

**SISTEMA TARIFFARIO DI PEDAGGIO RELATIVO ALLE CONCESSIONI DI CUI ALL'ARTICOLO 43 DEL
D.L. 201/2011**

**CONTRIBUTO CONCESSIONI AUTOSTRADALI VENETE S.P.A. ALLA CONSULTAZIONE ADOTTATA
DALL'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI.**

1. PREMESSA

Nell'ambito del procedimento di consultazione in oggetto, le presenti osservazioni vengono svolte dalla scrivente allo scopo di fornire il proprio apporto contributivo in ordine alla prefigurata modifica del sistema tariffario di pedaggio relativo alla concessione della quale è affidataria; e ciò nell'ottica di dare piena attuazione ai principi di massima collaborazione ed efficienza cui da sempre Concessioni Autostradali Venete S.p.a. ("CAV") impronta la propria azione nei rapporti con le autorità di regolazione del settore autostradale.

Prima di entrare nel merito delle questioni tecnico-giuridiche che involgono il prospettato processo di revisione delle tariffe autostradali, è opportuno, tuttavia, procedere in via preliminare ad un breve inquadramento di CAV di modo che, alla luce della sua natura giuridica e, soprattutto, della sua *mission* istituzionale, possano apprezzarsi più facilmente le conseguenze negative che potrebbero scaturire sulla sua attività dall'attuazione della delibera (ove, bene inteso, all'esito della consultazione, Codesta Autorità ne dovesse confermare i preconizzati contenuti, nonostante le osservazioni pervenute).

La scrivente società è stata istituita con L. n. 244/2007 al fine di gestire, a decorrere dal 2008, il Passante Autostradale di Mestre realizzato da Anas e recuperare, con i proventi rivenienti dal pagamento delle tariffe autostradali, gli investimenti necessari all'esecuzione dei lavori. Proprio al fine di rimborsare ad Anas le somme sostenute per la realizzazione dell'infrastruttura, CAV nel giugno 2016 ha emesso un *project bond* con scadenza nel 2030, in forza del quale la sua esposizione finanziaria nei confronti degli obbligazionisti (grandi investitori qualificati) si attesta su Euro 830 milioni.

La compagine azionaria di CAV è interamente pubblica, essendo il relativo capitale suddiviso, in misura paritetica, tra Anas e la Regione Veneto che esercitano su di essa un controllo in forma congiunta. Come si evince dalla legge istitutiva e dallo statuto, la scrivente società è qualificata come organismo di diritto pubblico, la cui funzione precipua, oltre alla gestione del Passante Autostradale di Mestre (e, dal 2009, anche della gestione delle tratte autostradali già in concessione alla Società delle Autostrade di Venezia e Padova), è il compimento e l'esercizio di tutte le attività, gli atti e i rapporti inerenti la realizzazione e la gestione degli ulteriori investimenti di infrastrutturazione viaria che dovessero essere indicati dalla Regione Veneto, di concerto con il MIT. Per espressa previsione dell'atto costitutivo della società, in attuazione di quanto disposto dalla Legge Istitutiva, non è consentito a CAV di svolgere attività diverse e ulteriori da quelle appena indicate: alla Società è fatto divieto, infatti, di partecipare, sia singolarmente sia con altri operatori economici, ad iniziative che non siano strettamente necessarie per l'espletamento delle funzioni cui è dedicata o che non siano ad esse direttamente connesse.

Alla luce della sua *mission* istituzionale, CAV deve essere inquadrata, pertanto, come una società pubblica di scopo, assimilabile alle società pubbliche di progetto, senza scopo di lucro, oggi disciplinate dall'art. 193 del D.Lgs. 50/2016 (il "**Codice Appalti**"). Ne consegue che, al di là del modulo societario impiegato, CAV si colloca nell'alveo pubblicistico e persegue esclusivamente esigenze di interesse generale, seppur mediante lo svolgimento di un'attività avente natura economica.

Ora, le finalità di matrice squisitamente pubblicistica cui è preordinata l'attività di CAV si traducono in concreto nell'assoggettamento della società a vincoli stringenti in tema di destinazione degli utili, atteso che tutto ciò che la società consegue in termini di utili, secondo quanto espressamente stabilito nello statuto sulla base di una prescrizione contenuta nella delibera CIPE del 26 gennaio 2017, deve essere reinvestito in progetti volti a migliorare le infrastrutture viarie (non necessariamente autostradali) ricadenti sul territorio regionale del Veneto. In altri termini, sulle somme che derivano dalla corretta ed efficiente gestione del Passante Autostradale di Mestre è impresso un vincolo di destinazione, nel senso che gli utili realizzati non possono essere distribuiti tra i soci affinché ne dispongano come ritengono più opportuno, ma devono essere necessariamente reimpiegati per la realizzazione e gestione di altri progetti di infrastrutturazione individuati dalla Regione Veneto di concerto con il MIT.

La qualificazione di CAV in termini di società pubblica di scopo impedisce, dunque, alla stessa di atteggiarsi, e operare, come qualsiasi altro concessionario autostradale, dal momento che, a differenza di quest'ultimo:

- (i) le sue azioni, come previsto dall'atto costitutivo e dallo statuto, non sono trasferibili, in ragione delle finalità che la stessa è tenuta a perseguire ai sensi della legge istitutiva;
- (ii) la sua operatività è limitata al conseguimento degli scopi per i quali è stata costituita;
- (iii) le risorse generate dalla gestione delle tratte autostradali sono destinate a una finalità prefissata e non possono essere distribuite tra i soci come dividendi, con la conseguenza che le somme che residuano, dopo il servizio del debito, le manutenzioni, la gestione, gli ammortamenti, nonché le riserve di legge, devono essere accantonate ai fini del successivo loro impiego per la realizzazione di nuove infrastrutture.

Fatta tale doverosa premessa, si procede di seguito ad una breve ricostruzione del quadro normativo in cui si inserisce l'attività dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (l'"**ART**") per passare poi alla disamina degli aspetti più rilevanti della delibera 16/2019.

2. CONSIDERAZIONI GIURIDICHE

L'art. 37, comma 2, del D.L. 201/2011, convertito, con modificazioni, dalla L. 214/2011, individua i poteri di regolazione economica attribuiti all'ART con specifico riferimento al settore autostradale. Nell'ambito delle competenze riconosciute in capo ad ART assume particolare rilievo, per quanto interessa in questa sede, la previsione di cui alla lett. g), a tenore della quale l'Autorità provvede a stabilire "*sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del price cap, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per ciascuna concessione*".

La previsione richiamata originariamente trovava applicazione solo con riguardo alle nuove concessioni; tuttavia, per effetto della successiva modifica normativa, ad opera dell'art. 16, comma 1, del D.L. 109/2018, convertito, con modificazioni, dalla L. 130/2018 (l'"**art. 16, comma 1**"), l'ambito di applicazione è stato ampliato alle concessioni in essere. La novella legislativa dispone, infatti, che l'Autorità è, *inter alia*, tenuta a stabilire i sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo

del *price cap*, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale, oltre che “*per le nuove concessioni*”, anche “*per quelle di cui all'art. 43, comma 1 e, per gli aspetti di competenza, comma 2*”. I predetti commi 1 e 2 dell'art. 43 del D.L. n. 201/2011 disciplinano, in particolare, la procedura di approvazione degli aggiornamenti e revisioni delle convenzioni autostradali “*vigenti*” alla data di entrata in vigore del medesimo decreto, comportanti (co. 1), o meno (co. 2), variazioni o modificazioni al piano degli investimenti ovvero ad aspetti di carattere regolatorio a tutela della finanza pubblica.

Nell'interpretare tali norme, ART ha, quindi, ritenuto di dover stabilire i sistemi tariffari dei pedaggi autostradali anche con riferimento a ciascuna delle convenzioni in essere che sia oggetto di aggiornamento o revisione, a prescindere dal fatto che tali aggiornamenti/revisioni comportino variazioni o modificazioni al piano degli investimenti ovvero ad aspetti di carattere regolatorio a tutela della finanza pubblica. Declinando ancora più in dettaglio la posizione ermeneutica assunta, ART ha affermato nella relazione che illustra le ragioni sottese all'intervento da attuare (Allegato A) che “*tenuto conto del fatto che il piano economico finanziario, che costituisce parte integrante delle convenzioni autostradali, è oggetto di aggiornamento, in ogni caso, al termine di ciascun periodo regolatorio, appare necessario stabilire, quale oggetto di regolazione in via prioritaria, i sistemi tariffari per i rapporti concessori in corso il cui periodo regolatorio quinquennale risulti scaduto:*

- a) in epoca successiva all'entrata in vigore del d.l. 109/2018 come convertito dalla l. 130/2018;*
- b) in epoca antecedente all'entrata in vigore del d.l. 109/2018 come convertito dalla l. 130/2018, senza che entro tale ultima data si sia perfezionato l'iter di aggiornamento del piano economico-finanziario”.*

Per quanto concerne CAV, considerato che l'iter di approvazione del nuovo piano finanziario regolatorio 2015-2019, ancorché avviato prima dell'entrata in vigore dell'art. 16, comma 1, non si è ancora concluso - pur essendo stato, infatti, approvato il piano economico-finanziario nel 2017 dal CIPE e sottoscritto nel 2018 il relativo Atto Aggiuntivo con il MIT, l'accordo contrattuale è ancora ad oggi sfornito della sottoscrizione del MEF per la successiva trasmissione e registrazione alla Corte dei Conti -, questa società, seguendo l'impostazione tracciata da ART, risulterebbe soggetta all'esercizio dei poteri di regolazione di cui alla delibera 16/2019.

In proposito, si nutrono, tuttavia, seri dubbi di legittimità circa l'ampliamento da parte di ART dell'ambito oggettivo di applicazione della norma, la quale non sembra rivolta a spiegare effetti anche con riguardo a quelle concessioni che, come nel caso di CAV, alla data di entrata in vigore dell'art. 16, comma 1, abbiano comunque già avviato l'iter di approvazione del nuovo piano regolatorio tariffario). Inoltre, le norme attributive dei poteri di regolazione dell'ART non chiariscono come tali funzioni, innestandosi su quelle del CIPE ai sensi dell'art. 11 della L. n. 498/1992, debbano coordinarsi con queste ultime (sovrapposizione? integrazione ? disapplicazione?): ciò è suscettibile di ingenerare ulteriori incertezze destinate a riverberarsi, sotto il profilo operativo, sulle tempistiche di approvazione del piano economico-finanziario di CAV, determinandone una vera e propria paralisi.

Ciò detto - e senza per questo prestare acquiescenza alcuna ai contenuti della delibera - si formulano le seguenti ulteriori osservazioni in ordine all'intervento modificativo di ART.

La finalità sulla quale risiede la modifica degli attuali sistemi tariffari di pedaggi si rinviene, secondo quanto afferma ART, nell'esigenza di rendere omogenea la metodologia tariffaria, atteso che, con riguardo alle concessioni in essere, vigono al momento 6 diverse formule di dinamica tariffaria.

La necessità avvertita da ART di introdurre un regime di regolazione tariffaria basato su criteri uniformi viene attuata, tuttavia, con modalità che, a parere della scrivente, confliggono con il principio di rango costituzionale di certezza del diritto e urtano con quello di legittimo affidamento riposto da CAV nella stabilità del regime pattizio posto a base delle valutazioni di convenienza e di fattibilità dell'iniziativa economica intrapresa.

Di fatto, la modifica della formula tariffaria - elemento essenziale del contratto sul quale si regge l'equilibrio del piano economico-finanziario predisposto da CAV e la redditività stessa della concessione - si traduce in una revisione unilaterale e retroattiva del sinallagma negoziale, con inevitabili impatti sulle stime formulate dalla società con riguardo al *cash flow* atteso e sulla scorta delle quali la stessa si è determinata ad assumere specifici impegni sia verso il Concedente, nel contesto dell'assetto dei diritti/obblighi cristallizzati nella Concessione, sia verso terzi. A tale ultimo riguardo, basti pensare al *project bond*, emesso nel 2016, per effetto del quale CAV si è esposta finanziariamente sul mercato, contraendo un debito considerevole di 830 milioni; esposizione - quest'ultima - che la modifica della formula tariffaria sulla cui base CAV ha ritenuto di poter assumere determinati vincoli (contando, per l'appunto, sulla stabilità delle dinamiche tariffarie) rischia ora di essere gravemente compromessa.

Infatti, sulla scorta della considerazione per cui la modifica unilaterale della regolazione tariffaria (modifica che non si perfeziona, cioè, attraverso il raggiungimento di un accordo con CAV sul regime tariffario) è idonea a ingenerare timori negli obbligazionisti per il venire meno di qualunque certezza in merito alla stabilità del rapporto negoziale e, in particolare, del sistema tariffario cui sono legate le loro ragioni creditorie (dalle tariffe dipende, infatti, il *cash flow* atteso e, dunque, la possibilità che venga ripagato il debito), è verosimile attendersi serie ricadute sui *covenant* del *project bond*, intendendo i finanziatori tutelarsi dai possibili danni derivanti da una gestione che diventi per loro eccessivamente rischiosa. Con la conseguenza che, anche per soddisfare le richieste sempre più stringenti degli investitori qualificati, dovute alla instabilità nella prevedibilità dei flussi attesi, CAV potrebbe trovarsi nella situazione di non riuscire a conseguire utili da impiegare nella realizzazione di nuove infrastrutture.

Del resto, la modifica unilaterale che l'ART vorrebbe introdurre è già stata stigmatizzata in ambito comunitario, come risulta dalla procedura di infrazione comunitaria n. 2006/2419 conclusasi, come è noto, con la rettifica delle disposizioni normative nazionali adottate in materia. La citata procedura di infrazione si è chiusa, infatti, soltanto dopo che il governo italiano ha garantito, pervenendo alla stipula delle convenzioni su base negoziale, la non modificabilità unilaterale dei contratti in essere anche per il futuro mediante una apposita modifica legislativa.

Oltre ai vizi di illegittimità costituzionale, esistono, dunque, anche profili di incompatibilità comunitaria che, quindi, imporrebbero all'ART di disapplicare l'art. 16 del D.L. 109/2018 per contrasto con la normativa europea.

Quanto poi all'ulteriore previsione contenuta nella delibera di ART in forza della quale gli extra ricavi derivanti da sottostime del traffico non dovrebbero essere più di appannaggio di CAV, ma essere impiegati per abbattere le tariffe a carico dell'utenza, presenta una forte attitudine a ripercuotersi negativamente sulla gestione di CAV e, dunque, sul finanziamento dalla stessa contratto, dal momento che si tratta di un'alterazione significativa della distribuzione dei rischi tra concedente e concessionario così come originariamente allocati in concessione.

Al riguardo, preme osservare che il prefigurato mancato riconoscimento a favore di CAV degli extra-profitti prescinde ancora una volta dal consenso di CAV (ancorché la stessa sia titolare, in

forza della concessione, di diritti soggettivi perfetti sui quali ART non potrebbe incidere unilateralmente) e si pone in aperto contrasto altresì con le previsioni dettate dal Codice Appalti e dalle direttive comunitarie in materia di *risk allocation*.

Come noto, infatti, l'art. 178 del Codice Appalti - ma prima ancora i principi Eurostat - prevedono che, affinché nelle concessioni il rischio connesso alla gestione dell'infrastruttura possa effettivamente ritenersi trasferito/traslato sul concessionario (con la possibilità, peraltro, che l'opera non sia considerata *on balance* per il concedente), è necessario mantenere il rischio traffico in capo al concessionario; ragione per cui nella misura in cui quest'ultimo è tenuto a sopportare le perdite scaturenti da una sovra stima dei flussi di traffico, allo stesso modo deve poter giovare di eventuali extra profitti. Peraltro, il fatto di allocare in maniera del tutto incoerente i rischi connessi alla gestione dell'infrastruttura mal si concilia con gli obiettivi di convenienza e redditività che gli investitori si sono prefissati nei confronti del progetto.

A ciò si aggiunga che la rilevata asimmetria a svantaggio di Cav - intrinsecamente incompatibile con il Codice Appalti - potrebbe compromettere non soltanto la possibilità di rimborsare i finanziatori (con conseguente rischio *default* del progetto), ma anche il conseguimento delle finalità di natura pubblicistica cui è orientata l'attività di CAV. Come anticipato, infatti, gli utili rivvenienti dalla gestione del Passante Autostradale di Mestre non vengono distribuiti tra i soci, in quanto lo statuto, sulla base di quanto prescritto dalla delibera CIPE del 2007, prevede espressamente che gli stessi debbano essere reinvestiti in progetti di infrastrutturazione. Laddove, pertanto, a causa della riduzione delle tariffe si registri una contrazione degli utili e la società non sia quindi in grado di ripagare il debito o, in alternativa, qualora per soddisfare prioritariamente le pretese creditorie degli obbligazionisti non residuino ulteriori somme da destinare alla realizzazione e gestione di altre infrastrutture viarie, verrebbe frustrata innanzitutto la funzione istituzionale di CAV, con grave nocumento per l'interesse pubblico e la collettività, di fatto privata della possibilità di fruire di un sistema viario più efficiente, moderno e sicuro.

Peraltro, la dichiarata esigenza di ART di rendere omogeneo il sistema tariffario delle concessioni autostradali non può spingersi fino ad equiparare e sottoporre ad un medesimo regime soggetti giuridici che sono ontologicamente diversi e che perseguono finalità diverse. Come anticipato, a differenza, infatti, di qualunque altro concessionario autostradale, CAV soggiace a tutti i vincoli propri delle società pubbliche e, in virtù del suo vincolo di scopo, non può distribuire utili tra i soci, essendo tali disponibilità economiche destinate alla realizzazione di altre infrastrutture viarie nell'ambito del territorio regionale. Assoggettare, pertanto, alle stesse conseguenze negative scaturenti dalla manovra modificativa del sistema tariffario, CAV e gli altri concessionari autostradali - i quali possono operare liberamente sul mercato e erogare dividendi - appare irragionevole, discriminatorio e pregiudizievole per CAV.

Un ulteriore e altrettanto non trascurabile elemento destinato a introdurre profili di incertezza si rinviene nei meccanismi di premialità/penalità riferiti alla valutazione della qualità dei servizi. Il fatto che detto meccanismo non sia perfettamente simmetrico, lungi dal rendere "*il sistema premiale [...] più sfidante per il gestore*" (cfr. pag. 20 della già menzionata relazione illustrativa), lo rende pressoché inapplicabile, tenuto conto dei *caveat* che il concedente - sempre in via unilaterale - è legittimato ad utilizzare nel valutare la qualità dei servizi offerti dalla società concessionaria. Anche, dunque, sotto tale profilo, il quadro delineato dalla delibera n. 16/2019 è contrario ai principi di diritto contrattuale nazionale, nonché ai principi Eurostat (Decisione del 2004 e successivo manuale SEC 95 del 27.3.2013) in tema di allocazione dei rischi.

Da ultimo, si osserva che l'ART ha ecceduto i limiti dei propri poteri consultivi, posto che l'art. 37, comma 2, lett. g) del D.L. 201/2011 le attribuisce funzioni di natura consultiva solo con riguardo all'indicatore di produttività "X", a valere sulla componente tariffaria (inteso come riallineamento dell'adeguamento del sistema tariffario secondo il metodo del *price cap*) e non sulla tariffazione del pedaggio autostradale nel suo complesso. Ciò comporta, oltre che una evidente incertezza con riguardo alle funzioni attribuite agli altri interlocutori istituzionali (in primo luogo, come si è detto sopra, al CIPE), la sospensione del procedimento di approvazione della proposta di aggiornamento del piano economico finanziario formulato da CAV (al momento in corso di definizione presso il MEF).

In conclusione, l'intervento modificativo che ART intende attuare d'imperio - oltre a porsi in contrasto con principi di rango costituzionale come la libertà di iniziativa economica che trova consacrazione nell'art. 41 della Costituzione e l'intangibilità del regolamento pattizio quale suo necessario corollario - è destinato ad arrecare un danno non soltanto a CAV, ma anche e soprattutto agli interessi pubblici che la stessa è tenuta a perseguire.

Infatti, l'introduzione, in corso di esecuzione della concessione, di nuovi criteri di determinazione della tariffa, rendendo instabile la prevedibilità dei flussi di cassa attesi, accentua in modo significativo il fattore "rischio regolatorio": il precipitato che ne discende, quindi, non è soltanto quello di una decurtazione del valore della società, ma è anche l'incertezza circa la bancabilità stessa dell'investimento (il rischio regolatorio ha, infatti, un effetto immediato sul costo del credito per gli investitori). In una totale eterogenesi dei fini dichiarati (tutela dei fruitori dell'infrastruttura), la manovra che si intende porre in essere rischia, in definitiva, di vanificare gli scopi istituzionali di CAV e di risolversi in una minore tutela proprio dell'interesse pubblico e della collettività.

Alla luce dei vizi di incompatibilità costituzionale e comunitaria delle norme per come sono state interpretate dall'ART, nonché dell'incompetenza e carenza di potere della stessa con riguardo alla concessione di CAV (non ricadente nel campo applicativo dell'art. 37 del D.L. 201/2011), CAV non può esimersi dal contestare in radice il contenuto della delibera n. 16/2019.

Ciò detto, con lo spirito di collaborazione che contraddistingue CAV e senza che le presenti osservazioni possano essere interpretate come acquiescenza all'atto in consultazione, si formulano di seguito proposte di modifica e/o integrazioni con riguardo a specifici aspetti della delibera sui quali si rende in ogni caso necessario un intervento.

La scrivente manifesta fin d'ora la disponibilità ad un'audizione presso l'ART al fine di poter ulteriormente precisare i rilievi qui svolti.

Punto	Paragrafo	Citazione del testo da modificare / integrare	Inserimento del testo modificato / integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica / integrazione
2	2.3 & 2.4	<p>Anno Base: l'ultimo esercizio per il quale sia disponibile un bilancio approvato nelle forme prescritte e certificato da società di revisione contabile, sulla cui base il concessionario sia in grado di predisporre i dati della contabilità regolatoria</p> <p>Anno Ponte: l'esercizio che si interpone tra l'Anno base ed il primo anno del periodo regolatorio, nel corso del quale il concessionario provvede agli adempimenti inerenti all'elaborazione ed alla presentazione al concedente ed all'Autorità della proposta di revisione del Piano Economico Finanziario e del Piano Finanziario Regolatorio</p>		<p>Si rileva che la delibera non spiega in maniera puntuale le modalità di aggiornamento dei piani che risultano attualmente scaduti alla data di pubblicazione della delibera.</p> <p>Come anticipato sopra, il piano di CAV è scaduto nel 2014, mentre il nuovo 2015-2019 non è ancora efficace in quanto il MEF non ha ad oggi sottoscritto l'atto aggiuntivo per la sua successiva trasmissione e registrazione alla Corte dei Conti.</p> <p>Secondo le definizioni: (i) l'Anno Base corrisponde all'ultimo esercizio per il quale sia disponibile un bilancio approvato; (ii) l'Anno Ponte corrisponde all'esercizio che si interpone tra l'Anno Base e il primo anno del periodo regolatorio.</p> <p>Per CAV il cui periodo regolatorio risulta scaduto al 31/12/2014, essendo l'Anno Base e l'Anno Ponte di fatto superati, non si ritiene ragionevole l'implementazione letterale delle definizioni fornite dalla delibera, in quanto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), insieme al Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), ha provveduto a riconoscere nel corso degli anni passati gli adeguamenti tariffari sulla base della normativa vigente; - Il tasso di efficientamento X previsto dalla nuova formula di <i>price cap</i> verrebbe applicato retroattivamente senza lasciare il tempo a CAV di implementare gli obiettivi di efficienza individuati da tale parametro; - il tasso di inflazione programmato non risulterebbe aggiornato rispetto alle ultime previsioni individuate nel

				Documento dei Economia e Finanza (DEF) pubblicato dal MEF.
6	6.1 & 6.2	<p>Sulla base della tariffa unitaria media integrata, relativa a ciascuna annualità del periodo concessorio, il concessionario, nel rispetto della normativa vigente e a parità di ricavi complessivi, determina i pedaggi afferenti alle diverse classi di veicoli e tipologie di tratta autostradale. La modulazione della tariffa per classe veicolare, da applicare con riferimento all'impatto ambientale, è determinata nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Il concessionario può essere autorizzato dal concedente ad attuare forme di modulazione tariffaria ulteriori rispetto a quelle di cui al punto 6.1, sempre a parità di ricavi complessivi, basate, in via esemplificativa e non esaustiva, su:</p> <p>a) classificazione diversa e/o più articolata dei veicoli, con eventuale graduale superamento del principio "asse-sagoma", così come disciplinato dal decreto interministeriale 19 dicembre 1990, n. 2691;</p> <p>b) classificazione delle tratte autostradali in base a criteri di valutazione delle modalità di utilizzo</p>		Si evidenzia che la modulazione tariffaria come prevista dalla delibera, applicabile solo a parità di ricavi complessivi, non risulta incentivante per il concessionario autostradale al fine di introdurre tali modulazioni.

		<p>prevalente, dell'incidenza dei costi di costruzione e/o manutenzione, del livello di traffico;</p> <p>c) articolazione per fasce orarie (es.: peak/off-peak);</p> <p>d) differenziazione giornaliera (es.: feriale/festivo);</p> <p>e) tipologia traffico merci (es.: modale/intermodale);</p> <p>f) agevolazioni per utilizzatori frequenti</p>		
8	1	<p>Alla tariffa determinata ai sensi dei precedenti punti 5, 6 e 7, vanno aggiunti:</p> <p>a) quanto il concessionario è tenuto a corrispondere ai soggetti legittimati, segnatamente:</p> <p>a.1) il canone annuo ai sensi dell'art. 1, comma 1020, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, fissato in misura pari al 2.40% dei proventi netti dei pedaggi;</p> <p>a.2) l'integrazione al canone di cui all'art. 19, comma 9 bis, del d.l. 78/2009, convertito nella l. 102/2009, come modificato dall'art. 15, comma 4, del d.l. 78/2010, convertito nella l. 122/2010;</p> <p>a.3) le imposte e ogni altro onere previsto per legge;</p> <p>b) gli oneri supplementari a carico dei mezzi d'opera per l'adeguamento</p>		<p>Si rileva che la delibera non indica in maniera puntuale le modalità con cui il canone di concessione e gli altri oneri, inclusi gli oneri supplementari legati ai mezzi d'opera, debbano essere inclusi nel calcolo della tariffa predeterminata.</p>

		delle infrastrutture stradali di cui all'art. 34, comma 2, del d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285.		
10	1 & 2	<p>Per l'allocazione e l'ammissibilità dei costi operativi sono presi in considerazione, con riferimento al bilancio d'esercizio del concessionario, i costi iscrivibili alle voci 6, 7, 8, 9, 11 e 14 di cui all'articolo 2425 del codice civile, o analoghe voci in caso di adozione dei principi contabili internazionali IAS/IFRS o di gestione diretta della concessione da parte degli enti territoriali.</p> <p>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.</p>		<p>Si rileva che i punti 10.1 e 10.2 dell'Allegato A della Delibera, rispetto all'ammissibilità dei costi operativi per la tariffa di gestione, non risultano sufficientemente chiari e potrebbero portare a una scorretta allocazione dei costi da parte della concessionaria. In particolare si evidenzia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la voce 7 dell'articolo 2425 include le manutenzioni cicliche dell'infrastruttura autostradale, incluso l'utilizzo annuo del fondo ad esse dedicato; - tale fondo viene anche considerato al punto 10.2 della delibera sulla base dell'importo medio registrato nel corso degli ultimi 5 anni; - la voce 14 dell'articolo 2425 tiene conto dei costi sostenuti dal concessionario per il canone di concessione e altri oneri, che come indicato dalla stessa delibera (paragrafo 8.1) non dovrebbero essere consuntivati nella tariffa media predeterminata.
10	3	Rappresentano oneri non ammissibili ai fini regolatori, oltre che i costi riconducibili ad attività di cui al precedente punto 3.1 lettera c), le tipologie di costo di seguito indicate, che in nessun caso potranno essere considerate nel perimetro dei costi operativi: a) oneri finanziari; b) oneri fiscali, ad esclusione dell'IRAP sul costo del lavoro e dei tributi locali;		Si evidenzia che a partire dal 2015 l'IRAP sul costo del lavoro rappresenta un onere fiscale deducibile al 100% (Legge di Stabilità 2015) e non risulta corretto escluderlo dagli oneri non ammissibili.

		[...].		
12	3 & 6	<p>In merito alla valorizzazione degli <i>asset</i> da imputare a CIN all'Anno base, il concedente potrà optare in alternativa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) per il valore corrente netto (CIN rivalutato), espresso sulla base dell'indice di rivalutazione di cui al punto 12.6; b) per il valore contabile netto (CIN contabile). <p>[...]</p> <p>Qualora il concedente opti per una valorizzazione del CIN rivalutato, sono utilizzati i seguenti indici di rivalutazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) il deflatore degli investimenti fissi lordi per valorizzare gli <i>asset</i> non reversibili all'inizio di ciascun periodo regolatorio; b) l'inflazione programmata di cui alla misura 16.1 per valorizzare gli <i>asset</i> all'interno di ciascun periodo regolatorio 		<p>Non si ritiene condivisibile la proposta dell'Autorità di lasciare al concedente la facoltà di scegliere rispetto alla rivalutazione del CIN della concessionaria. In quanto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - come riportato dalla stessa Autorità nella Relazione Illustrativa allegata alla delibera n. 119/2017, relativa allo schema di concessione e al sistema tariffario delle tratte autostradali A5, A4/5, e A21, i due approcci – rispettivamente (i) utilizzo del WACC reale pre-tax per remunerare il CIN rivalutato, (ii) utilizzo del WACC nominale pre-tax per remunerare il CIN non rivalutato – sono neutrali dal punto di vista economico e dei calcoli tariffari; - per il settore aeroportuale (delibere 64/2014 e 92/2017) l'Autorità ha ritenuto opportuno lasciare al gestore aeroportuale l'opzione di scegliere tra il CIN rivalutato e il CIN non rivalutato.
14	1 c)	<p>Per quanto riguarda la quantificazione degli investimenti in beni reversibili, ammissibili ai fini tariffari, valgono i seguenti principi:</p> <p>[...]</p> <ul style="list-style-type: none"> c) per ciascun investimento, in 		<p>Non risulta del tutto condivisibile il criterio adottato dall'Autorità rispetto all'ammissibilità degli extra-costi legati agli investimenti. Questi dovrebbero tenere conto, oltre ai costi relativi alle modifiche progettuali ai sensi dell'art. 106 del Codice, anche degli extra-costi derivanti da contenziosi giudiziari (ad esempio contenziosi con l'appaltatore o sugli espropri) nel caso in cui non emergano</p>

		<p>presenza di un importo di spesa a consuntivo superiore al valore risultante dal progetto definitivo, il maggior costo può essere considerato ammissibile esclusivamente qualora derivi da modifiche progettuali ammissibili ai sensi dell'art. 106 del Codice. La prova della sussistenza di circostanze specifiche è posta a carico del concessionario, mentre il concedente verifica, di volta in volta, la veridicità dei presupposti di fatto.</p>		<p>responsabilità a carico della concessionaria.</p>
16	1 – 6	<p>Tasso di remunerazione del capitale investito</p>		<p>Si ritiene che in merito al tasso di remunerazione del capitale investito la proposta dell'Autorità risulti in generale in linea con quanto recentemente definito dal Cipe con la delibera n.68/2017.</p> <p>In considerazione di ciò, l'Autorità potrebbe proporre alcuni aspetti migliorativi della metodologia corrente, con particolare riferimento alla selezione delle società comparabili utilizzate per la stima del beta:</p> <ul style="list-style-type: none"> - attualmente la regolamentazione definita dal Cipe prevede di stimare il parametro beta sulla base delle società autostradali quotate a livello nazionale, Atlantia e Sias; - aspetti congiunturali, o operazioni di mercato possono alterare anche significativamente i rendimenti delle società quotate per periodi di tempo anche significativi, tali da influenzare la stima del beta. <p>In considerazione di ciò e degli eventi che si sono effettivamente</p>

				<p>verificati nel mercato azionario per i gruppi autostradali quotati nel corso dell'ultimo anno:</p> <ul style="list-style-type: none"> - si ritiene ragionevole la proposta dell'Autorità di ampliare il campione di analisi ad altre società quotate anche al di fuori dei confini nazionali. I gruppi rilevanti quotati in Europa che si occupano della gestione autostradale che potrebbero essere inclusi nel campione di stima del beta sono Atlantia, Sias, Vinci, e Eiffage; - non si ritiene ragionevole la proposta dell'Autorità di estendere il campione di stima del beta a società non operative nel settore autostradale in quanto il settore autostradale è caratterizzato da rischi sistematici specifici non comuni ad altri settori. L'utilizzo di un campione "allargato" di stima del parametro beta comporterebbe dunque un elemento discrezionale a livello metodologico che condurrebbe ad esiti non del tutto prevedibili dagli investitori e dalla stessa Autorità nei periodi regolatori futuri. <p>Inoltre, rispetto agli altri parametri utilizzati per la stima del tasso di remunerazione del capitale investito si evidenzia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gearing: Non si ritiene condivisibile la proposta dell'Autorità di misurare il gearing per il calcolo del WACC sulla base di dati medi del settore rilevati sui dati di libro delle concessionarie per un periodo di 5 anni. Ogni società concessionaria è infatti caratterizzata da una struttura finanziaria specifica, legata alle caratteristiche della società e dell'infrastruttura gestita. L'utilizzo dei dati di libro relativi all'indebitamento netto e al patrimonio netto non è corretto dal punto di vista metodologico. Una misura corretta del livello di gearing efficiente può essere individuata nel livello di gearing nozionale, in linea con la
--	--	--	--	---

				<p>prassi regolatoria adottata da altri regolatori in Italia e all'estero.</p> <ul style="list-style-type: none">- Costo del debito: in linea con quanto indicato per il calcolo del gearing, non si ritiene condivisibile la metodologia proposta dall'Autorità per la stima del costo del debito basato sulla media di settore e sui dati storici relativi agli ultimi cinque anni. Infatti, il costo del debito calcolato come media dei dati relativi agli ultimi cinque anni non risulterebbe in linea con il calcolo del tasso risk free rate, basato sulla media degli ultimi 12 mesi. Le concessionarie autostradali risentono di condizioni di accesso al mercato del credito differenti che risultano correlate alle caratteristiche delle singole società e delle infrastrutture gestite, nonché al piano degli investimenti. La metodologia attualmente utilizzata per il settore, basata sul costo del debito effettivo di ciascuna concessionaria rilevato sui dati dell'ultimo bilancio disponibile, prevedendo il cap al 2% rispetto al livello del risk free rate, garantisce già di fatto un allineamento verso un costo del debito efficiente per tutte le concessionarie.- Risk Free Rate: La delibera prevede che il tasso di remunerazione del capitale investito (WACC) e i relativi parametri vengano aggiornati all'inizio del periodo regolatorio ogni cinque anni. Tuttavia, in considerazione della volatilità del tasso di rendimento privo di rischio (Risk Free Rate) nel corso degli ultimi anni, l'Autorità potrebbe prendere in considerazione l'ipotesi di verificare la stabilità del Risk Free Rate a metà del periodo regolatorio, ed eventualmente di aggiornarne la stima, oltre determinati valori soglia. Una metodologia analoga è stata adottata nel 2015 dall'Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente (ARERA) per i settori di elettricità e gas. ARERA ha previsto periodi regolatori della durata di sei
--	--	--	--	--

				<p>anni e la revisione del Risk Free Rate alla fine del terzo anno del periodo regolatorio.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beta: Per le concessionarie che dovranno far fronte nei prossimi anni a rilevanti piani di investimento si richiede all’Autorità di considerare l’inclusione nel calcolo del beta di un aggiustamento al rialzo per tenere conto della maggiore rischiosità legata alla leva operativa e al rischio di default. <p>Infine si evidenzia che la metodologia descritta dall’Autorità risente di alcuni elementi di incertezza e relativa trasparenza con particolare riferimento a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l’utilizzo dei dati storici delle concessionarie italiane per il calcolo del gearing e del costo del debito di settore, che non risultano pubblicamente disponibili; - per il calcolo del beta, l’Autorità non ha indicato se i beta da utilizzare nel calcolo sono “raw” o “adjusted”.
18	1	<p>Tasso di inflazione programmato La variabile P con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui al punto 17, corrisponde al tasso di inflazione programmata relativo all’anno di applicazione della tariffa, come risultante dall’ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile all’inizio di ciascun periodo regolatorio.</p>		<p>Si evidenzia che la delibera non riporta in maniera chiara quale tasso di inflazione programmata debba essere utilizzato per l’aggiornamento tariffario nel corso del periodo regolatorio. Attualmente, il tasso di inflazione programmato individuato all’inizio del periodo regolatorio, sulla base delle ultime stime disponibili del Documento di Economia e Finanza (DEF), viene aggiornato di anno in anno in sede di aggiornamento tariffario sulla base delle ultime stime pubblicate.</p>
19	1 & 2	<p>Obiettivo di incremento della produttività da efficientamento</p>		<p>In generale si condivide la proposta dell’Autorità di stabilire obiettivi di efficientamento dei costi operativi sulla base di una metodologia oggettiva e robusta. La delibera n.70/2016 dell’Autorità declina tali aspetti, individuando una metodologia di calcolo dei parametri di efficienza basata sui dati storici delle</p>

			<p>concessionarie e stime di carattere econometrico. A tal proposito si evidenzia che:</p> <ul style="list-style-type: none">- L'Autorità dovrebbe mettere a disposizione delle concessionarie autostradali il dataset utilizzato per la stima dei parametri di efficientamento del settore. Non si ritiene che tali dati debbano essere considerati particolarmente sensibili, in quanto relativi per la maggior parte a dati pubblici di bilancio. Pertanto la loro condivisione consentirebbe una maggiore trasparenza della regolamentazione e la possibilità per le stesse concessionarie di effettuare stime autonome dei parametri.- Per le società concessionarie autostradali che si trovano già sulla frontiera efficiente, o che hanno raggiunto ambiti ottimali di gestione in termini di estesa chilometrica del network, non risulta possibile definire obiettivi ulteriori di efficienza, oltre la frontiera individuata.- Gli obiettivi di efficienza individuati per le singole concessionarie dovrebbero ridursi nel corso del tempo in quanto dopo un certo impiego dei fattori la produttività marginale dovrebbe diventare decrescente.- Si ritiene che la media ponderata degli obiettivi di efficienza individuati per le diverse concessionarie non può risultare diversa rispetto al tasso di efficientamento medio del settore, che dovrebbe quindi costituire un benchmark di riferimento per i target che verranno individuati dall'Autorità. <p>Infine, rispetto all'implementazione del parametro di efficienza si segnala che risulterebbe più corretto escludere dall'ambito di applicazione:</p> <ul style="list-style-type: none">i) <u>Costi di manutenzione</u>. L'Autorità ha già indicato nella relazione istruttoria allegata alla delibera n.133/2018
--	--	--	--

				<p>per la tratta autostradale A4 che ritiene ragionevole includere nell'ambito di applicazione del parametro di efficientamento le attività di manutenzione, in quanto queste devono essere svolte in maniera efficace ed efficiente, massimizzando il rapporto tra obiettivi e risultati. A tal proposito si evidenzia che i costi di manutenzione vengono definiti <i>ex-ante</i> sulla base del quadro esigenziale di ciascuna opera in accordo con il concedente. Sulla base di ciò i costi riconosciuti per le manutenzioni rispettano di fatto i criteri di efficacia ed efficienza richiesti dall'Autorità, sulla base anche di considerazioni di carattere tecnico legate alla qualità e alla sicurezza, che l'analisi condotta dall'Autorità tramite la stima econometrica dei parametri non è in grado di rilevare.</p> <p>ii) <u>Costi di rimborso del capitale investito netto relativo ad asset di tipo non reversibile.</u> Anche rispetto ai costi di rimborso del capitale investito, l'Autorità ha indicato nella relazione istruttoria allegata alla delibera n.133/2018 che ritiene ragionevole includerli nell'ambito di applicazione del parametro di efficientamento, in quanto la loro esclusione comporterebbe un incentivo per il concessionario a sfruttare a proprio vantaggio le differenze esistenti nei metodi di riconoscimento dei costi, mediante politiche di capitalizzazione mirate. A tal proposito si ritiene che i costi di rimborso del capitale non siano una voce di per sé efficientabile in quanto relativi ad ammortamento e remunerazione di asset già realizzati.</p> <p>iii) <u>Costi incrementali di gestione legati alla realizzazione di nuovi investimenti, e/o all'entrata in vigore di nuove</u></p>
--	--	--	--	--

				<p>disposizioni normative e regolamentari. 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. Tali costi infatti, pur rientrando tra le attività svolte dalle concessionarie, non possono di fatto essere ricompresi nei target di produttività individuati dall' Autorità sulla base dei dati storici delle concessionarie.</p>
23		<p>Meccanismi di penalità/premi con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi</p>		<p>Alla luce dell'esame delle buone pratiche di regolazione e di un approfondimento tecnico degli indicatori di performance, si ritiene che la delibera in materia di regolazione della qualità del servizio presenti i seguenti profili di criticità:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il meccanismo incentivante risente della mancanza di una valutazione puntuale circa le reali necessità del settore e delle esigenze degli utenti; - La responsabilità di definizione dei target è esclusivamente in capo al concedente, senza che il concessionario (che invece è in una posizione privilegiata per identificare le peculiarità nel contesto operativo che devono essere prese in considerazione) possa contribuire legittimamente alla definizione di tali target; - Si dovrebbero definire in modo puntuale i processi e i sistemi di misurazione degli indicatori, in modo tale da utilizzare approcci di rilevazione ed elaborazione delle informazioni coerenti per tutto il settore; - La calibrazione degli incentivi (ad es. per quanto riguarda la distribuzione di premi e penalità) non è fondata su analisi empiriche né su metodologie di calcolo trasparenti ed estendibili a tutti i concessionari; - Gli indicatori di qualità e le relative soglie "minima" e "obiettivo", dovrebbero essere definiti a livello di settore,

				<p>coerentemente con le attuali Carte dei Servizi: l'introduzione di target a livello di singolo gestore autostradale potrebbe risultare eccessivamente penalizzante per quei concessionari che oggi garantiscono standard di performance più elevati (per i concessionari con le performance peggiori, si potrebbe prevedere un percorso di adeguamento della qualità in un orizzonte più esteso di quello annuale, come già avvenuto nell'esperienza di altri settori). Il valore della soglia best practice potrebbe essere invece fissato a livello di singolo concessionario, per aumentare l'incisività del meccanismo;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il meccanismo incentivante prospettato dall'ART appare eccessivamente severo nell'applicare direttamente il limite inferiore alla variazione tariffaria (pari al - 2%) o il limite "obiettivo" (pari allo 0%) anche solo per il mancato raggiungimento del target per un singolo indicatore. L'eccessiva "stringenza" del meccanismo emerge soprattutto alla luce dell'elevato numero di aree tematiche considerate e della loro parziale inadeguatezza a catturare fenomeni che siano allo stesso tempo controllabili e rilevanti nell'attività del concessionario; - Non è previsto un criterio trasparente per la fissazione dei pesi delle diverse dimensioni della qualità del servizio da parte del concedente; - La regolazione della qualità prospettata nella delibera sembra non coerente con i meccanismi di adeguamento tariffario legati alla qualità già in vigore e gli obblighi del concessionario. Ciò dà luogo a fenomeni di double counting (es. barriere antirumore) di alcune dimensioni del servizio e pertanto non rispetta i principi di coerenza e proporzionalità. <p>Si rilevano inoltre le seguenti criticità relative alla selezione degli indici di performance:</p>
--	--	--	--	--

				<ul style="list-style-type: none"> - Numerosi indicatori (es. fluidità ai caselli, stato della pavimentazione) pongono benefici marginali ma oneri di compliance eccessivi, in quanto i livelli di disservizio sono stati già ridotti; - Alcuni indicatori ricadono interamente al di fuori della sfera di controllo del concessionario autostradale (es. velocità del flusso di traffico, connettività, impiego ITS); - Altri indicatori risultano già adeguatamente affrontabili mediante la regolamentazione tecnica di settore (es. monitoraggio delle opere) o valorizzabili attraverso il riconoscimento dei relativi oneri di costruzione (es. barriere antirumore), o con il ricorso alle penalità previste nelle Convenzioni Uniche (es. barriere di sicurezza); - Molti indicatori non risultano in grado di esibire una variazione annuale significativa e tale quindi da poter catturare fenomeni rilevabili (es. sistemi di monitoraggio, impiego di barriere antirumore e laterali, sistemi ITS). In questo caso, sarebbe quindi più opportuna una valorizzazione mediante altre componenti tariffarie (es. quella di investimento).
24	1	<p>Con riferimento alla formula di adeguamento tariffario di cui al punto 22.1, la componente di costruzione è costituita da due sub-componenti, con le seguenti modalità: [...] la seconda sub-componente (HK,(t+1)) rappresenta la penalità applicabile nel caso in cui il ritardo nell'effettuazione degli investimenti sia imputabile al concessionario, al</p>		<p>Non si ritiene condivisibile la proposta dell'Autorità di inserire nel calcolo della componente tariffaria di costruzione un fattore discrezionale basato sullo stato di avanzamento degli investimenti e l'attribuzione di eventuali ritardi al concessionario. A tal proposito infatti si ritiene che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'attuale sistema tariffario ha garantito fino ad ora che i livelli tariffari riconosciuti di anno in anno fossero calcolati sul valore degli investimenti effettivamente realizzati dalle concessionarie e non sui valori previsionali; - esistono ad oggi nelle convenzioni vigenti dei sistemi di penalità che disincentivano di fatto l'accumulo di ritardi nella realizzazione delle opere da parte dei concessionari;

		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.		<ul style="list-style-type: none"> - il nuovo sistema proposto dall’Autorità introduce degli elementi discrezionali per il calcolo della tariffa di costruzione – legati alla responsabilità del concessionario – che di fatto compromettono la possibilità per le concessionarie di effettuare stime previsionali dei profili tariffari, e dunque di individuare la bancabilità degli investimenti.
25	1	<p>Poste figurative</p> <p>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, 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 ex ante sono ricomprese nella formula di cui al punto 20.</p>		<p>Si evidenzia che la delibera non riporta in maniera chiara le modalità con cui verrà ricompreso nel calcolo dei livelli tariffari legati alla componente di costruzione il saldo delle poste figurative derivante dai parametri X-riequilibrio e K, legati alle gestioni vigenti, nonché il saldo di poste figurative afferenti ad altri parametri tariffari quali ad esempio il parametro X investimenti.</p> <p>In particolare si evidenzia che per le concessionarie esistenti, il sistema tariffario vigente consente, al fine di garantire la gradualità tariffaria e la neutralità economico-finanziaria, in sede di aggiornamento, di prevedere l’inclusione o la deduzione di poste figurative nei costi ammessi, trascinando il saldo delle poste figurative da un periodo regolatorio all’altro fino al termine della concessione dove tale saldo deve essere pari a zero.</p> <p>L’implementazione del nuovo regime ART, al fine di garantire la neutralità economico finanziaria e di compensare eventuali sovra- o sotto-compensazioni maturate dalle concessionarie nel corso dei periodi regolatori passati, dovrebbe dunque consentire di tenere conto nell’aggiornamento tariffario del primo periodo regolatorio il saldo delle poste figurative a debito o a credito maturato sulla base dei regimi tariffari vigenti.</p> <p>Si evidenzia, inoltre, che al fine di garantire la neutralità economico finanziaria è necessario prevedere il riconoscimento del saldo delle poste figurative a debito o a credito anche nei casi di</p>

				decadenza o revoca della concessione.
26	1	<p>Meccanismo di contenimento degli extra-ricavi mediante revenue sharing</p> <p>A partire dal periodo regolatorio successivo al primo periodo regolatorio di applicazione del presente Sistema tariffario, 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>Si evidenzia che il meccanismo proposto di revenue sharing è asimmetrico e risulta in linea con quanto attualmente previsto dalle concessionarie autostradali che hanno adottato una formula tariffaria semplificata o a convalida. In particolare, per le concessionarie autostradali che hanno adottato una formula tariffaria a riequilibrio, non è attualmente previsto un meccanismo di revenue sharing, pertanto la sua introduzione rappresenterebbe una discontinuità rispetto al passato e di conseguenza una differente allocazione del rischio traffico. Conseguenza di ciò potrebbe essere l'insorgere di maggiori costi in capo al concessionario anche per quanto riguarda la bancabilità e finanziabilità degli investimenti.</p> <p>Si ritiene inoltre che l'Autorità debba tenere conto nel calcolo dei benefici derivanti dal maggiore traffico dei maggiori costi correlati all'utilizzo dell'infrastruttura, come ad esempio i maggiori costi di manutenzione, e di calcolare dunque il beneficio netto per le concessionarie.</p>

