*, previsione, quest'ultima, che va coordinata con quanto previsto dall'articolo 28, comma 10 del decreto legge n. 98/2011.

Inoltre, alla luce di quanto previsto dall' articolo 18, comma 5, del d.lgs. 257/2016, deve ritenersi, stante il richiamo alle procedure competitive di cui all'articolo 11 della L.498/1992, che le competenze di ART in materia di predisposizione degli schemi dei bandi di gara di competenza dei concessionari autostradali - derivanti dal combinato disposto dell'articolo 37 d.l. 201/2011, nonché dell'articolo 28, comma 10, d.l. 98/2011 – debbano essere estese, oltre che ai servizi oil e non oil, anche gli affidamenti a terzi dei servizi di ricarica elettrica nonché di GNC e GNL.

Si ritiene pertanto che la formulazione del comma 2 debba essere opportunamente integrata; al riguardo si propone il testo aggiuntivo seguente:

[Il concessionario si obbliga]

"ad attenersi, ai sensi e per gli effetti del combinato disposto dell'art. 37, comma 2, lettera g) 2° capoverso del decreto legge 201/2011 e s.m.i., dell'art. 28, comma 10 del decreto legge 9 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dall'art. 1, della legge 15 luglio 2011, n. 111, nonché dell'art. 18, comma 5, del d.lgs. 257/2016, agli schemi dei bandi predisposti dall'Autorità di regolazione dei trasporti, relativi alle gare per l'affidamento dei servizi sulle aree autostradali".

Comma 2, lett. b):

con riferimento al Piano della manutenzione, ivi menzionato, si suggerisce di recepire anche nei pertinenti allegati (cfr. Allegato C) le definizioni contenute nel Codice, rispettivamente in tema di manutenzione ordinaria e straordinaria (cfr. articolo 3 lett. OO-Quater; OO-Quinques).

Comma 2, lett. u):

Si suggerisce una riformulazione della previsione del seguente tenore: “... *ad affidare il 100% di lavori, forniture e servizi a terzi con procedura ad evidenza pubblica, nel rispetto della normativa nazionale e comunitaria vigente e del codice dei contratti pubblici*”.

Comma 2, lett. gg):

Si ritiene necessario integrare la frase finale come segue: “*Gli oneri di tale subentro, [...], saranno riconosciuti ammissibili ai fini tariffari qualora riferibili a beni reversibili*”.

Comma 3:

In tema di risoluzione per inadempimento del termine di 18 mesi per la sottoscrizione del contratto di finanziamento si suggerisce l'inserimento di una clausola risolutiva espressa nell'Accordo di Cooperazione.

A tale fine, si suggerisce di stralciare dal comma in oggetto di cui trattasi il periodo da: “*Decorso*” sino a “*diritto*” e di sostituirlo con una clausola del seguente tenore:

“*Ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 del codice civile, l'Accordo di Cooperazione si risolve qualora il concessionario non adempia a tale obbligo nel termine convenuto.*

In tale caso il Concedente provvede a comunicare il preavviso della determinazione di risoluzione dell'Accordo con l'indicazione degli elementi dell'accertamento dell'inadempimento, fissando il termine di ... [specificare il numero giorni] entro il quale il concessionario a mezzo PEC deve dare dimostrazione dell'intervenuta sottoscrizione del contratto di finanziamento ovvero, in caso contrario, presentare una memoria contenente le ragioni che hanno impedito la sottoscrizione del relativo contratto.

Trascorso il termine di cui sopra senza che il concessionario abbia provveduto a documentare l'avvenuta sottoscrizione del contratto di finanziamento ovvero presentato le memorie, ovvero le ragioni addotte non siano state accettate dal Concedente, quest'ultimo, comunica al concessionario a mezzo PEC, entro [specificare il numero giorni] dalla ricezione della memoria, che intende avvalersi della clausola risolutiva espressa. Con la ricezione di tale dichiarazione da parte del concessionario la risoluzione si verifica di diritto”.

Comma 9:

L'Accordo di Cooperazione, così come configurato, sembra risultare di difficile coordinamento con il disposto dell'articolo 13 bis del Decreto che indica i soggetti pubblici che hanno sottoscritto, dapprima, il Protocollo d'intesa del 14 gennaio 2016 e, in conseguenza di questo, sottoscriveranno il citato Accordo.

Sembrerebbe, invece, compatibile con la previsione normativa una clausola che consenta una ridistribuzione delle azioni e/o quote all'interno degli stessi enti territoriali che hanno sottoscritto il predetto Protocollo d'intesa.

Comma 10:

Ove si identificasse il concessionario nella società *in house*, la previsione appare coerente con i principi giuridici. Tuttavia, dalla soluzione indicata dall'articolo 13 bis del d.l. 148/2017, ne consegue che la clausola dovrebbe essere resa coerente con il principio secondo cui la responsabilità penale è personale.

Comma 14

La previsione è già contenuta nell'articolo 13 bis, comma 2, del Decreto. Appare, pertanto, coerente con la natura imperativa della previsione quanto statuito nell'articolo 16, comma 1, lett. a) dell'Accordo di Cooperazione, che prevede la decadenza (*rectius risoluzione*) dell'Accordo in caso di grave inadempimento all'obbligo previsto dall'articolo 9, comma 14. Anche in questo caso, in omaggio al principio dell'efficienza, si suggerisce di inserire una clausola risolutiva che potrebbe essere del seguente tenore:

“*Ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 del codice civile, l'Accordo di Cooperazione si risolve qualora il*

concessionario non adempia a tale obbligo nel termine convenuto e precisamente:

Qualora il concessionario non adempia in un'unica soluzione a mezzo di ... (mezzo di pagamento) entro trenta giorni dalla sottoscrizione del presente Accordo di Cooperazione, il Concedente provvede a comunicare il preavviso della determinazione di risoluzione dell'Accordo con l'indicazione degli elementi dell'accertamento dell'inadempimento, fissando il termine di ... [specificare il numero giorni] entro il quale il concessionario a mezzo PEC deve presentare una memoria contenente le ragioni che hanno impedito l'adempimento.

Trascorso il termine di cui sopra senza che il concessionario abbia provveduto a presentare le memorie, ovvero le ragioni addotte non siano state accettate dal Concedente, quest'ultimo, comunica al concessionario a mezzo PEC, entro [specificare il numero giorni] dal verificarsi dell'inadempimento, che intende avvalersi della clausola risolutiva espressa. Con la ricezione di tale dichiarazione la risoluzione si verifica di diritto".

Comma 15:

Andrebbe specificato che l'obbligo di accantonamento e successivamente di versamento, così come previsto dalla legge, incombe altresì sulla Società incaricata della gestione dal concessionario. Anche qui sembrerebbe mancare la previsione di un meccanismo di penale, nel caso in cui "il concessionario o suoi aenti causa" non adempia a tale obbligo. Andrebbe, conseguentemente, integrato l'Allegato K all'Accordo di Cooperazione.

L'articolo 16, comma 1, lett. a) dell'Accordo di Cooperazione prevede per tale inadempimento la decadenza (*rectius: risoluzione*): anche per tale ipotesi di risoluzione si suggerisce l'inserimento di apposita clausola risolutiva espressa; inoltre, al fine di meglio graduare l'entità della "sanzione", sarebbe auspicabile prevedere delle penali per i casi di inadempimenti di minore entità. Anche qui, ove si condividesse il suggerimento, andrebbe conseguentemente integrato il predetto Allegato K.

Comma 16:

L'articolo 13 bis, comma 3 del Decreto prevede che il Concedente ed il concessionario debbano determinare il valore della Concessione¹; infatti, la previsione richiamata si limita a stabilire un valore minimo laddove statuisce che il valore della Concessione non sia inferiore a 580 milioni di euro.

Si ritiene pertanto che, nell'Accordo di Cooperazione, debba essere prevista una clausola contenente la determinazione puntuale del valore della concessione, a cui commisurare l'importo delle singole rate² decorrenti dal 2019 sino al 2024, con l'unica eccezione della prima rata il cui importo è fissato per legge in 160 milioni di euro.

Detta clausola dovrebbe altresì prevedere, dapprima, un sistema di penali per il mancato pagamento entro il termine di legge della rata annuale ed infine, per i casi di grave inadempimento, la risoluzione del rapporto. Andrebbe conseguentemente integrato il predetto Allegato K.

Articolo 10 (DURATA DELLA CONCESSIONE)

Comma 4:

Si evidenzia che il termine di un solo anno anteriore alla data di scadenza della concessione, previsto per le verifiche necessarie a valutare lo stato tecnico complessivo dell'infrastruttura al termine della concessione, non risulta coerente con il termine (minimo) di due anni previsto per tale incombenza dall'articolo 178, comma 6, del Codice. Si suggerisce pertanto di rimodulare la clausola in modo da renderla conforme alla disciplina richiamata.

Inoltre, per esigenze di corretta individuazione dei reciproci obblighi rispettivamente incombenti sul

¹ Cfr. articolo 13 bis, comma 3, ultima parte del Decreto ove è stabilito che: "Nella determinazione del valore della concessione ..."'

² Prevedendo la legge per queste ultime solo un valore minimo di 70 milioni.

Concedente e sul concessionario, si suggerisce di specificare che la durata della Convenzione è comprensiva delle fasi di progettazione, realizzazione e gestione.

Articolo 13 (RESPONSABILITÀ VERSO TERZI E ASSICURAZIONI)

Comma 1:

Appare opportuno prevedere che la copertura assicurativa relativa agli eventi di cui al comma 1, sia oggetto di revisione nei casi in cui l'importo delle Opere e/o degli Interventi di manutenzione straordinaria da realizzare subisca modificazioni correlate alla revisione del PEF per nuovi investimenti. Andrebbe altresì previsto che il Concedente determini la somma assicurata da porre a base della nuova polizza.

Articolo 14 (POTERI DEL CONCEDENTE)

Comma 1:

Si ritiene necessario inserire un punto g) del seguente tenore:

"g) esegue le attività di verifica e di eventuale contestazione in merito alle informazioni che il concessionario provvede ad inviare annualmente ai sensi dell'art. 25, per i successivi adempimenti di competenza di ART".

Relativamente invece al punto c), si ritiene necessario, dopo le parole *"pubblicizzazione dei dati"* aggiungere le seguenti: *"nel rispetto delle prescrizioni adottate da ART"*.

Articolo 16 (DECADENZA DALLA CONCESSIONE)

In termini generali, si evidenzia che l'istituto della decadenza della concessione è stato espunto dal Codice (cfr. articolo 176, comma 7 del Codice); infatti, nell'ottica della privatizzazione del rapporto tra Concedente e concessionario è oggi previsto un espresso rinvio al Codice civile, in merito all'istituto della risoluzione per inadempimento del concessionario.

Comma 4:

Si evidenzia che in caso di risoluzione per inadempimento del concessionario, e ferma la risarcibilità dei danni subiti dal Concedente, quale diretta conseguenza dell'inadempimento del concessionario a titolo di colpa o dolo, il Codice, in virtù del carattere di durata del rapporto, stabilisce che spetta al concessionario il rimborso dei costi sostenuti per la realizzazione delle opere già eseguite, qualora le stesse abbiano superato il collaudo.

Articolo 18 (AUTORIZZAZIONE PER MODIFICAZIONI SOGGETTIVE E OGGETTIVE DEL CONCESSIONARIO)

Le previsioni contenute nell'Accordo di Cooperazione (riconducibili alla disciplina dell'articolo 175, comma 2 del Codice), se da un lato appaiono coerenti con la presenza di un concessionario di natura privata, dall'altro non sembrano essere compatibili con la fattispecie del caso concreto, in cui, seppur a vario titolo, sono coinvolti solo soggetti pubblici. Le operazioni di scissione, fusione etc. riguardano, invece, esclusivamente operatori di mercato, non Enti pubblici territoriali che in questo caso costituiscono il soggetto concessionario.

Articolo 19 (PIANO ECONOMICO FINANZIARIO)

Comma 1:

Si ritiene che la formulazione del comma 1, secondo cui “*Il PEF, redatto ai sensi del Decreto Interministeriale n. 125/97 del 15 aprile 1997, ed il PFR, redatto ai sensi della Delibera ART n. 73/2018, riportati nell’Allegato E) del presente Accordo di Cooperazione, risultano vincolanti per il concessionario sino alla data di scadenza della Concessione fissata all’art. 10 del presente Accordo di Cooperazione*

” debba essere necessariamente integrata, anche alla luce della previsione di cui al comma 2 dello stesso articolo 19, con le seguenti parole “*fatti salvi i previsti aggiornamenti*”.

In merito ai contenuti dell’Allegato E relativi al PEF, si rimanda alle osservazioni specifiche riportate nella “Sezione III. Osservazioni sugli Allegati”.

Comma 3:

La disposizione in esame appare coerente con il tema dell’allocazione dei rischi, laddove afferma che il rischio di progettazione è a carico del concessionario solo dopo l’approvazione del progetto definitivo da parte del Concedente.

Si ritiene tuttavia che debba essere operata una separazione del rischio di costruzione rispetto a quello di progettazione, atteso che gli eventi rischiosi collegati alla costruzione sono diversi da quelli relativi alle fasi della progettazione e che, inoltre, la fase della costruzione ha luogo, per definizione, solo dopo l’approvazione del progetto esecutivo, che costituisce l’ultimo livello della progettazione, così come previsto dall’articolo 23 del Codice.

Quanto alle singole tipologie di rischio relative alla fase della progettazione, sulla scorta delle indicazioni di ANAC, si ritiene che andrebbero disciplinate quanto meno la seguente tipologia di rischio:

1) il rischio di progettazione, derivante da errori od omissioni di progettazione che rendono necessari interventi di modifica del progetto e che incidono sui tempi e sui costi di realizzazione dell’opera. Il rischio in oggetto andrebbe posto a carico del concessionario, che è obbligato alla definizione dei diversi livelli progettuali;

Quanto alla fase della costruzione, andrebbero considerate le seguenti tipologie di rischio:

1) il rischio di esecuzione dell’opera difforme dal progetto, collegato al mancato rispetto degli standard di progetto. Il rischio andrebbe posto a carico del concessionario;

2) il rischio di errata valutazione dei costi e tempi di costruzione. Il rischio in oggetto andrebbe posto a carico del concessionario, quale soggetto obbligato alla realizzazione degli interventi;

- [ovvero]

se conseguente a varianti richieste dal Concedente, il rischio dovrebbe essere ugualmente posto a carico del concessionario;

3) il rischio di inadempimenti contrattuali di fornitori e subappaltatori. Tale tipologia di rischio dovrebbe essere posta a carico del concessionario;

4) il rischio di aumento del costo dei fattori produttivi o di inadeguatezza o indisponibilità dei medesimi fattori previsti nel progetto: anche tale tipologia di rischio andrebbe posta a carico del concessionario;

5) il rischio di inaffidabilità ed inadeguatezza della tecnologia utilizzata andrebbe ugualmente posto a carico del concessionario.

Comma 6:

Si suggerisce di aggiungere alla fine, dopo “si applicano le penali di cui all’art. 33”, la frase: “*fatto salvo quanto previsto dai punti 24 (Adeguamento tariffario correlato all’attuazione degli investimenti) e 27 (Monitoraggio*

annuale della qualità e degli investimenti) della Delibera ART n. 73/2018”.

Comma 7:

Si suggerisce di aggiungere alla fine per miglior precisazione, dopo “*...a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico – finanziaria*”, la frase: “*e secondo le modalità previste al punto 25 della Delibera ART n. 73/2018*”.

Comma 8:

La previsione non sembra del tutto coerente ed armonizzata con la disciplina normativa sulla revisione del PEF, contenuta nell’articolo 165, comma 6, del Codice. Ne deriva, ad esempio, che, poiché il presupposto indicato dalla legge è relativo alla sussistenza di “*fatti non riconducibili al concessionario*”, qualora le modifiche richieste in sede di approvazione al progetto definitivo dipendessero da una inadeguatezza del progetto del concessionario, nessuna revisione sarebbe ipotizzabile.

Si suggerisce di integrare il testo con la seguente precisazione: “*Non si dà luogo alla revisione del PEF quando i nuovi e maggiori costi derivanti dalla necessità di rielaborare i livelli progettuali sono dipendenti da fatti imputabili al concessionario, in coerenza con l’allocazione dei rischi progettuali*”.

Comma 11:

Il riferimento alle penali di cui all’art. 19, comma 11 lettera b), deve essere espunto, atteso che la previsione delle penali non può essere contemplata nell’ipotesi di recesso a seguito del mancato raggiungimento di un accordo in merito alla revisione del PEF, in coerenza con quanto previsto dall’art. 165, comma 6, ultima parte del Codice dei contratti pubblici.

Articolo 26 (MECCANISMI DI PREMIALITA'/PENALITA' CON RIFERIMENTO ALLA VALUTAZIONE DELLA QUALITA' DEI SERVIZI)

Comma 1:

La formulazione appare non del tutto coerente con il disposto del punto 23.9 della Delibera ART n. 73/2018, che attribuisce al Concedente (e non al concessionario) il compito di stabilire gli indicatori di qualità (“*Il sistema di monitoraggio della qualità deve prevedere l’identificazione, da parte del Concedente, di almeno un indicatore j-esimo per ciascuna delle seguenti aree tematiche [omissis]*”). In particolare, manca nel comma 1 e/o nel comma 2 l’esplicitazione che deve essere il Concedente a definire la lista degli indicatori per il monitoraggio della qualità dei servizi.

Articolo 28 (TERMINI PER LA PRESENTAZIONE DELLE PROGETTAZIONI)

Comma 3:

La previsione della decadenza (*rectius* risoluzione, si veda quanto già osservato in riferimento all’articolo 16), almeno come primo strumento di coercizione, sembra eccedente il fine ed il principio di proporzionalità. Si invita a valutare la previsione di un meccanismo crescente di penali.

Articolo 30 (VERIFICHE E COLLAUDI)

Comma 1:

Il procedimento di nomina dei tecnici deputati al collaudo deve essere armonizzato con i principi a tutela del conflitto di interesse. Ferma restando, pertanto, la facoltà di nomina in capo al Concedente, dovrebbe essere

inibito il ricorso a soggetti riconducibili in modo diretto o indiretto agli Enti pubblici territoriali ed al concessionario.

Articolo 33 (PENALITA' SULL'ESECUZIONE DEGLI INVESTIMENTI)

L'impostazione di questo articolo sulle penali, nonché i commi relativi alla loro quantificazione, dovrebbero essere meglio armonizzati con quanto previsto dal punto 24 della Delibera ART n. 73/2018, in particolare relativamente alla previsione della sub-componente tariffaria (H_K) che: *"rappresenta la penalità applicabile nel caso in cui il ritardo nell'effettuazione degli 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"*. Ciò al fine di assicurare l'efficacia del meccanismo di penalità attuato direttamente tramite la tariffa.

Articolo 34 (RISOLUZIONE DEL RAPPORTO PER INADEMPIMENTO DEL CONCEDENTE E REVOCA DELLA CONCESSIONE PER MOTIVI DI PUBBLICO INTERESSE)

Comma 1, lett. c):

La previsione va armonizzata con l'articolo 176 del Codice.

Articolo 37 (REGIME DEI LAVORI E DELLE FORNITURE DI BENI E SERVIZI)

Comma 4:

La previsione deve essere coordinata con quanto previsto all'articolo 9, comma 2, dell'Accordo di Cooperazione.

Ulteriori osservazioni relative alla Parte II

Così come da indicazioni di ANAC, si suggerisce di disciplinare le seguenti ulteriori tipologie di rischio, con conseguente ripartizione del rischio tra Concedente e concessionario:

- 1) il rischio di commissionamento, ossia il rischio che l'opera non riceva l'approvazione da parte di altri soggetti pubblici o dei portatori di interessi nei confronti dell'opera da realizzare, con conseguenti ritardi nella realizzazione e/o insorgenza di contenziosi;
- 2) il rischio amministrativo, connesso al notevole ritardo o al diniego nel rilascio di autorizzazione (pareri, nulla osta, licenze) da parte dei soggetti competenti, con conseguenti ritardi nella realizzazione degli interventi;
- 3) il rischio espropri, connesso a ritardi da espropri o a maggiori costi di esproprio per errata progettazione;
- 4) il rischio ambientale/o archeologico, ossia rischio di bonifica dovuto alla contaminazione del suolo ed il rischio di ritrovamenti archeologici ai sensi dell'articolo 19, comma 1, lett. a), con conseguenti ritardi nella realizzazione dell'opera ed incremento dei costi per il risanamento ambientale o per la tutela archeologica;
- 5) il rischio normativo, regolamentare e politico, derivante dalle modifiche sopravvenute dell'assetto regolatorio e da decisioni politiche programmatiche non prevedibili contrattualmente, con conseguente aumento dei costi per l'adeguamento;
- 6) il rischio finanziario, inteso come rischio di aumento dei tassi di interesse;
- 7) il rischio di finanziamento, ossia di mancato reperimento delle risorse di finanziamento a copertura dei costi.

Sezione III. Osservazioni sugli ALLEGATI

ALLEGATO A - Descrizione interventi

ALLEGATO E - Relazione esplicativa al Piano economico – finanziario (PEF) e Piano finanziario regolatorio (PFR)

L'Allegato A contiene in forma tabellare e tramite mappe la descrizione degli interventi riportati anche nel Piano economico finanziario. Tenendo conto di ciò, le osservazioni che seguono si riferiscono all'Allegato E e, ove opportuno, all'Allegato A.

In merito all'Allegato E, si rileva che esso è rubricato come *"Relazione esplicativa al Piano Economico – Finanziario (PEF) e Piano Finanziario Regolatorio (PFR)"*.

A pag. 2 di detta Relazione esplicativa viene indicato, riguardo al PEF, che *"Il presente Piano Economico-Finanziario (il "PEF") [...] è stato redatto sulla base dei principi contabili generalmente adottati nelle rilevazioni aziendali e delle principali norme esistenti in tema di legislazione fiscale e di legislazione del comparto autostradale."*.

Peraltro, si evidenzia come nessun riferimento sia invece rinvenibile, nella citata Relazione, in merito alle modalità di redazione del Piano Finanziario Regolatorio (PFR); di fatto, malgrado il titolo della Relazione, nel corpo della medesima non è presente alcuna indicazione circa le modalità della sua elaborazione, in particolare in merito al puntuale rispetto dei principi definiti nella Delibera ART n. 73/2018.

Si ritiene pertanto che detto Allegato E, nella sua forma definitiva, debba dare esplicita evidenza delle assunzioni alla base della redazione del PFR, anche attraverso esplicativi riferimenti al contenuto del documento Excel "Allegato E _PFR "Brenner Corridor".

Ciò premesso, si segnalano qui di seguito le significative criticità rilevate a seguito dell'esame dei predetti allegati, ed in particolare della suddetta versione Excel del PFR.

Investimenti

L'analisi condotta ha evidenziato che:

- a. alla voce "Riepilogo Investimenti", viene riportata la sotto-voce denominata "INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO DELLA VIABILITA' ORDINARIA FUNZIONALI ALL'ASSE AUTOSTRADEALE", che ammonta € 800 milioni di euro;
- b. l'Allegato A – descrizione degli interventi - riporta nella **Sezione I-12**) una lista denominata "INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO DELLA VIABILITA' ORDINARIA FUNZIONALI ALL'ASSE AUTOSTRADEALE", per un importo complessivo lordo di progetto di circa 1190 milioni di euro, di cui 800 milioni rubricati come "IMPORTO FINANZIAMENTO PROPOSTO";
- c. nel citato PFR Excel, un ammontare di 800 milioni viene considerato ai fini della quantificazione degli investimenti in asset reversibili e del conseguente calcolo dei costi di ammortamento e di remunerazione di detti asset, e quindi dei "costi del capitale", e che tali costi sono a loro volta considerati nella loro totalità ai fini della valutazione della "componente tariffaria T_k ";

Al riguardo, va rilevato che:

- i) la Delibera ART n. 73/2018 (cfr. punto 5.2, lettera b, dell'Allegato A) stabilisce che la componente tariffaria di costruzione (T_k) è 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 concessione);
- ii) il punto 3.1) del richiamato Allegato A) stabilisce che, ai fini della disciplina del sistema tariffario, le attività del concessionario sono distinte in: a) **Attività autostradali**: attività attinenti alla progettazione, costruzione, gestione, nonché alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle tratte autostradali destinate alla circolazione dei veicoli; b) **Attività accessorie**: attività collegate allo sfruttamento commerciale delle aree e delle pertinenze autostradali, non correlate alla circolazione dei veicoli, ivi compresi (i) servizi di distribuzione carbolubrificanti ed attività commerciali e ristorative nelle aree di servizio, (ii) cavidotti; (iii) segnaletica e pannelli informativi; (iv) servizi tecnologici ed informativi; c) **Attività non pertinenti**: attività diverse da quelle indicate alle lettere a) e b).
 - iii) il punto 3.2) di detto Allegato A) stabilisce, altresì, che il **sistema tariffario di pedaggio afferisce esclusivamente alle attività autostradali**, fatto salvo l'assorbimento dell'extraprofitto relativo alle attività accessorie.
 - iv) In merito ai **“Criteri generali di ammissibilità dei costi”** il punto 9.1 del richiamato Allegato A) stabilisce che l'ammissibilità ai fini tariffari dei costi operativi e di capitale è subordinata al rispetto, tra l'altro, del criterio di **pertinenza** che stabilisce che 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 3.1, lettere a) e b)**.
 - v) Per quel che concerne specificatamente i **“Criteri di ammissibilità degli investimenti”** il punto 13.1 dell'Allegato A) stabilisce che: *“Sono ammissibili ai fini tariffari, con riferimento all'intero periodo concessorio, i seguenti investimenti, realizzati/conferiti ed iscrivibili in bilancio: a) gli investimenti in asset reversibili oggetto di concessione, come quantificati nel Piano Finanziario Regolatorio; b) gli investimenti in asset non reversibili, strettamente necessari alle attività autostradali, come quantificati nel Piano Finanziario Regolatorio; c) gli ulteriori investimenti in asset reversibili, inseriti in eventuali atti aggiuntivi alla convenzione di concessione, qualora concordati con il Concedente”*.

Alla luce di quanto sopra si evidenzia che l'esame congiunto degli allegati E) ed A) all'Accordo di Cooperazione [cfr. Allegato A sez. I-12- “INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO DELLA VIABILITÀ ORDINARIA FUNZIONALI ALL'ASSE AUTOSTRADALE”] non fornisce sufficienti elementi per comprendere se gli interventi citati riguardino investimenti effettuati dal concessionario in asset reversibili ovvero in asset non reversibili, ma strettamente necessari alle attività autostradali. Solo ove fossero integrati tali presupposti, i relativi investimenti potrebbero essere ammessi in tariffa, giuste le previsioni della Delibera ART n. 73/2018.

Tasso di remunerazione del capitale investito

Nella versione Excel del PFR e nella relazione esplicativa (Allegato E all'Accordo di Cooperazione) risulta essere stato adottato un valore del WACC pari al 6,79%, anziché pari al 5,70%, come indicato nell'Allegato A) alla Delibera ART n. 73/2018.

Nella nota di trasmissione del MIT (prot. ART 9818/2018) viene, tra l'altro, esplicitamente fatta menzione di alcune variazioni nella metodologia di calcolo utilizzata, rispetto a quella proposta da ART, ed in particolare viene esplicitato che il coefficiente *equity beta* è stato calcolato escludendo le società Terna e Snam.

Al riguardo si osserva quanto segue.

Le modalità di calcolo di tale valore del 6,79% sono rinvenibili al punto 13 dell'Allegato E. L'esame di quanto ivi riportato porta ad evidenziare che la differenza tra i due valori del WACC non è dovuta esclusivamente alla scelta di diverse società *comparables* per il calcolo del coefficiente *beta*, quanto piuttosto riconducibile ad una complessiva metodologia di stima (indicata nel citato Allegato E) non totalmente conforme a quanto stabilito nella Delibera ART n. 73/2018, nonché ad un aggiornamento del valore del *risk free rate*.

Segue una tabella riassuntiva che riporta in colonna i diversi valori dei parametri utilizzati per il calcolo del WACC ed in particolare:

- Parametri usati nell’ambito della Delibera ART n. 73/2018;
- Parametri usati nell’ambito della Delibera ART n. 73/2018, con aggiornamento del valore del parametro *risk free rate* ad ottobre 2018;
- Parametri riportati nell’Allegato E all’Accordo di cooperazione.

WACC		Delibera 73/2018	Delibera 73/2018 con <i>rfr</i> ottobre 2018	Allegato E Accordo Cooperaz.
Risk Free Rate Nominale	[1]	RFR	2,01%	2,38%
Premio al Debito	[2]	ROD - RFR	2,00%	2,00%
Costo del Debito Nominale	[4]	[1]+[2]	4,01%	4,38%
IRES	[5]	legge bilancio 2017	24,00%	24,00%
IRAP	[6]	Note	4,82%	4,82%
Aliquota Fiscale	[7]	[5]+[6]	28,82%	28,82%
scudo fiscale	[8]	[5]	24,00%	24,00%
Costo del Debito Nominale pre-tax	[9]	[4]x(1-[8])/(1-[7])	4,29%	4,68%
Equity Risk Premium	[10]	ERP	5,50%	5,50%
Leva Finanziaria (D/E)	[11]	media settore	0,67	0,67
Gearing (D/(D+E))	[12]	media settore	0,40	0,40
Asset Beta	[13]	beta	0,33	0,33
Equity Beta	[16]	[13]x(1+[11]x(1-[8]))	0,4939	0,4939
Costo Nominale dell'Equity post-tax	[17]	[1]+([10]x[16])	4,73%	5,09%
Costo Nominale dell'Equity pre-tax	[18]	[17]/(1-[7])	6,64%	7,16%
Wacc Nominale pre-tax	[19]	[9]x[12]+[18]x(1-[12])	5,70%	6,16%
				6,79%

Di seguito vengono analizzate le singole componenti del WACC.

Risk Free Rate (*rfr*)

La Delibera ART n. 73/2018 considera come rfr il BTP decennale con rilevazione mensile sull’ultimo dato disponibile. Il valore di tale tasso ad aprile 2018 era pari a 2,01%; la fonte del dato, in linea con quanto fatto dalle altre autorità settoriali, è la Banca d’Italia - Statistiche Mercato Finanziario.

L’Allegato E considera come rfr il BTP decennale con rilevazione mensile sugli ultimi 12 mesi antecedenti il 31 dicembre dell’ultimo anno del periodo regolatorio in scadenza. Il valore di tale tasso è indicato al 2,11%; Fonte Banca d’Italia - Statistiche Mercato Finanziario.

Si osserva che in linea di principio l’Autorità intende assicurare che il valore del WACC risulti commisurato alle condizioni di mercato correnti, in quanto maggiormente idonee a catturare quelle prospettive; in tal senso il WACC va calcolato aggiornando i parametri del modello, sulla base degli ultimi dati aggiornati disponibili, in modo da riflettere la costante evoluzione del mercato.

Si evidenza che il nuovo valore del *rfr* da prendere in considerazione deve essere quello rilevato ad ottobre 2018, che risulta pari a 2,38%, come riportato nella precedente tabella.

Premio al debito

L'Allegato E considera il valore 2% come massimo ammissibile, senza fornire evidenza della media del costo del debito (determinato dal rapporto tra oneri finanziari e debiti finanziari) come risultante dai dati di bilancio.

La Delibera ART n. 73/2018 prevede di fissare il premio al debito in funzione della media del costo del debito (determinato dal rapporto tra oneri finanziari e debiti finanziari) come risultante dai dati di bilancio delle società autostradali, ma con il limite massimo ammissibile di due punti percentuali. Il valore assunto da ART nella Delibera n. 73/2018 è dunque pari al 2% (fonte dei dati di bilancio: AIDA).

Aliquota fiscale complessiva

Nella Delibera ART n. 73/2018 viene indicata un'aliquota fiscale complessiva pari a 28,82%, frutto della somma algebrica delle aliquote IRES ed IRAP (quest'ultima pari al 4,82%, in quanto è la massima applicabile da parte delle Regioni).

Nell'Allegato E viene indicata una aliquota fiscale complessiva pari a 27,81%; tale valore, peraltro, non sembra nemmeno frutto dell'applicazione della formula ivi indicata, quanto riconducibile a prassi regolatorie precedenti la Delibera ART³ (da ultimo Delibera CIPE n. 68/2017), finalizzate a tenere conto della parziale deducibilità dell'IRAP dall'IRES.

Si evidenza che il valore dell'aliquota fiscale complessiva da prendere in considerazione deve essere 28,82%, come riportato nella precedente tabella.

Equity Risk Premium (ERP)

Nella Delibera ART n. 73/2018 il premio al rischio viene calcolato utilizzando la serie DMS, che indica un valore pari al 5,5%.

Nell'Allegato E viene adottato un valore pari al 5,5%, omettendo tuttavia di fare riferimento alla corretta previsione normativa.

Gearing

La Delibera ART n. 73/2018 calcola il *gearing* come media dell'indicatore di settore; il valore stimato è pari al 40%; la fonte dei dati è il dataset AIDA.

L'Allegato E riporta il valore della Delibera ART n. 73/2018.

Si osserva che nell' Allegato E è stato correttamente adottato il valore nozionale calcolato dall'Autorità, basato sulla media di settore. Tale valore è stato usato nell' Allegato E anche per la leva finanziaria nella fase di *relevering*.

Asset beta

Delibera ART: gli elementi specifici del calcolo sono i seguenti:

- i. sono stati considerati 6 *comparables* (Atlantia, Sias, Abertis, Vinci, Snam, Terna);
- ii. il periodo di osservazione riguarda 2 anni di rilevazioni giornaliere;
- iii. la data di calcolo è riferita al periodo immediatamente antecedente la pubblicazione della Delibera, ossia 13 giugno 2018).

Il *delevering* viene effettuato con la leva calcolata sui valori contabili ed il mercato di riferimento è DJStocks. Il valore finale ottenuto è pari 0,33; la fonte dei dati è la banca dati Datastream, Thomson-Reuters.

³ $t = t_{ires} + t_{irap}(1-10\% * t_{ires})$ – fonte CIPE

L'Allegato E, nella stima di calcolo, sembra fare impropriamente riferimento a prassi regolatorie antecedenti la Delibera ART, (i) considerando come *comparables* solo le società Atlantia e Sias, (ii) adottando un periodo di osservazione di 5 anni con rilevazioni mensili, con calcolo alla data del 31 dicembre 2017, (iii) inserendo una procedura di *delevering* senza peraltro specificarne il mercato di riferimento.⁴

Il valore finale ottenuto è pari a 0,72, utilizzando le fonti dati di cui all'Allegato E (Bloomberg e Bilanci consolidati Atlantia e Sias).

Relativamente ai *comparables* utilizzati, si rileva che nell'Allegato E ci si limita ad evidenziare la necessità di non utilizzare società non operanti nel settore autostradale (Snam e Terna), ma nulla viene indicato in merito al fatto che non si sono considerate (come invece previsto dalla Delibera ART) le società Abertis e Vinci, che operano nel settore autostradale.

In ogni caso l'inclusione, nei *comparables*, delle società Snam e Terna prevista nella Delibera ART permette di tener conto del minor rischio sostenuto dal concessionario nelle procedure di affidamento *in house*, sottratte alla concorrenza nel mercato. Per ulteriori dettagli si rinvia alla Relazione Istruttoria a corredo della Delibera ART n. 73/2018, pubblicata sul sito web istituzionale dell'Autorità.

Si evidenzia inoltre che nella Delibera n. 73/2018 l'Autorità ha optato per una metodologia tale da permettere la determinazione di un valore del *beta equity* sufficientemente correlato a quello corrente. In particolare, il valore assunto da ART utilizza serie storiche di dati giornalieri non eccessivamente lunghe, con un numero di osservazioni che corrisponde a due anni, in maniera da avere una stima più aggiornata possibile agli andamenti correnti di mercato.

In conclusione, l'Autorità evidenzia che il calcolo del WACC contenuto nell'Allegato E deve essere rielaborato, allineando la metodologia a quella definita nella Delibera ART n. 73/2018 e procedendo all'aggiornamento del *risk free rate* a valori attuali (2,38% ad ottobre 2018). Il valore del WACC da considerare ai fini dell'Accordo di Cooperazione, per il primo periodo regolatorio, deve essere pari al 6,16%, come da calcolo riportato nella tabella precedente.

Dinamica tariffaria

Dall'esame della versione Excel del PFR, risulta che la dinamica tariffaria è stata determinata in parziale -ma significativa- difformità da quanto previsto nell'Allegato A) alla Delibera ART n. 73/2018 in coerenza con il dettato legislativo di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 e s.m.i..

In particolare, si segnala l'improprio utilizzo, da parte del concessionario, nell'ambito del PFR, del fattore correttivo della tariffa, ivi denominato "*X-Factor,%*", che anziché essere finalizzato – come consentito dalla Delibera ART- alla sola linearizzazione nel tempo (assicurando la neutralità finanziaria) della tariffa annuale scaturente dalla somma delle tre componenti tariffarie (gestione, costruzione, oneri di concessione), è stato invece utilizzato al fine di assicurare in ogni caso il pareggio dei costi esposti dal concessionario; in tal modo si è di fatto realizzata l'elusione del vincolo superiore alla dinamica della componente tariffaria di gestione insito nel sistema tariffario basato sulla metodologia del *price cap*, definito dall'Autorità in ossequio alla sopra richiamata norma legislativa, non consentendo pertanto di conseguire il correlato obiettivo di recupero della produttività (peraltro quantitativamente indicato nell'articolo 24 dello schema di Accordo di Cooperazione, che al comma 1 specifica che "*Il coefficiente di incremento della produttività annuo, da utilizzare per l'adeguamento annuale della tariffa unitaria media di cui all'art. 22 del presente Accordo di Cooperazione, è*

⁴ Nella tabella di cui all'Allegato E (pag 12) si fa inoltre riferimento al valore *beta levered adjusted*. Pur non essendo presenti altre specificazioni, sembra far riferimento all'utilizzo della formula di Blume per correggere i *raw beta* ottenuti dalla regressione. Tale correzione tuttavia non è prevista nella Delibera ART.

stato determinato dall'ART, secondo il metodo di analisi definito con le Delibere n. 70/2016 e n. 73/2018, nella misura annua del 3,91% per il primo periodo regolatorio").

Per comprendere meglio la problematica, appare utile segnalare, di seguito, alcune anomalie riferibili ai risultati operativi dell'attività di gestione e alle variazioni percentuali dei costi operativi, così come evidenziati nella versione Excel del PFR:

- si rilevano costanti perdite del risultato di gestione (ricavi meno costi), il cui valore complessivo, attualizzato, risulta pari a **265,85 milioni di euro**;
- si rileva una lievitazione dei costi di gestione nel primo anno del periodo concessorio, tale da far registrare una crescita dell'**8,72%** rispetto all'anno precedente;
- si rileva una ulteriore costante crescita dei costi operativi per gli anni successivi, apparentemente orientata al tasso di inflazione previsto (1,2%) e quindi non coerente con l'obiettivo di efficientamento conseguente all'applicazione del *price cap*.

Riguardo al suddetto fattore correttivo della tariffa, denominato "*X-Factor %*", si rileva come lo stesso si concretizzi in una variazione annua lineare pari a 1,03%, calcolata in modo da ottenere, a partire dalla tariffa iniziale (calcolata conformemente al modello ART), una variazione di ricavo annua (denominata "*Delta per linearizzazione*") tale da consentire la copertura integrale delle perdite di gestione sopra evidenziate. L'evidente difformità di tale approccio è confermata dal fatto che, contrariamente a quanto previsto dal modello ART, il valore attualizzato del "*Delta per linearizzazione*", anziché essere pari a 0, è esattamente pari al valore attualizzato delle perdite di gestione sopra evidenziate, e conseguenti al mancato efficientamento dei costi.

La corretta applicazione del modello ART, tralasciando gli ulteriori aspetti critici precedentemente rilevati (es. non corretta determinazione del WACC) comporterebbe invece una crescita lineare della tariffa unitaria dello 0,55% in luogo dell'1,03%, cui ovviamente deve far fronte la necessità, per il concessionario, di rimodulare il livello dei propri costi, ottimizzando i propri processi produttivi in linea con l'obiettivo di recupero di produttività indicato nell'articolo 24 dello schema di Accordo di Cooperazione, al fine di ottenere l'equilibrio economico.

A maggior esplicitazione dei profili di non conformità rilevati rispetto a quanto stabilito nell'Allegato A) alla Delibera ART n. 73/2018, si rimanda al riquadro sotto riportato, illustrativo del Sistema tariffario definito dall'Autorità.

Il Sistema tariffario elaborato dall'Autorità, con particolare riferimento alla componente tariffaria di gestione, è basato sull'individuazione del livello tariffario massimo iniziale e sull'applicazione, a tale livello, del metodo del *price cap*, con determinazione a cadenza quinquennale dell'indicatore di produttività X, come fissato dall'Autorità. Il *price cap*, come chiaramente evidenziato al punto 2.7 del modello ART, è il metodo di definizione e adeguamento tariffario, che identifica un vincolo superiore alla dinamica della componente tariffaria di gestione, per ciascun anno del periodo regolatorio, nonché un riallineamento della stessa attraverso l'applicazione dell'indicatore di produttività X. Tale concetto è ulteriormente ribadito al punto 4.1 ove si specifica che il Sistema tariffario di pedaggio persegue la finalità di assicurare una dinamica annua della componente tariffaria di gestione basata sull'applicazione della metodologia del *price cap* e coerente con il conseguimento di un obiettivo di recupero di produttività. La componente tariffaria di gestione, come definita al punto 5.2, lettera a), è quindi finalizzata, sulla base della dinamica tariffaria di cui al punto 17 (basata sul *price cap*), a permettere il recupero dei costi operativi stimati con riferimento all'Anno base per ciascun periodo regolatorio.

Quanto alle poste figurative, definite al punto 2 della Delibera ART come "*componenti tariffarie figurative, di segno positivo o negativo, finalizzate ad assicurare gradualità nell'evoluzione della tariffa, anche al fine di evitare squilibri di sistema*", si precisa come il corretto utilizzo delle stesse, espressamente vincolato alla dinamica della sola componente tariffaria di costruzione (vedi punto 25 del modello ART), debba essere esclusivamente finalizzato a compensare gli effetti legati alla progressiva realizzazione degli investimenti, e

non possa in nessun caso riferirsi alla componente tariffaria di gestione, la cui dinamica è invece correlata al meccanismo del *price cap*.

Per completezza di trattazione va evidenziato, infine, che per espressa previsione del punto 5.2 del Modello ART, risulterebbero invece ammissibili, fra i costi operativi che concorrono alla determinazione della componente tariffaria di gestione, anche eventuali costi operativi incrementali derivanti da nuovi investimenti, fermo restando il raggiungimento degli obiettivi di efficientamento. Tuttavia, risulta evidente come l'ammissibilità di detti costi debba essere vincolata all'analitica indicazione della loro natura e degli interventi cui gli stessi si riferiscono. Peraltra, dall'analisi della versione Excel del PFR e tenuto conto dell'assenza, come già evidenziato, di una sezione dell'Allegato E che illustri compiutamente e dettagliatamente le modalità di redazione del PFR, non pare rinvenirsi alcuna correlazione tra la fattispecie in esame ed i maggiori costi operativi indicati dal gestore, con particolare riferimento all'anomala crescita relativa al primo anno del periodo concessorio.

In conclusione, ai fini della piena conformità al Sistema tariffario di cui alla Delibera ART n. 73/2018, risulta necessario che il PFR sia modificato nei termini sopra indicati, ed in particolare:

- applicando un valore del WACC calcolato in coerenza con la metodologia di calcolo di cui alla Delibera ART n. 73/2018;
- adeguando la dinamica tariffaria in coerenza con l'applicazione del meccanismo di *price cap* di cui alla suddetta Delibera ART, tenendo conto del coefficiente di incremento della produttività annuo, da utilizzare per l'adeguamento annuale della tariffa unitaria media, stabilito nell'articolo 24 dell'Accordo di Cooperazione.

Risulta altresì necessario che la Relazione esplicativa dell'Allegato E fornisca adeguati e dettagliati riferimenti sulle modalità di elaborazione del PFR, anche al fine di consentire il rispetto delle previsioni di cui al punto 29 dell'Allegato A) alla Delibera ART n. 73/2018.

Onere di subentro

Si osserva che il Sistema tariffario elaborato dall'Autorità, al punto 12.1, prevede che il capitale investito netto (CIN) sia rappresentato dagli importi relativi alle immobilizzazioni materiali e immateriali, al netto degli ammortamenti, purché riconosciuti dal Concedente, nonché degli asset reversibili, 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, al netto della precostituita riserva vincolata per ritardati investimenti.

Il valore di tali asset, nel caso di specie, risulta quantificato in 180 milioni di euro al 1° gennaio 2019.

Tale valore, dall'analisi della versione Excel del PFR, non sembra aver tenuto conto, in scomputo, del valore di 23,46 milioni di euro, relativo alla precostituita riserva vincolata per ritardati investimenti, quantificata dal concessionario uscente al 31 dicembre 2017.

Pertanto, il PFR dovrà essere adeguato al fine di tenere conto di detta riserva ai fini tariffari. Eventuali vincoli patrimoniali derivanti dall'impiego di detta riserva dovranno essere rappresentati dal soggetto concessionario al Concedente per le valutazioni di competenza.

ALLEGATO F - Sistema di contabilità regolatoria

L'Allegato F contiene la Relazione che illustra il sistema di contabilità regolatoria utilizzato per la redazione del Piano Economico Finanziario (PEF); viene indicato che detta Relazione è stata redatta in linea con le linee guida indicate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Al riguardo, si effettuano le seguenti osservazioni, anche con riferimento a quanto stabilito nell'Allegato A) della Delibera ART n. 73/2018.

Paragrafo 1. Criteri di ammissibilità dei costi operativi

La Relazione riporta quasi letteralmente quanto contenuto al punto 10 dell'Allegato A) della Delibera ART n. 73/2018, omettendo tuttavia di riprendere il punto 10.2 che prevede che *"Sono altresì ammissibili gli utilizzi di fondi di accantonamento destinati alla manutenzione ciclica dell'infrastruttura autostradale, sulla base dell'importo medio degli stessi, registrato nei cinque anni precedenti l'Anno ponte."*

In merito si osserva che, essendo tale disposizione correttamente applicata all'interno del PFR, appare opportuno che la stessa sia riportata, esplicitamente, anche all'interno del citato Allegato F.

Paragrafo 2. Trattamento dei margini da attività commerciali

Per quanto riguarda la quantificazione dell'extra profitto generato dalle attività accessorie da portare a riduzione dei costi operativi, la Relazione evidenzia *"che non essendo stato possibile ricostruire sulla base dei dati consuntivi di Autostrada del Brennero il valore puntuale dei costi operativi e degli ammortamenti allocati alle attività commerciali si è proceduto a ridurre il livello dei costi operativi di un importo pari ai ricavi derivanti da tali attività al netto dell'extra-profitto determinato come prodotto tra i ricavi e il tasso di remunerazione del capitale investito WACC"*.

In merito, si osserva che il procedimento adottato per la stima dell'extraprofitto (in luogo della metodologia indicata dall'Allegato A) alla Delibera ART n. 73/2018), in assenza, al momento, di una separazione contabile delle attività accessorie di cui al punto 3.1, lettera b), del predetto Allegato, appare idoneo sia alla neutralizzazione dei costi di gestione riconducibili alle predette attività, sia all'assorbimento dell'extraprofitto in questione, al netto del profitto ragionevole di cui al punto 11.2 dell'Allegato medesimo.

Paragrafo 5. Principi per la quantificazione degli investimenti in beni reversibili

Si rileva che la Relazione dell'Allegato F non fa riferimento agli specifici criteri di ammissibilità stabiliti al punto 13.2 dell'Allegato A) alla Delibera ART n. 73/2018 e si limita a segnalare (Punto 5.1) che:

"5.1 Per quanto riguarda la quantificazione degli investimenti in beni reversibili, ammissibili ai fini tariffari, si è proceduto a valorizzare gli investimenti secondo 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".

Pertanto, la Relazione omette di evidenziare se la valorizzazione degli investimenti in asset reversibili riportata in tabella sia stata effettuata in maniera conforme agli specifici criteri di ammissibilità stabiliti al punto 13.2 dell'Allegato A) alla Delibera ART n. 73/2018, laddove l'Autorità precisava quanto segue:

- a) *le immobilizzazioni finanziarie non sono riconosciute;*
- b) *il valore dell'avviamento non è riconosciuto (voce B.I, punto 5, dell'articolo 2424 del codice civile);*
- c) *i costi di ricerca e sviluppo, nonché i diritti di brevetto industriale e le opere d'ingegno, sono riconosciuti unicamente per la quota riferibile ad impegni che discendono dal rapporto concessionario, purché approvati dal Concedente;*

- d) i costi per concessioni, licenze e marchi sono riconosciuti solo se relativi a voci direttamente afferenti alle attività autostradali;
- e) le immobilizzazioni materiali non reversibili sono riconosciute unicamente se relative a spese funzionali per l'esercizio delle attività autostradali, purché approvate dal Concedente;
- f) le immobilizzazioni e le lavorazioni in corso sono ammesse a remunerazione in ragione del rispettivo grado di realizzazione;
- g) gli oneri della progettazione definita sulla base del quadro esigenziale sono ammessi solo dopo l'approvazione del progetto definitivo.

Si osserva inoltre che l'affermazione secondo cui la valorizzazione degli investimenti è stata effettuata secondo le "Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche nei settori di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti" non assicura che la stessa sia stata effettuata in maniera conforme agli specifici criteri di ammissibilità stabiliti al punto 13.2 dell'Allegato A) alla Delibera ART n. 73/2018.

Pertanto, si reputa necessario che il paragrafo 5 dell'Allegato F venga integrato dando contezza che la valorizzazione degli investimenti in asset reversibili, riportata in tabella, è stata effettuata in maniera conforme agli specifici criteri di ammissibilità sopra richiamati.

Paragrafo 6. Criteri di determinazione dei costi di capitale ai fini tariffari

Nel paragrafo viene evidenziato che:

- per l'ammortamento degli asset reversibili, si è scelta l'opzione - prevista dall'Allegato A) alla Delibera ART n. 73/2018 al punto 15.2.a.i) - del calcolo con il metodo finanziario in relazione alla durata residua della concessione.

Al riguardo si rileva che la seguente frase della Relazione "a) l'ammortamento degli asset reversibili è stato calcolato con il metodo finanziario, in relazione alla durata residua della concessione" deve essere integrata come segue: ", tenuto conto dell'eventuale valore residuo al termine della stessa".

- per l'ammortamento e la remunerazione degli asset non reversibili, il calcolo è stato effettuato - in coerenza con l'Allegato A) alla Delibera ART n. 73/2018, punto 15.2.b) - in base ad aliquote economico-tecniche stabilite in ottemperanza ai principi sanciti dal codice civile, tenuto conto della vita utile.

Al riguardo si rileva che la frase della Relazione "tenuto conto della vita utile" deve essere integrata come segue: "e dell'eventuale valore residuo al termine della stessa."

Paragrafo 7. Tasso di remunerazione del capitale investito

In merito si rimanda alle osservazioni sopra formulate in relazione all'Allegato E.

ALLEGATO H-Tariffa unitaria media

L'Allegato H consta di 4 sezioni:

H-1 TARIFFA UNITARIA MEDIA

H-2 SISTEMA TARIFFARIO DI PEDAGGIO

H-3 CRITERI DI DETERMINAZIONE DELLE COMPONENTI TARIFFARIE

H-4 MODALITA DI ADEGUAMENTO ANNUALE

Riguardo alla sezione H2 e con riferimento al punto 4- Applicazione del metodo del price cap, si osserva che per quanto riguarda il Tasso di remunerazione del capitale i punti 4.1 e 4.2 della Relazione rimandano non al valore definito nell'Allegato A) alla Delibera ART n. 73/2018, ma a quanto definito nell'Allegato F dell'Accordo di Cooperazione (peraltro con un refuso, in quanto sembra farsi erroneamente riferimento al punto 8 di tale Allegato F, anziché al punto 7).

In merito comunque alle osservazioni ART sul valore del WACC, si rimanda alle osservazioni sopra formulate in relazione all'Allegato E.

Riguardo alla sezione H4 (Modalità di adeguamento annuale) e relativamente al punto 5-Dinamica della componente tariffaria di costruzione si osserva che nel punto 5.1 il riferimento ai punti 7.2 e 7.3 dell'Allegato F sembra errato, dovendosi ritenere che il riferimento corretto sia invece ai punti 6.2 e 6.3 del citato Allegato F.

In merito comunque alle osservazioni ART sulle modalità di calcolo della dinamica tariffaria, si rimanda alle osservazioni sopra formulate in relazione all'Allegato E.

Con riferimento poi al punto 7-Meccanismi di premi/penalità della qualità dei servizi si rileva che mentre il punto 23.9 dell'Allegato A) alla Delibera ART n. 73/2018 stabilisce che “*il sistema di monitoraggio della qualità deve prevedere l'identificazione, da parte del Concedente, di almeno un indicatore j-esimo per ciascuna delle seguenti aree tematiche*”, il punto 7.2 dell'Allegato H rimanda ad un “*panel di indicatori*” che “*verranno riportati*” nell'Allegato J.

Peraltro l'esame dell'Allegato J consente di evidenziare che la lista degli indicatori è al momento vuota e che viene previsto che “*Ai sensi dell'art. 26 del sopra citato Accordo, il concessionario si impegna a sottoporre al Concedente, entro il termine di 12 mesi decorrenti dalla data di efficacia dell'Accordo di Cooperazione, una proposta di introduzione di indicatori di qualità del servizio autostradale, così come individuati dalla Delibera ART n. 73/2018, corredata da rilevazioni oggettive e verificabili telematicamente dal Concedente*”.

Al riguardo si ritiene necessario che il testo venga integrato, chiarendo che l'identificazione del panel degli indicatori è di competenza del Concedente.

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, è reso il Parere di cui all'articolo 13-bis, comma 4, decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172 e s.m.i.

Il presente Parere è trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e pubblicato sul sito web istituzionale dell'Autorità.

Torino, 22 novembre 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