

Osservazioni sulla delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 16/2019 del 18 febbraio 2019 avente ad oggetto “Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all’articolo 43 del d.l. 201/2011, come richiamato dall’articolo 37 del medesimo decreto”

Codesta Autorità per la Regolazione dei Trasporti (d’ora in avanti, per brevità, “Autorità” o “ART”) ha avviato, con delibera n. 16 del 18 febbraio 2019 (d’ora in avanti anche la “delibera”), un procedimento per l’approvazione di un nuovo sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del *price cap* e con determinazione dell’indicatore di produttività X a cadenza quinquennale con riferimento “*alle concessioni di cui all’articolo 43 del d.l. 201/2011, come richiamato dall’articolo 37 del medesimo decreto*”.

Con la stessa delibera, codesta Autorità ha invitato i soggetti interessati a formulare osservazioni ed eventuali proposte sul documento di cui all’allegato A della delibera stessa entro il termine del 29.3.2019.

Nella delibera si legge che le concessioni di cui all’art. 43 del d.l. n. 201/2011 in relazione alle quali troverebbe applicazione il nuovo sistema tariffario sarebbero:

- a) quelle il cui periodo regolatorio quinquennale è scaduto in epoca successiva all’entrata in vigore del d.l. n. 109/2018;
- b) quelle il cui periodo regolatorio quinquennale è scaduto in data antecedente, ma per i quali non si sia ancora perfezionato l’aggiornamento del piano economico – finanziario (di seguito anche “PEF”) alla data di entrata in vigore del medesimo d.l. 109/2018.

Milano Serravalle-Milano Tangenziale S.p.A. formula in relazione alla -delibera in argomento le seguenti osservazioni, articolate in:

- Parte I, in cui sono riportate le osservazioni di carattere generale relative al contenuto della delibera nel suo complesso;
- Parte II, in cui sono riportate osservazioni di carattere tecnico relative a singoli punti della delibera, secondo le modalità indicate nel documento “*modalità di consultazione*” di codesta Autorità.

La presentazione delle osservazioni da parte della scrivente Concessionaria, in ogni caso, non costituisce acquiescenza alcuna al sistema tariffario proposto da codesta Autorità e agli ulteriori contenuti della delibera n. 16/2019, in relazione a cui si formula fin da ora espressa riserva di adire le competenti autorità giurisdizionali per la tutela dei propri diritti ed interessi.

Parte I

Prima di passare all’illustrazione delle osservazioni in merito alla delibera, è utile descrivere, anzitutto, il quadro normativo di riferimento.

1. Le norme di riferimento.

Con riferimento al settore autostradale, l'art. 16, comma 1, lett. a) del d.l. 28.9.2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla l. 16.11.2018, n. 130, ha modificato l'art. 37, comma 2, lett. g) del d.l. n. 201/2011, estendendo anche alle concessioni "di cui all'articolo 43, comma 1 e, per gli aspetti di competenza, comma 2" il potere dell'ART di stabilire sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del *price cap*, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale. Tale potere era inizialmente previsto solo "*per le nuove concessioni*".

L'art. 37, comma 2, lett. g) del d.l. n. 201/2011 prevede oggi dunque che l'ART è competente "*con particolare riferimento al settore autostradale, a stabilire per le nuove concessioni nonché per quelle di cui all'articolo 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*".

L'art. 43, comma 1, del d.l. n. 201/2011, come modificato dall'art. 16, comma 1, lett. b) del d.l. 28.9.2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla l. 16.11.2018, n. 130, prevede che "*gli aggiornamenti o le revisioni delle convenzioni autostradali vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto, laddove comportino variazioni o modificazioni al piano degli investimenti ovvero ad aspetti di carattere regolatorio a tutela della finanza pubblica, sono trasmessi, sentita l'Autorità di regolazione dei trasporti per i profili di competenza di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g), in merito all'individuazione dei sistemi tariffari, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al CIPE che, sentito il NARS, si pronuncia entro trenta giorni e, successivamente, approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dalla avvenuta trasmissione dell'atto convenzionale ad opera dell'amministrazione concedente*".

L'art. 43, comma 2, del d.l. n. 201/2011, non modificato dal d.l. 28.9.2018, n. 109, prevede poi che "*gli aggiornamenti o le revisioni delle convenzioni autostradali vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto che non comportano le variazioni o le modificazioni di cui al comma 1 sono approvate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dall'avvenuta trasmissione dell'atto convenzionale ad opera dell'amministrazione concedente*".

L'art. 43, comma 2 bis, del d.l. n. 201/2011, introdotto *ex novo* ad opera dell'art. 16, comma 1, lett. c) del d.l. 28.9.2018, n. 109, prevede infine che "*nei casi di cui ai commi 1 e 2 il concedente,*

sentita l'Autorità di regolazione dei trasporti, verifica l'applicazione dei criteri di determinazione delle tariffe, anche con riferimento all'effettivo stato di attuazione degli investimenti già inclusi in tariffa”.

2. Sulla carenza di potere dell’Autorità a definire un nuovo sistema tariffario per le concessioni già in essere. Illegittimità costituzionale ed incompatibilità comunitaria delle disposizioni legislative rilevanti e necessità di una interpretazione costituzionalmente orientata.

Nella delibera in esame, codesta Autorità sostiene una interpretazione delle norme rilevanti che porterebbe alla definizione di un loro ambito applicativo eccessivamente ampio e in contrasto con principi di rango costituzionale e con i principi del diritto europeo, innanzitutto quanto alla individuazione dei termini temporali di riferimento.

Nella delibera si legge, infatti, che il nuovo sistema tariffario in corso di approvazione troverebbe applicazione anche ai rapporti concessori il cui periodo regolatorio quinquennale sia scaduto in epoca successiva all’entrata in vigore del d.l. n. 109/2018 come convertito dalla l. n. 130/2018 o, anche se il periodo regolatorio sia scaduto prima, non si sia ancora perfezionato l’aggiornamento del piano economico – finanziario alla data di entrata in vigore del d.l. n. 109/2018.

Si tratta di una interpretazione che proietta l’ambito di applicazione delle norme non solo per il futuro, ma anche per il passato e che appare viziata da illegittimità costituzionale e incompatibilità comunitaria.

L’illegittimità costituzionale discende anzitutto dall’evidente contrasto con l’art. 3 della Costituzione, in quanto risulta violato il legittimo affidamento del soggetto concessionario relativamente alla stabile prosecuzione del rapporto concessorio, nei termini previsti e determinati con la concessione e la convenzione e, peraltro, confermati dalle norme primarie con le quali la convenzione è stata approvata. Il rispetto del principio di ragionevolezza richiede, infatti, che le norme di legge siano interpretate in modo da non incidere in misura, appunto, irragionevole ed arbitraria su situazioni giuridiche già definite e su rapporti giuridici di durata, quali sono i rapporti concessori già in essere alla data di entrata in vigore di tali norme.

Si può sinteticamente ricordare, in proposito, che la giurisprudenza costituzionale ha definito le condizioni di legittimità che devono essere soddisfatte dalle norme di legge che incidono sui rapporti di durata, stabilendo, innanzitutto, che il legislatore può incidere su un rapporto di durata soltanto al ricorrere di una causa normativa adeguata. L’intervento legislativo deve pertanto trovare fondamento in circostanze sopravvenute, che giustificano l’adozione della nuova disciplina, non essendo sufficiente una semplice nuova valutazione di opportunità del legislatore. Le norme che incidono sui rapporti di durata sono illegittime, inoltre, quando incidono sui rapporti stessi in modo improvviso e

imprevedibile, come in questo caso, in cui si interviene sulla definizione del sistema tariffario delle concessioni già in corso, sulla base di un'interpretazione di una norma contenuta in un decreto-legge.

La norma viola, inoltre, il principio *pacta sunt servanda*, perché interviene autoritativamente su un rapporto convenzionale in corso, modificandolo unilateralmente.

È pertanto necessario applicare le disposizioni secondo un'interpretazione costituzionalmente orientata, volta ad evitare possibili profili di contrasto con i richiamati principi costituzionali.

Sotto il profilo europeo, inoltre, le disposizioni in esame alterano in modo unilaterale ed *ex post* la disciplina di rapporti concessori in essere. Esse si pongono pertanto in contrasto con principi essenziali dell'ordinamento economico dell'Unione, quali il principio *pacta sunt servanda* ed i principi di certezza e prevedibilità del quadro regolatorio delle attività economiche.

Si deve ricordare, in proposito, che la Commissione europea è già intervenuta, in passato, nei riguardi di un analogo intervento delle autorità italiane, disponendo l'avvio di una procedura di infrazione ai sensi dell'art. 258 TFUE. A fronte di un intervento legislativo nazionale - il d.l. n. 262/2006, convertito con l. n. 286/2006 - che modificava significativamente la disciplina tariffaria sancita dalle convenzioni vigenti in quel momento, la Commissione ha ritenuto che tale iniziativa alterasse unilateralmente ed *ex post* le condizioni economiche di contratti liberamente convenuti fra le parti e che, pertanto, fosse fonte di grave incertezza giuridica e costituisse, quindi, un fattore di disincentivo agli investimenti. La Commissione ha pertanto avviato una procedura d'infrazione (procedura C(2006) 2006/2419) ai sensi dell'art. 226 TCE (attuale art. 258 TFUE), contestando una violazione delle norme del Mercato Interno poste a tutela della libera circolazione dei capitali e della libertà di stabilimento, secondo il principio fondamentale di certezza giuridica.

La procedura è stata chiusa solamente dopo che le autorità italiane ebbero formalmente riconosciuto il rispetto del principio della non modificabilità unilaterale dei contratti in essere (*pacta sunt servanda*) e assunto l'impegno a rispettare tale principio anche *pro futuro, de facto* e *de jure*. A tal fine fu infatti adottata una apposita modifica legislativa, attraverso un emendamento - disposto con l'art. 8 duodecies del d.l. n. 59/2008, introdotto in sede di conversione con l. n. 101/2008 - all'art. 2 del d.l. n. 262/2006, proprio al fine di evitare ulteriori possibilità di interventi unilaterali, con approvazione per legge di schemi di convenzione definiti in via negoziale tra concedente e concessionario. Lo schema di convenzione è stato sottoscritto, nel caso della scrivente Concessionaria, in data 7 novembre 2007.

Eventuali modifiche al sistema tariffario della scrivente Concessionaria, quali quelle prospettate nella delibera di codesta Autorità, appaiono quindi prive di qualsiasi giustificazione obiettiva e in diretto contrasto con i principi sopra ricordati del diritto europeo, con la conseguenza che codesta Autorità è tenuta - ove ritenga che le norme nazionali consentano o impongano tali modifiche - in

ossequio ai principi elaborati dalla Corte di Giustizia dell'Unione europea, alla disapplicazione degli articoli 37, comma 1, lett. g e 43, commi 1, 2 e 2-bis, d.l. n. 201/2011, così come modificati dal d.l. n. 109/2018, per violazione della normativa e dei principi di diritto europeo.

3. Sulla carenza di potere dell'Autorità a stabilire un nuovo sistema tariffario per le concessioni il cui procedimento di aggiornamento del PEF è stato avviato prima dell'entrata in vigore del d.l. n. 109/2018 e che entro tale data avrebbe dovuto già essere concluso.

Ammesso e non concesso che le norme attribuiscono a codesta Autorità il potere di introdurre un nuovo sistema tariffario anche con riferimento alle concessioni in essere e alle relative procedure di aggiornamento e revisione del PEF, tale potere non potrebbe comunque essere esercitato con riferimento al procedimento di aggiornamento del PEF attualmente in corso per la scrivente Concessionaria, volto a regolare il nuovo quinquennio regolatorio 2018-2022.

Il potere esercitato da codesta Autorità si fonda sulla sopravvenuta entrata in vigore di una norma (i.e. l'art. 16, comma 1, lett. a) del d.l. n. 109/2018) che non può certamente trovare applicazione, infatti, a quel procedimento di aggiornamento.

La non applicabilità della norma introdotta dal d.l. n. 109/2018 al procedimento in esame discende, in primo luogo, dal fatto che la norma stessa è entrata in vigore in un momento successivo al momento di avvio del procedimento di aggiornamento del PEF della scrivente Concessionaria e allo svolgimento del procedimento stesso.

La norma è entrata in vigore, infatti, il 20.11.18, giorno successivo a quello di pubblicazione in G.U. della l. n. 130/2018, di conversione del d.l. n. 109/2018 o, al più, il 29.9.2018, a voler considerare la data di pubblicazione in G.U. del d.l. n. 109/2018.

Il quinquennio regolatorio della scrivente Concessionaria si è concluso il 31.12.2017 ed è attualmente in corso il quinquennio regolatorio 2018-2022.

Con riferimento al periodo regolatorio in corso, il PEF avrebbe dovuto essere aggiornato entro il 30 giugno 2018, in applicazione della delibera CIPE n. 27 del 21.3.2013 che fissa al 30 giugno del primo esercizio del nuovo periodo regolatorio il termine per l'aggiornamento del PEF stesso.

Quanto alla procedura, il PEF è redatto dal Concessionario d'accordo con il Concedente e poi sottoposto all'approvazione delle amministrazioni competenti. Ai sensi dell'art. 43 del d.l. 201/2011, il PEF così definito è poi sottoposto all'eventuale parere del CIPE, che *“si pronuncia entro 30 giorni”*, e approvato con decreto del MIT, di concerto con il MEF *“da emanarsi entro 30 giorni”* dalla avvenuta trasmissione dell'atto convenzionale ad opera dell'amministrazione concedente.

Con nota del 4.1.2018, all'indomani della scadenza del suddetto quinquennio regolatorio, il Concedente ha avviato il procedimento di aggiornamento del PEF volto a disciplinare il nuovo periodo regolatorio 2018-2022.

All'avvio del procedimento è seguita, poi, una fitta interlocuzione tra la scrivente Concessionaria ed il Concedente, durante la quale il Concedente stesso, sulla base della normativa allora vigente, ha richiesto alla Concessionaria l'invio dei dati e dei documenti necessari per addivenire ad una versione condivisa del Piano.

Tenuto conto di tutte le integrazioni e le modifiche concordate con il Concedente nel corso dell'istruttoria, in data 27.6.2018, la scrivente Concessionaria ha presentato, infine, la versione definitiva di aggiornamento quinquennale del PEF, nel rispetto dei tempi convenzionalmente previsti. Integrazioni alla suddetta proposta di PEF sono state poi trasmesse, d'accordo con il Concedente, con nota del 31.7.2018.

Solo il successivo 29.9.2018 è stato pubblicato in G.U. il d.l. n. 109/2018, convertito con l. n. 130/2018 entrata in vigore in data 20.11.2018, che ha esteso anche alle concessioni "di cui all'articolo 43, comma 1 e, per gli aspetti di competenza, comma 2" il potere di codesta Autorità di stabilire sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del *price cap*, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale.

La normativa di cui codesta Autorità pretende di fare applicazione costituisce, dunque, *ius superveniens* sia rispetto alla normativa vigente al momento di avvio del procedimento in esame, sia rispetto al momento in cui la scrivente Concessionaria, d'accordo con il Concedente, ha definito la proposta di aggiornamento del PEF da sottoporre all'approvazione delle amministrazioni competenti.

La normativa di cui codesta Autorità pretende di fare applicazione è certamente inidonea, pertanto, ad integrare le regole applicabili al procedimento in esame.

In caso contrario si finirebbe per applicare al procedimento in esame regole diverse rispetto non solo a quelle che vigevano quando il procedimento stesso è stato avviato, ma anche regole diverse rispetto a quelle che vigevano quando il procedimento stesso è stato istruito e completato, in violazione del principio generale per cui le regole non possono essere cambiate a procedimento ormai iniziato e, men che meno, a procedimento ormai concluso.

Né la circostanza che non si sia ancora conclusa la successiva procedura di approvazione del PEF da parte delle amministrazioni competenti può importare l'applicazione nel caso di specie di una normativa diversa da quella che avrebbe trovato altrimenti applicazione.

Nel caso della scrivente Concessionaria, sin dalla data di entrata in vigore del d.l. n. 109/2018 e viepiù alla data di entrata in vigore della legge di conversione del d.l. stesso, le amministrazioni competenti avrebbero dovuto, infatti, aver già provveduto ad approvare la proposta di aggiornamento del PEF.

Nel caso di specie, peraltro, il CIPE aveva già espresso il proprio parere positivo circa la congruità di gran parte degli investimenti inclusi nel PEF in argomento con la delibera n. 25 del 1° agosto 2014,

cosicché, con riferimento a tali investimenti, non sarebbe stata nemmeno necessaria l'acquisizione del parere di competenza di tale Comitato.

Nel caso di specie, l'*iter* approvativo non si era allora (e non si è), invece, ancora concluso in ragione di ritardi imputabili al solo Concedente, e non certo al Concessionario, che ha tempestivamente e diligentemente fornito tutti gli elementi necessari alla definizione del documento di programmazione economica in esame.

Non è possibile, dunque, far ricadere sulla scrivente Concessionaria le conseguenze negative di tali ritardi.

Come ha frequentemente ribadito la giurisprudenza in materia, le sopravvenienze normative non possono comunque trovare applicazione in caso di mancato rispetto dei termini di conclusione del procedimento, pena la violazione dell'affidamento del privato, esposto a sopravvenienze normative che non si sarebbero avute laddove i termini di conclusione del procedimento fossero stati diligentemente rispettati dalle amministrazioni competenti.

A questo si aggiunga, infine, che il PEF in corso di approvazione per la scrivente Concessionaria prevede comunque la decorrenza dal 1° gennaio 2018.

Le nuove norme non possono, dunque, avere alcuna valenza con riferimento ad un periodo che precede l'entrata in vigore delle norme stesse, salvo voler riconoscere loro un'illegittima portata retroattiva.

4. Sulla carenza di potere dell'ART a stabilire un nuovo sistema tariffario con riferimento ad investimenti già realizzati.

Sempre ammesso e non concesso che le norme attribuiscono a codesta Autorità il potere di introdurre un nuovo sistema tariffario anche con riferimento alle concessioni in essere e alle relative procedure di aggiornamento o revisione del PEF, l'esercizio di tale potere non può comportare, in ogni caso, una rideterminazione della tariffa iniziale senza tener conto delle peculiarità di ciascuna concessione e della situazione specifica di ciascuna concessionaria, anche quanto alle modalità di remunerazione degli investimenti.

Quale che sia il nuovo ipotetico sistema tariffario, esso non potrà certo essere determinato in modo da modificare *in peius* la remunerazione spettante al Concessionario per investimenti già realizzati, che specificamente per quanto riguarda la convenzione della scrivente Concessionaria si estende per tutta la durata della convenzione. La determinazione delle tariffe secondo il sistema attuale prevede, infatti, che la remunerazione degli investimenti via via realizzati si rifletta sulla tariffa anno per anno, anche al fine di non imporre tariffe troppo elevate in un periodo temporale molto ristretto.

E' evidente, allora, che non si può, tramite un nuovo sistema tariffario, incidere sulla remunerazione degli investimenti già effettuati, perché il concessionario subirebbe – illegittimamente – una decurtazione dei ricavi che le spettano in funzione di investimenti già realizzati e realizzati, appunto, sulla base di una disciplina della remunerazione prevista dalla convenzione e concordata con il concedente.

La scrivente Concessionaria vedrebbe modificate *ex post*, dunque, le condizioni economiche sulla base delle quali ha realizzato gli investimenti concordati con il Concedente, con conseguente violazione del diritto a vedersi riconosciuto il corrispettivo economico contrattualmente pattuito per la realizzazione degli investimenti stessi, con la realizzazione di perdite non altrimenti recuperabili e con la violazione dell'equilibrio sotteso ad ogni rapporto concessorio.

5. Sulla carenza di potere dell'ART a disciplinare aspetti diversi da quelli dell'indicatore di produttività.

Le norme abilitano l'ART, inoltre, 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 Convenzione della scrivente Concessionaria già prevede un sistema tariffario dei pedaggi basato sul metodo del *price cap*.

Codesta Autorità non ha alcun titolo, dunque, per modificare integralmente il sistema tariffario della convenzione della scrivente Concessionaria perché lo stesso è già fondato sul metodo che il legislatore indica come preferibile (i.e. quello del *price cap*).

Per quanto concerne la componente di recupero di produttività, inoltre, la stessa è determinata nella Convenzione della scrivente società all'art. 16 bis e viene fissata dall'Ente Concedente ogni quinquennio fino alla scadenza della concessione.

Con riferimento alla scrivente Concessionaria, codesta Autorità non può nemmeno, pertanto, provvedere ad una proposta di parametrizzazione dell'indicatore di produttività X su base quinquennale in quanto la Convenzione della scrivente già prevede la parametrizzazione su base quinquennale dell'indicatore di produttività.

Parte II

Si svolgono di seguito, per completezza, anche alcune considerazioni in relazione ai profili metodologici e tecnici del documento sottoposto a consultazione, evidenziando preliminarmente che i dubbi e le carenze sul piano metodologico non possono poi che riverberarsi sull'attendibilità e coerenza tecnica della decisione finale e che la mancata ostensione, da parte dell'Autorità, dei dati e delle informazioni di base sulla base dei quali è stato avviato il procedimento costituisce un ostacolo

evidente alla piena e consapevole partecipazione da parte della scrivente Concessionaria al medesimo procedimento.

Rinviando anche alle osservazioni di AISCAT, basate sulle segnalazioni delle società associate, di seguito evidenziamo i profili maggiormente significativi e peculiari che rilevano per la scrivente Concessionaria:

| Punto | Par. | Citazione del testo da modificare / integrare | Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica / integrazione di particolare interesse di Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A. |
|-------|-------|---|---|
| 12 | 1 | <p>Il Capitale Investito Netto (CIN) è rappresentato dagli importi relativi alle seguenti immobilizzazioni materiali e immateriali, al netto degli ammortamenti, purché riconosciuti dal concedente:</p> <p>a) asset non reversibili, di dotazione iniziale o acquisiti nel corso della concessione, come quantificati al primo gennaio dell’Anno base di ciascun periodo regolatorio, purché funzionali all’esercizio della gestione autostradale;</p> <p>b) asset reversibili, relativi agli investimenti realizzati nel corso della concessione, come quantificati al primo gennaio di ciascun esercizio del periodo regolatorio, comprensivi del valore di subentro da corrispondere al concessionario uscente, ovvero del valore delle opere assentite già eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della precedente concessione, al netto della preconstituita riserva vincolata per ritardati investimenti.</p> | <p>Si evidenzia che per le concessionarie autostradali che non hanno adottato il regime del riequilibrio – ovvero la “convalida” - il CIN riconosciuto storicamente dal concedente corrisponde solo ad una parte limitata degli asset, relativa esclusivamente ai nuovi investimenti assentiti in convenzione dopo la firma della Convenzione Unica avvenuta nel 2007.</p> <p>Gli asset esistenti prima della firma della Convenzione Unica, oltre a non essere ancora totalmente ammortizzati, non sono stati riconosciuti nel CIN ai fini regolatori.</p> <p>In considerazione di ciò, la definizione fornita da ART del CIN regolatorio non risulta condivisibile, in quanto potrebbe escludere l’ammissibilità da parte del concedente degli investimenti realizzati prima della firma della Convenzione Unica.</p> |
| 16 | 1 – 6 | Tasso di remunerazione del capitale investito | Si ribadisce quanto già indicato nelle osservazioni di AISCAT, quale profilo maggiormente significativo per Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A.. |

| | | | |
|----|----------|---|--|
| | | | |
| 19 | 1 & 2 | Obiettivo di incremento della produttività da efficientamento | <p>La Società ha già presente nella propria formula tariffaria un parametro relativo ad un indicatore di produttività, definito ad ogni quinquennio dall'Ente Concedente ed in accordo con il Concessionario.</p> <p>Peraltro, qualora tale accordo non fosse raggiunto, l'atto convenzionale prevede un meccanismo alternativo di definizione del parametro di produttività.</p> <p>Si ribadisce quanto già indicato nelle osservazioni di AISCAT, quale profilo maggiormente significativo per Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A.</p> |
| 23 | | Meccanismi di penalità/premi con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi | <p>Si evidenzia che i meccanismi di penalità/premi devono tenere specificatamente conto della tipologia di infrastruttura, della collocazione geografica nonché della tipologia di traffico.</p> <p>Si ribadisce quanto già indicato nelle osservazioni di AISCAT, quale profilo maggiormente significativo per Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A.</p> |
| 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 ribadisce quanto già indicato nelle osservazioni di AISCAT, quale profilo maggiormente significativo per Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A. considerando altresì il credito da poste figurative derivante dal calcolo del parametro K-investimenti.</p> |