

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 23 maggio 2019

premesse che:

- con la delibera n. 133/2018 del 19 dicembre 2018, a conclusione del procedimento avviato con delibera n. 3/2018 del 25 gennaio 2018, l’Autorità ha approvato il sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del *price cap* con determinazione dell’indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per l’affidamento della gestione in house delle tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia, ai sensi dell’articolo 13-bis del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148;
- con nota prot. 11045/2018 del 20 dicembre 2018, gli Uffici dell’Autorità hanno trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (di seguito: MIT) la citata delibera n. 133/2018 e i relativi allegati per i seguiti di competenza, ricordando che sarebbe poi dovuto essere compito di tale amministrazione trasmettere all’Autorità, prima dell’invio al CIPE per la relativa approvazione, lo schema di convenzione relativo all’affidamento in esame, comprensivo degli allegati pertinenti, per l’espressione del parere prescritto dalla legge;
- in risposta a detta nota ART, il MIT ha trasmesso, con nota dell’8 maggio 2019 (acquisita al prot. ART 4747/2019) 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 alle tratte autostradali: A4 Venezia-Trieste; A23 Palmanova-Udine; A28 Portogruaro-Conegliano; A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte; A34 raccordo Villesse-Gorizia”*, con relativi allegati, concernente, tra l’altro, la disciplina del rapporto tra il Concedente e il concessionario per la gestione delle tratte autostradali in questione, 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.;
- 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 oggetto dell’accordo;

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 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;”*; rileva inoltre il comma 3, lettera c), dello stesso articolo;
- 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 le tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia, attualmente gestite in regime di proroga dalla Società Autovie Venete S.p.A., la cui concessione è scaduta il 31 marzo 2017, 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 che hanno sottoscritto il Protocollo di intesa del 14 gennaio 2016, che potranno anche avvalersi, nel ruolo di concessionario, di società *in house* esistenti o appositamente costituite, nel cui capitale non figurino privati;
 - gli atti convenzionali di concessione sono stipulati, dopo l'approvazione del CIPE, previa acquisizione del parere dell'Autorità di regolazione dei trasporti sullo schema di convenzione;
- 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 in merito alla disciplina relativa all'*in house providing*, recepito dall'ordinamento con l'articolo 5, commi da 1 a 5 del Codice, che 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 veto, 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 veto, 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 veto, 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. articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241, che disciplina la materia degli accordi tra le pubbliche amministrazioni, 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”.

Inoltre, ai fini dell'affidamento della concessione in oggetto, rilevano le seguenti disposizioni speciali:

K. l'articolo 5, comma 2, della legge 24 febbraio 1992, n. 225, nel testo vigente antecedente al 2012, nella parte in cui recita: *“Per l'attuazione degli interventi da effettuare durante lo stato di emergenza dichiarato a seguito degli eventi di cui all'articolo 2, comma 1, lettera c), si provvede anche a mezzo di ordinanze in deroga ad ogni disposizione vigente, nei limiti e secondo i criteri indicati nel decreto di dichiarazione dello stato di emergenza e nel rispetto dei principi generali dell'ordinamento giuridico ...”;*

L. l'articolo 6 ter del decreto-legge 20 giugno 2012, n. 79, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 131, e precisamente:

a) il comma 1, laddove dispone che restano fermi, tra gli altri, *“... gli effetti della deliberazione del Consiglio dei Ministri 11 luglio 2008, in relazione al settore del traffico e della mobilità nell'asse autostradale Corridoio V dell'autostrada A4 nella tratta Quarto d'Altino-Trieste e nel raccordo autostradale Villesse-Gorizia ... ivi inclusi quelli, rispettivamente: a) del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 luglio 2008, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 175 del 28 luglio 2008, dei successivi decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri 12 dicembre 2009, 17 dicembre 2010 e 13 dicembre 2011, pubblicati nella Gazzetta Ufficiale n. 2 del 4 gennaio 2010, n. 3 del 5 gennaio 2011 e n. 300 del 27 dicembre 2011, e delle conseguenti ordinanze del Presidente del Consiglio dei Ministri 5 settembre 2008, n. 3702, e 22 luglio 2011, n. 3954, pubblicate nella Gazzetta Ufficiale n. 213 dell'11 settembre 2008 e n. 185 del 10 agosto 2011; ...”;*

b) il comma 2, che dispone che *“Le modifiche introdotte dal decreto-legge 15 maggio 2012, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 luglio 2012, n. 100, all'articolo 5 della legge 24 febbraio 1992, n. 225, non sono applicabili alle gestioni commissariali che operano in forza dei provvedimenti di cui al comma 1 del presente articolo. Inoltre, a tali gestioni non si applica quanto previsto dal comma 2 dell'articolo 3 del decreto-legge 15 maggio 2012, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 luglio 2012, n. 100”;*

M. il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 luglio 2008, recante la *“Dichiarazione dello stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nell'asse autostradale Corridoio V dell'autostrada A4 nella tratta Quarto d'Altino-Trieste e nel raccordo autostradale Villesse – Gorizia” che dispone lo stato di emergenza “al fine di velocizzare le procedure per la costruzione della terza corsia dell'autostrada A4 nella tratta Quarto d'Altino-Trieste e nel raccordo autostradale Villesse-Gorizia e della tratta ferroviaria ad alta velocità ed alta capacità (...)”;*

- N. l'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri 5 settembre 2008, n.3702 (di seguito Ordinanza) concernente *“Disposizioni urgenti di protezione civile per fronteggiare l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nell'asse autostradale Corridoio V dell'autostrada A4 nella tratta Quarto d'Altino-Trieste e nel raccordo autostradale Villesse-Gorizia”* ed in particolare:
- l'articolo 1, comma 1, ove è stabilito che: *“Il ... commissario delegato ... provvede:*
 - a) *alla realizzazione della terza corsia nel tratto autostradale A4 Quarto D'Altino-Villesse, ed all'adeguamento a sezione autostradale del raccordo Villesse-Gorizia;*
 - b) *alla realizzazione degli interventi insistenti sul tratto autostradale A4 Quarto D'Altino-Trieste o sul raccordo Villesse-Gorizia o sul sistema autostradale interconnesso, previsti nella convenzione di concessione tra Autovie Venete S.p.A. e l'ANAS S.p.a., ritenuti indispensabili ai fini del superamento dello stato di emergenza in rassegna;*
 - c) *alla realizzazione delle opere di competenza di enti diversi dalla concessionaria Autovie Venete S.p.A., tenuto conto della programmazione e della disponibilità finanziaria degli stessi, comunque funzionali al decongestionamento dell'area interessata dalla dichiarazione dello stato di emergenza di cui alla presente ordinanza;*
 - il comma 2, che dispone che *“Il Commissario delegato provvede al compimento di tutte le iniziative finalizzate alla sollecita realizzazione delle opere di cui al comma 1 e può adottare, in sostituzione dei soggetti competenti in via ordinaria, gli atti e i provvedimenti occorrenti alla urgente realizzazione delle opere.”;*
 - l'articolo 6, comma 2, che prescrive che *“Qualora, a seguito dell'approvazione del progetto definitivo ovvero nel corso dell'iter progettuale e realizzativo degli interventi di cui all'art. 1, derivino delle eccedenze di spesa, rispetto all'importo complessivo previsto nel piano economico-finanziario allegato alla convenzione sottoscritta dalla concessionaria Autovie Venete S.p.A. con l'ANAS S.p.A. in data 7 novembre 2007, la concessionaria, entro trenta giorni dalla comunicazione da parte del commissario delegato, riceverà tali importi all'interno di un nuovo piano economico-finanziario determinandone il relativo equilibrio”;*
- O. il decreto Presidente del Consiglio dei Ministri 21 dicembre 2018, che ha prorogato sino al 31 dicembre 2020 lo stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nell'asse autostradale Corridoio V dell'autostrada A4 nella tratta Quarto d'Altino-Trieste e nel raccordo autostradale Villesse – Gorizia.

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. 3/2018 del 25 gennaio 2018, ha avviato un procedimento volto a definire il sistema tariffario da inserire nella nuova Convenzione;
- iii) con delibera n. 133/2018 del 19 dicembre 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

Premessa

Punto j)

Si segnala la necessità di adeguare il testo virgolettato riferito al testo vigente del comma 2, lettera g), dell'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, come di seguito formulato:

“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;”

Sezione I. Osservazioni sull'articolato

Articolo 8-bis (AMBITO DI APPLICAZIONE)

Comma 1

In merito alla disciplina contenuta nei commi 1 e 2, relativamente all'applicazione del regime ordinario ai sensi della normativa vigente, occorre premettere come la fonte normativa primaria e quella secondaria che regolano, con evidente carattere di specialità, la fase emergenziale sottesa allo schema di accordo *de quo*, hanno ad oggetto la realizzazione di interventi e, quindi, sono riferibili esclusivamente alle fasi della progettazione e della esecuzione degli stessi.

Quanto alla normativa primaria, ciò si evince dall'articolo 5 della l. 225/1992 che, nel testo originario attualmente applicabile in forza di quanto disposto dall'articolo 6-ter, comma 2, del d.l. 79/2012, al secondo comma, stabilisce che *“per l'attuazione degli interventi da effettuare durante lo stato di emergenza ... si provvede anche a mezzo di ordinanza in deroga a ogni disposizione vigente”*; quanto alle fonti di rango secondario, a comprova dell'assunto il dPCM 11 luglio 2008, che dichiarava lo stato di emergenza, indica che la finalità dello stesso era quella di *“... velocizzare le procedure per la costruzione della terza corsia dell'autostrada A4 nella tratta Quarto d'Altino-Trieste e nel raccordo autostradale Villesse-Gorizia ...”*.

La circostanza che i poteri straordinari del Commissario e la relativa competenza hanno ad oggetto la progettazione e la realizzazione di opere infrastrutturali, è altresì comprovata dalla descrizione analitica di tali opere contenuta nell'articolo 1 dell'Ordinanza. Se ne deve dedurre che lo stato di emergenza ed i conseguenti poteri del Commissario delegato che scaturiscono dall'Ordinanza, non terminano, sotto il profilo del rapporto tra concedente e concessionario, alla scadenza del periodo emergenziale, quanto piuttosto al momento dell'avvenuta realizzazione delle opere e al perfezionamento dei successivi atti volti a comprovare l'avvenuta realizzazione dell'opera a regola d'arte (collaudo tecnico-amministrativo e decreto del Commissario delegato).

Sicché, deve dedursi che lo stato emergenziale ed il regime ordinario siano destinati a operare in alternativa, essendo il *discrimen* per l'applicazione della disciplina ordinaria o di quella emergenziale rappresentato rispettivamente dall'avvenuto o meno completamento delle opere. Ad esempio, l'adeguamento del raccordo autostradale Villesse – Gorizia (opera con codice P.75 P.94), essendo ormai completato e definito (cfr. pagina 32 dell'Allegato A del predetto Accordo), è da ritenersi escluso dal regime speciale e quindi attratto al regime ordinario del nuovo rapporto concessorio (v. anche *infra*).

Di conseguenza, una volta realizzate le opere, i costi di costruzione ed il relativo piano di ammortamento devono essere collocati al di fuori dallo stato emergenziale, ad eccezione delle ipotesi contemplate dal citato articolo 6, comma 2, dell'Ordinanza.

Ne discende, pertanto, che, contrariamente a quanto statuito dalle disposizioni in esame relativamente alla disapplicazione degli articoli 19 e 25, tale disapplicazione non appare coerente con le finalità, i poteri e le competenze e, in generale, con il quadro normativo che disciplina lo stato di emergenza, atteso che il piano economico finanziario e l'adeguamento annuale della tariffa unitaria media, per le ragioni sopradette e salva l'eccezione del citato articolo 6, comma 2, dell'Ordinanza, si innestano sul rapporto ordinario tra concedente e concessionario.

Infine, non appare coerente con tale ricostruzione la disapplicazione dell'articolo 9 (Obblighi del concessionario) atteso che gli obblighi ivi previsti, al di là di alcuni specifici punti, per il cui commento si rinvia alla parte del presente parere relativa all'articolo 9 stesso, appaiono applicabili anche in vigore dello stato emergenziale in quanto riguardano opere già realizzate (ad esempio le manutenzioni) ovvero obblighi che non interferiscono con i poteri del Commissario delegato.

Sarebbe pertanto opportuno modificare conseguentemente il comma 1, nella parte in cui disciplina il rientro nel regime ordinario, e il comma 2, in quanto recanti previsioni non coerenti con quanto sopra evidenziato.

In senso contrario si evince dall'articolo 5, comma 2, della l. 225/1992, nella versione applicabile alla presente fattispecie, così come dall'articolo 1, commi 1 e 2, dell'Ordinanza, che lo stato di emergenza e i poteri straordinari del Commissario delegato appaiono confinati alle fasi della progettazione e della realizzazione, come comprovato dall'uso del termine "*interventi da effettuare*" sia nella fonte primaria (cfr. articolo 5 l. 225/1992) sia nelle Ordinanze attuative.

In merito alla previsione circa la disapplicazione dell'articolo 32 durante lo stato emergenziale, va in contrario osservato che l'Allegato K, richiamato dallo stesso articolo, contiene fattispecie sanzionatorie che appaiono invece di immediata applicazione, ad eccezione del Capitolo 4 (Penalità sulla progettazione), del Capitolo 5 (Penalità sull'esecuzione dei lavori) e del primo alinea del Capitolo 2.1, che ha ad oggetto i progetti di manutenzione straordinaria. Inoltre, è necessario modificare il terzo alinea del Capitolo 2.1, sostituendo il riferimento alla delibera ART n. 73/2018 con quello relativo alla delibera ART n. 133/2018.

Infine, alla luce di quanto sopra e dalla lettura dell'Allegato B allo schema di Accordo, si segnala come le opere contrassegnate con i codici P.92 Nuovo Casello autostradale di Meolo, P.75 P.94 Adeguamento raccordo autostradale Villesse – Gorizia, P.76 P.101 Tratto Quarto d'Altino – San Donà di Piave non possono essere ricomprese nella disposizione in commento in quanto risultano già essere state ultimate, collaudate ed approvate dal Commissario delegato con decreto n. 328 del 24 marzo 2017. Il conseguente stralcio di tali opere dall'elenco di cui alla lettera B comporterà che i relativi costi di costruzione, così come la gestione di tali opere, saranno pertanto soggetti al regime ordinario e conseguentemente alle misure regolatorie di ART ai sensi del successivo articolo 25.

Tuttavia, si evidenzia che si dovrà tener conto di quanto stabilito dall'articolo 6, comma 2 dell'Ordinanza, in tema di eventuali eccedenze di spesa che derivino dall'iter progettuale e realizzativo delle opere ricadenti nel regime commissariale.

Comma 3

Quanto previsto dal comma in esame non contraddice quanto sopra evidenziato, atteso che disciplina la diversa ipotesi in cui alla scadenza dello stato di emergenza, nel caso in cui non intervenga un'ulteriore proroga, le opere non siano in tutto o in parte completate.

Articolo 9 (OBBLIGHI DEL CONCESSIONARIO)

Comma 1

La previsione, nella parte in cui richiama le opere di cui al solo articolo 8.1., lettera A, non è pienamente coordinata con quanto previsto dall'articolo 8bis, punto 3, lettere (i) e (ii), dovendosi anche disciplinare l'ipotesi della reviviscenza del regime ordinario per la progettazione e realizzazione di quelle opere che, pur essendo di competenza del Commissario delegato, non sono state in tutto o in parte realizzate alla scadenza dello Stato di emergenza.

Comma 2

Alla lettera c), per quanto riguarda gli obblighi relativi ai diversi livelli progettuali posti in capo al concessionario, la previsione degli stessi per la realizzazione degli interventi riportati all'articolo 8, comma 1, andrebbe riferita alle opere di cui alla lettera A) di tale ultimo articolo (opere di competenza del concessionario) e, quanto alle opere di cui alla lettera B) (opere di competenza del Commissario delegato), andrebbero indicate solo quelle che non sono state in tutto o in parte realizzate alla scadenza dello stato di emergenza.

Comma 2, lett. gg)

Tenuto conto di quanto previsto al punto 2.16 dell'Allegato A alla delibera dell'Autorità n. 133/2018, si raccomanda di prevedere al quarto rigo, dopo la parola "Concedente", la seguente frase *"Gli oneri di tale subentro ..., saranno riconosciuti a fini tariffari qualora riferibili a beni reversibili"*.

Comma 9

L'Accordo di Cooperazione, così come configurato, sembra risultare di difficile coordinamento con il disposto dell'articolo 13 bis del d.l. 148/2017, 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 redistribuzione delle azioni e/o quote all'interno degli stessi enti territoriali che hanno sottoscritto il predetto Protocollo d'intesa.

Articolo 13 (RESPONSABILITA' 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 16 (DECADENZA DALLA CONCESSIONE)

Comma 1

In termini generali, si evidenzia che l'istituto della decadenza della concessione, utilizzato nell'articolato, 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.

Inoltre, al comma 1, secondo capoverso, si opera un collegamento tra "inadempimento imputabile" ed "obbligazioni divenute oggettivamente possibili", che appare poco chiaro e, come tale, foriero di possibili diverse interpretazioni. Si suggerisce, pertanto, di specificare meglio la fattispecie che si intende disciplinare, prevedendo che l'inadempimento imputabile al concessionario operi per le obbligazioni contrattualmente

assunte.

Infine, la previsione contenuta nel comma 5, laddove prevede che in caso di mancata individuazione del soggetto subentrante l'onere di subentro gravi sul concedente, appare in contrasto con la previsione di cui all'articolo 178, comma 7, del Codice dei contratti pubblici, di natura inderogabile.

Articolo 18 (AUTORIZZAZIONI PER MODIFICAZIONI SOGGETTIVE E/O 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 e non gli Enti pubblici territoriali dell'accordo di cooperazione o la società *in house*, che, del pari, deve essere composta esclusivamente da soggetti pubblici.

Con particolare riferimento ai commi 6, 7 e 8, si osserva che le previsioni che richiedono che il controllo resti sempre in capo ad un soggetto pubblico, si pongono in contrasto con l'articolo 13 bis del d.l. 148/2017, che esige che l'intero capitale sia in mano pubblica.

Articolo 19 (PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO)

Tenuto conto dei contenuti dell'articolo in questione e di quanto in particolare previsto al comma 1 e comma 2 si suggerisce di modificare il titolo dell'articolo in "PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO e PIANO FINANZIARIO REGOLATORIO (PEF/PFR)".

Comma 3

Il rischio di progettazione deve essere posto a carico del concessionario solo ed esclusivamente per le opere di cui all'articolo 8, lettera A), e/o per quelle opere di cui alla lettera B) dello stesso articolo, per le quali l'iter progettuale non si è completato con la definizione dei tre livelli progettuali di cui all'articolo 23 del Codice durante la permanenza dello stato di emergenza.

Comma 4

Alla luce di quanto previsto dall'articolo 8-bis (Ambito di applicazione), si suggerisce di aggiungere, dopo le parole "*all'art. 8*", le seguenti parole "*.1 A. Opere di competenza del Concessionario, ovvero 8.1 B., relativamente alle opere che non siano state realizzate, in tutto o in parte, alla scadenza dello stato di emergenza*".

Si ritiene debba essere espunto il riferimento ai "fatti dei terzi", atteso che non tutti i comportamenti dei terzi sono da scomputare dalla responsabilità del concessionario: si pensi, ad esempio, ad un subfornitore. Laddove, invece, assuma rilievo il fatto del terzo "non collegato" al concessionario da un rapporto contrattuale, questo rientra comunque nella forza maggiore.

Comma 5

Per quanto concerne le fattispecie esemplificative di cause di forza maggiore, la previsione di "crisi sistemica del mercato" appare troppo generica ed ambigua. Se ne suggerisce pertanto l'espunzione.

Comma 7

In coerenza con quanto osservato con riferimento all'articolo 8-bis, la disposizione qui in commento deve essere integrata specificando che si deve trattare delle opere di cui all'articolo 8 lettera A), e/o di quelle opere di cui alla lettera B) dello stesso articolo per le quali l'iter realizzativo non si è concluso, in tutto o in parte, alla

scadenza dello stato di emergenza.

Comma 9

Si rileva che la formulazione presentata potrebbe determinare incertezze applicative rispetto alle modalità di revisione del PEF/PFR. Si suggerisce pertanto, in analogia al successivo art. 19.15, di richiamare l'articolo 37, comma 2, lettera g) del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 e di chiarire che dette modalità di revisione trovano riferimento nel sistema tariffario di cui all'Allegato A della delibera n. 133/2018 dell'Autorità.

Comma 10

Si osserva che la corretta allocazione dei rischi, che si assume che il concedente abbia valutato come conformi alle pertinenti linee guida approvate dall'Autorità Nazionale Anticorruzione, implica che le sopravvenienze normative e regolamentari debbano incidere in via diretta sull'equilibrio economico-finanziario della concessione. Il termine "mediata" appare troppo vago e peraltro capace di rendere evanescente la corretta allocazione dei rischi.

Comma 12

Al comma 12, viste le competenze attribuite ad ART in qualità di specifica Autorità di regolazione economica di settore, e dunque anche in materia autostradale, si ritiene necessario espungere qualsiasi riferimento al NARS, ovvero ricondurlo a funzioni di consulenza e di supporto al CIPE.

Comma 13

Si ritiene che il riferimento alle penali di cui alla lettera b) debba essere espunto, atteso che la previsione delle stesse 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.

Articolo 19-bis (MECCANISMO DI REVENUE SHARING)

Comma 1

L'articolato prevede che "qualora per effetto dell'applicazione di tale meccanismo non sia possibile assicurare i flussi di cassa attesi in una situazione di Equilibrio Economico-Finanziario come indicati nel PFR e nel PEF vigenti si procederà sin da subito all'appostamento delle poste figurative per assicurare la salvaguardia dell'Equilibrio Economico-Finanziario ed il rispetto degli obblighi concessori, fermo restando che il recupero di tali poste figurative avverrà successivamente all'avvenuto integrale rimborso del finanziamento di cui al Contratto di Finanziamento nel rispetto del principio di neutralità economico-finanziaria".

Si ritiene che tale previsione risulti non giustificata e sia tale da vanificare l'efficacia del meccanismo previsto al punto 26 del Sistema tariffario che ART ha definito in coerenza con le proprie prerogative (allegato A alla delibera n. 133/2018), riguardante il trattamento dei maggiori ricavi, realizzati nel periodo regolatorio precedente per effetto della sola consuntivazione di volumi di traffico effettivi superiori a quelli previsti.

Va infatti evidenziato che la materia in questione riguarda – come previsto dal meccanismo di *revenue sharing* – l'assorbimento (peraltro parziale) degli extra-profitti conseguenti ai citati maggiori ricavi; trattandosi di extra-profitti, un loro parziale assorbimento non può dunque in alcun modo intaccare l'equilibrio economico-finanziario della concessione; a tal fine appare solamente necessario che il concessionario faccia opportuno ricorso all'accantonamento di tali extra-profitti in apposito fondo, al momento del loro conseguimento.

Articolo 22 (TARIFFA UNITARIA MEDIA)

Comma 2

Si ritiene necessario integrare l'ultima riga come segue:

"Il sistema tariffario di pedaggio è basato sulla delibera n. 133/2018 dell'Autorità ed è riportato negli Allegati H-2), H-3) e H-4) del presente Accordo di Cooperazione".

Articolo 24 (OBIETTIVO DI INCREMENTO DI PRODUTTIVITA' DA EFFICIENTAMENTO)

Comma 2

Nell'articolato si precisa che "qualora per effetto dell'aggiornamento tariffario successivo al primo periodo regolatorio, la tariffa determinata ai sensi del presente Accordo di Cooperazione giunga ad un livello tale per cui non sia possibile assicurare i flussi di cassa attesi in una situazione di Equilibrio Economico-Finanziario come indicati nel PFR e nel PEF vigenti, si procederà sin da subito all'appostamento delle poste figurative per assicurare la salvaguardia dell'Equilibrio Economico-Finanziario ed il rispetto degli obblighi concessori, fermo restando che il recupero di tali poste figurative avverrà successivamente all'avvenuto integrale rimborso del finanziamento di cui al Contratto di Finanziamento nel rispetto del principio di neutralità economico-finanziaria".

Si segnala che tale previsione si pone in evidente e totale contrasto con il meccanismo di recupero di produttività previsto, in stretto adempimento di quanto stabilito dall'articolo 37 comma 2, lettera g) del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e s.m.i., dal combinato disposto dei punti 17 e 19 del Sistema tariffario ART (allegato A alla delibera n. 133/2018), per tutti i periodi regolatori successivi al primo.

Si rammenta, infatti, che 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. In tale contesto, la corretta applicazione del modello, come già affermato da questa Autorità nel parere n. 10/2018, comporta la necessità, per il concessionario, di adeguare in maniera appropriata 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.

Si ritiene pertanto necessario che detta previsione sia eliminata.

Articolo 26 (MECCANISMI DI PREMIALITA'/PENALITA')

Al punto 3 si evidenzia la necessità di espungere l'intera frase successiva alle parole "Accordo di Cooperazione", posto che le penalità previste, afferenti alla qualità del servizio, non rientrano nel perimetro operativo del regime straordinario, come peraltro comprovato dall'articolo 8bis che, nell'ambito delle disposizioni da disapplicare, non menziona l'articolo 26.

Articolo 27 (Progettazione)

Comma 1

In coerenza con quanto osservato con riferimento all'articolo 8-bis, la disposizione qui in commento deve essere integrata specificando che si deve trattare delle opere di cui all'articolo 8 lettera A), e/o di quelle opere di cui alla lettera B) dello stesso articolo per le quali l'iter realizzativo non si è concluso, in tutto o in parte, alla

scadenza dello stato di emergenza.

Comma 7

È necessario indicare il pertinente comma dell'articolo 8.

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 suggerisce pertanto di valutare, in alternativa, la previsione di un meccanismo crescente di penali.

Articolo 30 (VERIFICHE E COLLAUDI)

Comma 2

In coerenza con quanto osservato con riferimento all'articolo 8-bis, la disposizione qui in commento deve essere integrata specificando che si deve trattare delle opere di cui all'articolo 8 lettera A), e/o di quelle opere di cui alla lettera B) dello stesso articolo per le quali l'iter realizzativo non si è concluso, in tutto o in parte, alla scadenza dello stato di emergenza.

Articolo 33 (PENALITÀ SULL'ESECUZIONE DEGLI INVESTIMENTI)

La disposizione in esame non è coordinata con la previsione contenuta all'articolo 8-bis che disapplica, per il periodo di durata dello stato emergenziale, il regime delle penali per mancata esecuzione degli investimenti. Ne consegue che la disposizione in commento deve essere integrata con l'indicazione che si deve trattare delle opere di cui all'articolo 8 lettera A), e/o di quelle opere di cui alla lettera B) dello stesso articolo per le quali l'iter realizzativo non si è concluso, in tutto o in parte, alla scadenza dello stato di emergenza.

Articolo 38 (CARTA DEI SERVIZI)

Appare opportuno, al riguardo, operare un espresso richiamo alle prerogative dell'Autorità con riferimento ai diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti del gestore dell'infrastruttura, di cui all'articolo 37, comma 2, d.l. 201/2011, e all'articolo 8 del d.l. 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge 24 marzo 2012, n. 27.

Sezione II. Osservazioni sul piano economico finanziario

Il Piano Economico Finanziario (Allegato E all'Accordo) risulta elaborato dal concessionario in aderenza al sistema tariffario ART (allegato A alla delibera n. 73/2018).

Il livello degli indicatori¹ riportati nel foglio di lavoro “*Dashboar*” contenuto nella versione *excel* dell'allegato E, appare idoneo ad assicurare l'equilibrio del piano economico-finanziario, sussistendo la contemporanea presenza delle condizioni di equilibrio economico (convenienza economica o redditività) ed equilibrio finanziario (sostenibilità finanziaria o bancabilità) così come definite nell'articolo 3, comma 1, lettera fff) del Codice dei Contratti Pubblici, nonché nelle Linee Guida ANAC n. 9 recanti “*Monitoraggio delle amministrazioni aggiudicatrici sull'attività dell'operatore economico nei contratti di partenariato pubblico privato*”, pubblicate nella Gazzetta Ufficiale - Serie Generale n. 92 del 20 aprile 2018.

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, 23 maggio 2019

Il Presidente
Andrea Camanzi

(documento firmato digitalmente ai
sensi del D.Lgs 82/2005 s.m.i.)

¹ ossia:

- DSCR (Debt Service Cover Ratio) medio pari a 1,45;
- LLCR (Long Life Cover Ratio) minimo pari a 1,53;
- TIR (Tasso Interno di Rendimento) di progetto pari a 7,06%;
- TIR (Tasso Interno di Rendimento) degli azionisti pari a 6.01%;
- rimborso del debito con 8 anni di anticipo rispetto alla scadenza della concessione;
- cassa mai negativa.