

RELAZIONE ISTRUTTORIA DEGLI UFFICI

**Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019 del 18 febbraio 2019, recante
“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. Avvio del procedimento”**

SOMMARIO

1. PROCEDIMENTO.....	4
1.1 Il procedimento avviato con delibera n. 16/2019.....	4
1.2 Ambito di intervento della regolazione	4
2. ESITI DELLA CONSULTAZIONE.....	6
2.1 Valutazioni preliminari.....	6
2.2 Punto 1 del Documento – Principi generali	13
2.2.1 Contenuti del Documento	13
2.2.2 Sintesi delle osservazioni.....	13
2.2.3 Valutazioni.....	13
2.3 Punto 2 del Documento – Definizioni	14
2.3.1 Contenuti del Documento	14
2.3.2 Sintesi delle osservazioni.....	14
2.3.3 Valutazioni.....	14
2.4 Punto 4.1 del Documento – Finalità del Sistema tariffario di pedaggio e applicazione del <i>price cap</i>	15
2.4.1 Contenuti del Documento	15
2.4.2 Sintesi delle osservazioni.....	15
2.4.3 Valutazioni.....	15
2.5 Punto 5 del Documento – Tariffa unitaria media.....	17
2.5.1 Contenuti del Documento	17
2.5.2 Sintesi delle osservazioni.....	17
2.5.3 Valutazioni.....	17
2.6 Punto 6 del Documento – Modulazione tariffaria.....	18
2.6.1 Contenuti del Documento	18
2.6.2 Sintesi delle osservazioni.....	18
2.6.3 Valutazioni.....	18
2.7 Punto 7 del Documento – Ulteriori variazioni tariffarie	19
2.7.1 Contenuti del Documento	19
2.7.2 Sintesi delle osservazioni.....	19
2.7.3 Valutazioni.....	19
2.8 Punto 8 del Documento – Ulteriori oneri.....	19
2.8.1 Contenuti del Documento	19
2.8.2 Sintesi delle osservazioni.....	19
2.8.3 Valutazioni.....	20
2.9 Punto 10 del Documento – Criteri di ammissibilità dei costi operativi.....	21
2.9.1 Contenuti del Documento	21
2.9.2 Sintesi delle osservazioni.....	21
2.9.3 Valutazioni.....	22
2.10 Punto 12.1 del Documento – Capitale Investito Netto (CIN).....	23
2.10.1 Contenuti del Documento	23
2.10.2 Sintesi delle osservazioni.....	23
2.10.3 Valutazioni.....	24
2.11 Punto 14 del Documento – Principi per la quantificazione degli investimenti in beni reversibili	25
2.11.1 Contenuti del Documento	25
2.11.2 Sintesi delle osservazioni.....	26
2.11.3 Valutazioni.....	26
2.12 Punto 16 del Documento – Tasso di remunerazione del capitale investito	26
2.12.1 Contenuti del Documento	26
2.12.2 Sintesi delle osservazioni.....	27
2.12.3 Valutazioni.....	28

2.13 Punto 17 del Documento – Dinamica della componente tariffaria di gestione	31
2.13.1 Contenuti del Documento	31
2.13.2 Sintesi delle osservazioni	31
2.13.3 Valutazioni	31
2.14 Punto 18 del Documento – Tasso di inflazione programmato	32
2.14.1 Contenuti del Documento	32
2.14.2 Sintesi delle osservazioni	32
2.14.3 Valutazioni	33
2.15 Punto 19 del Documento – Obiettivo di incremento di produttività da efficientamento	33
2.15.1 Contenuti del Documento	33
2.15.2 Sintesi delle osservazioni	33
2.15.3 Valutazioni	35
2.16 Punto 21 del Documento – Dinamica della componente tariffaria per gli eventuali oneri di concessione	40
2.16.1 Contenuti del Documento	40
2.16.2 Sintesi delle osservazioni	40
2.16.3 Valutazioni	40
2.17 Punto 23 del Documento – Meccanismi di penalità/premi sulla qualità dei servizi	40
2.17.1 Contenuti del Documento	40
2.17.2 Sintesi delle osservazioni	41
2.17.3 Valutazioni	42
2.18 Punto 24.1 del Documento – Adeguamento tariffario correlato all’attuazione degli investimenti	44
2.18.1 Contenuti del Documento	44
2.18.2 Sintesi delle osservazioni	44
2.18.3 Valutazioni	44
2.19 Punto 25 del Documento – Poste figurative	46
2.19.1 Contenuti del Documento	46
2.19.2 Sintesi delle osservazioni	46
2.19.3 Valutazioni	46
2.20 Punto 26 del Documento – Meccanismo di <i>revenue sharing</i>	47
2.20.1 Contenuti del Documento	47
2.20.2 Sintesi delle osservazioni	47
2.20.3 Valutazioni	48
2.21 Punto 27 del Documento – Monitoraggio annuale della qualità e degli investimenti	49
2.21.1 Contenuti del Documento	49
2.21.2 Sintesi delle osservazioni	49
2.21.3 Valutazioni	49
2.22 Punto 29 del Documento – Obblighi informativi	50
2.22.1 Contenuti del Documento	50
2.22.2 Sintesi delle osservazioni	50
2.22.3 Valutazioni	50
APPENDICE	51

1. PROCEDIMENTO

1.1 Il procedimento avviato con delibera n. 16/2019

Con delibera n. 16/2019 del 18 febbraio 2019, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito anche Autorità o ART) ha disposto l'avvio del procedimento volto a definire il Sistema tariffario di pedaggio, basato sul metodo del *price cap* e con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale, per ciascuna delle concessioni richiamate nell'appendice dell'allegato A alla stessa delibera.

Con la medesima delibera è stata indetta la relativa consultazione pubblica, indicando come termine per la formulazione di osservazioni e proposte la data del 29 marzo 2019.

Alla consultazione hanno partecipato 17 soggetti, che hanno proposto le osservazioni di cui si darà conto nei successivi paragrafi, congiuntamente alle valutazioni degli Uffici dell'Autorità al riguardo.

In esito a tale attività istruttoria, l'originario documento posto in consultazione, esplicitato e precisato sulla base di dette valutazioni, è stato declinato per le sedici concessioni elencate in appendice della presente relazione e sottoposto al Consiglio dell'Autorità per la relativa approvazione. Una volta approvato e pubblicato nella forma declinata per ciascuna concessione oggetto del procedimento, esso costituirà il Sistema tariffario da applicare, nei termini e con le modalità ivi contenute.

Come già indicato nella delibera n. 16/2019, il Sistema tariffario è trasmesso al concedente per le determinazioni di competenza.

Ciascuno dei concessionari interessati sarà tenuto ad elaborare e trasmettere al concedente la documentazione necessaria affinché, previa valutazione di quest'ultimo, l'Autorità possa esercitare le attribuzioni di competenza per ciascuna delle concessioni sopra richiamate.

1.2 Ambito di intervento della regolazione

Come già rappresentato nella relazione illustrativa della menzionata delibera n. 16/2019, il presente provvedimento è adottato in funzione dei poteri assegnati all'Autorità dalla norma istitutiva, in particolare dagli articoli 37 [comma 2, lettere a), b), c) e g)] e 43 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, come novellati dall'articolo 16, comma 1, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.

Più specificamente, a decorrere dall'entrata in vigore di tali innovazioni normative, l'Autorità è tra l'altro tenuta a stabilire - in virtù della lettera g), dell'articolo 37 cit. - i sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del *price cap*, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale:

- a) oltre che «*per le nuove concessioni*», come previsto dalla citata disposizione anteriormente alla citata innovazione normativa,
- b) anche «*per quelle di cui all'art. 43, comma 1 e, per gli aspetti di competenza, comma 2*», commi che disciplinano la procedura di approvazione degli aggiornamenti e revisioni delle convenzioni autostradali «*vigenti*» alla data di entrata in vigore del d.l. 201/2011, sia che detti aggiornamenti o revisioni comportino (comma 1), o meno (comma 2), variazioni o modificazioni al piano degli investimenti ovvero ad aspetti di carattere regolatorio a tutela della finanza pubblica.

Conseguentemente, a seguito degli approfondimenti svolti dagli Uffici e come si è già avuto modo di affermare nella predetta relazione illustrativa, l'Autorità risulta tenuta a stabilire i sistemi tariffari dei pedaggi anche con riferimento a ciascuna delle convenzioni autostradali in essere oggetto di aggiornamento o revisione (indipendentemente dal fatto che gli stessi comportino variazioni o modificazioni al piano degli investimenti ovvero ad aspetti di carattere regolatorio a tutela della finanza pubblica). E ciò, a prescindere da atti di impulso del concedente, cui sono piuttosto rimesse, in conformità alla procedura di cui all'articolo 43 del d.l. 201/2011 cit., le determinazioni conseguenti.

Ne deriva in particolare che, poiché la citata lettera g) dell'articolo 37, comma 2, deve essere letta nel quadro delle già richiamate competenze generali dell'Autorità in materia di regolazione economica, di cui al medesimo articolo, l'Autorità stessa, tenendo anche conto di quanto prescritto dalle riportate lettere a), b), c) ed e) del comma 2, nonché dalla lettera b) del comma 3 dell'articolo 37 cit., deve dunque stabilire

- sia per ciascuna nuova concessione,
- sia per ciascun rapporto concessorio in corso oggetto di aggiornamento o revisione (di cui all’articolo 43 cit. come richiamato dall’articolo 37 cit.).

i sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del *price cap*, determinando altresì, per ciascuna concessione, la percentuale complessiva di recupero di produttività. L’Autorità, a tal fine, già dispone di una propria banca dati tecnico-economica, costruita avvalendosi delle comunicazioni fornite alla stessa dai concessionari autostradali. Le elaborazioni svolte sulla base di detta banca dati hanno già consentito all’Autorità di stimare il *gap* di efficienza di singoli concessionari e di individuare i target di recupero di efficienza annuali. Tale banca dati, unitamente alle informazioni contenute nel pertinente Sistema Informativo operante presso la Direzione Generale per la vigilanza sulle concessioni autostradali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, cui l’Autorità ha avuto accesso a partire dal 30 aprile 2019 (vedi *infra*), è conseguentemente utilizzata per stimare i medesimi indicatori di efficienza con riferimento ai sistemi tariffari stabiliti dall’Autorità nell’esercizio delle funzioni di competenza, anche in relazione ai rapporti concessori in essere.

In tale prospettiva, tenuto conto del fatto che il piano economico-finanziario, che costituisce parte integrante delle convenzioni autostradali, è oggetto di aggiornamento, di norma, al termine di ciascun periodo regolatorio, è apparso 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.

In esito alla istruttoria svolta, si è provveduto a stabilire un Sistema tariffario per ciascuno dei rapporti concessori elencati in appendice alla presente relazione, che si applica a partire dal 1° gennaio 2020, e che include, tra l’altro, una misura di salvaguardia finalizzata ad assicurare ai concessionari il recupero degli investimenti già realizzati o realizzandi nel rispetto del livello di redditività scaturente dall’applicazione dei sistemi tariffari previgenti.

Detto Sistema tariffario, che costituirà l’Allegato A alle sedici delibere di conclusione del procedimento, consentirà a ciascun concessionario l’elaborazione del Piano economico-finanziario e del Piano finanziario regolatorio che il concedente, previa propria valutazione, sottoporrà al parere di competenza dell’Autorità di cui all’articolo 43 del d.l. 201/2011.

2. ESITI DELLA CONSULTAZIONE

La relazione illustrativa relativa alla delibera n. 16/2019 reca la descrizione degli istituti e delle tematiche rilevanti, nonché degli elementi essenziali del provvedimento sottoposto a consultazione, unitamente alla *ratio* degli interventi regolatori. Laddove non siano intervenute precisazioni nel testo in esito alla procedura di consultazione, si rinvia al documento allegato alla medesima delibera n. 16/2019 (di seguito: Documento) e alla citata relazione illustrativa.

Ciò premesso, nel prosieguo della presente Relazione istruttoria si darà conto, sinteticamente, della fase finale del procedimento, ossia:

- delle osservazioni formulate dagli *stakeholder* in merito ai contenuti del Documento;
- delle relative e motivate valutazioni degli Uffici, preliminarmente sintetizzate secondo la seguente classificazione:

Valutazione sintetica	Descrizione
Da accettare	Osservazioni che hanno reso opportuno introdurre delle precisazioni della posizione dell'Autorità, e conseguentemente del testo del Documento nel pertinente paragrafo.
Da accettare, con modifiche	Osservazioni che hanno reso opportuno introdurre delle precisazioni della posizione dell'Autorità, e conseguentemente del testo del Documento nel pertinente paragrafo, ed inoltre hanno richiesto la parziale riscrittura di altre parti del testo, nell'ottica di assicurare maggiore chiarezza espositiva.
Chiarimento	Osservazioni che hanno reso opportuno precisare la posizione dell'Autorità senza la necessità di una riscrittura del testo.
Da respingere	Osservazioni che non hanno comportato una revisione della posizione dell'Autorità.
Da respingere, con precisazioni testuali all'interno del Documento	Osservazioni che, pur non comportando una revisione della posizione dell'Autorità, hanno richiesto la parziale riscrittura di parti del testo del Documento, nell'ottica di assicurare maggiore chiarezza espositiva.

Al fine di semplificare la lettura della presente Relazione istruttoria, si precisa che nel testo si adotterà la seguente nomenclatura:

- sarà denominato “**Documento**” il citato documento posto in consultazione, allegato alla delibera n. 16/2019;
- sarà invece denominato “**Allegato A**” il documento contenente il Sistema tariffario stabilito dall'Autorità e allegato alla delibera di conclusione del procedimento.

È opportuno rilevare altresì che la stesura finale dell'Allegato A, rispetto al Documento, ha comportato l'inserimento di misure supplementari, collocate rispettivamente, ai punti 17, 29 e 32. Conseguentemente, è risultato necessario procedere ad una variazione della numerazione dei punti del Documento.

2.1 Valutazioni preliminari

Alcuni concessionari hanno sollevato il tema della carenza di potere dell'Autorità nel definire il Sistema tariffario per le concessioni già in essere. In particolare, evidenziano che le modifiche operate dal d.l. 109/2018 agli artt. 37, comma 2, lettera g) e 43, commi 1, 2 e 2bis, del d.l. 201/2011 determinano un contrasto con l'ordinamento nazionale ed euro-unitario, in quanto tali disposizioni finirebbero per alterare in modo unilaterale ed *ex post* la disciplina dei rapporti concessori in essere. A conforto di tale assunto richiamano la procedura C (2006) 2006/2419, con la quale la Commissione europea aveva disposto l'avvio di un iter di infrazione avverso il d.l. 262/2006, in quanto lo stesso decreto andava a modificare significativamente “*la disciplina tariffaria sancita dalle convenzioni vigenti in quel momento*”.

L'argomento, interessando direttamente il disposto di legge piuttosto che l'esercizio dei poteri regolatori da parte dell'ART, non costituisce contributo sul quale occorre prendere specificatamente posizione.

In ogni caso, in merito all'asserita analogia tra la disciplina normativa introdotta dal d.l. 262/2006 sulla "convenzione unica", che aveva dato luogo all'avvio della procedura di infrazione da parte della Commissione europea, e gli interventi normativi conseguenti all'entrata in vigore del d.l. 109/2018, non può non evidenziarsi la diversità di presupposti, modalità, effetti e finalità dell'intervento normativo del decreto-legge del 2018.

L'intervento legislativo del 2006, infatti, modificava *ex lege* (in *peius* per i concessionari) la disciplina convenzionale dei rapporti in corso demandandone l'attuazione al Governo, ossia (sostanzialmente) al concedente. Il suo impianto autoritativo trovava conferma nella previsione dell'automatica estinzione del rapporto concessorio nel caso di mancata sottoscrizione della convenzione da parte del concessionario.

L'intervento normativo del 2018 attribuisce invece il potere di determinare il Sistema tariffario, basato sul metodo del *price cap*, ad una Autorità indipendente dal Governo, dotata di competenze tecniche in materia di regolazione economica. Nulla di più.

Del resto, è appena il caso di osservare che il tenore della novella legislativa non è affatto rivoluzionario, ove si consideri che: a) la regolazione tariffaria in ambito autostradale è basata sul metodo del *price cap* sin dalla legge 498/1992 (il metodo, nel 1995, è poi divenuto di generale applicazione con l'istituzione delle Autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità); b) l'indicatore di recupero di produttività X costituisce un fattore connaturale alla formula del *price cap*.

Il metodo non è dunque una novità. La novità rispetto a prima è che a sviluppare il metodo sia un'Autorità indipendente.

Circostanza questa che non dovrebbe allarmare gli investitori né ledere il loro affidamento posto che l'Autorità è terza rispetto alle parti del rapporto, è attrezzata tecnicamente per la regolazione del settore, e informa, per legge, la sua attività ai principi dell'accesso equo alle infrastrutture e dell'efficienza delle gestioni, nel rispetto della cornice regolatoria europea.

Alcune concessionarie hanno evidenziato, inoltre, l'illegittimità costituzionale dei nuovi interventi normativi, in quanto sarebbero in contrasto con l'articolo 3 della Costituzione, ledendo le suddette previsioni il legittimo affidamento del soggetto concessionario, relativamente alla stabile prosecuzione del rapporto concessorio. Le disposizioni del d.l. 109/2018 violerebbero, pertanto, il principio *pacta sunt servanda*, perché finirebbero per modificare unilateralmente ed in maniera peggiorativa per una delle parti il contratto di concessione in essere.

Anche questo argomento esula da quelli rilevanti per l'adozione del Sistema tariffario. L'ART è chiamata a dare applicazione alla legge, e non può certo declinare tale compito perché alcune concessionarie ne ventilano la presunta incostituzionalità.

In ogni caso si osserva che: (1) le modifiche non sono "unilaterali" poiché derivano dalla regolazione dettata *ab externo* da un soggetto terzo e indipendente; (2) né può sostenersi, sulla base del disposto normativo, che tali modifiche, sol perché derivano da un sistema tariffario elaborato da un soggetto indipendente, siano "peggiorative".

Del resto, sul piano costituzionale, il giudice delle leggi ha chiarito che "*il legittimo affidamento riposto nella sicurezza giuridica trova sì copertura costituzionale nell'art. 3 Cost., ma non già in termini assoluti e inderogabili. Per un verso, infatti, la posizione giuridica che dà luogo a un ragionevole affidamento nella permanenza nel tempo di un determinato assetto regolatorio deve risultare adeguatamente consolidata, sia per essersi protratta per un periodo sufficientemente lungo, sia per essere sorta in un contesto giuridico sostanziale atto a far sorgere nel destinatario una ragionevole fiducia nel suo mantenimento. Per altro verso, interessi pubblici sopravvenuti possono esigere interventi normativi diretti a incidere peggiorativamente anche su posizioni consolidate, con l'unico limite della proporzionalità dell'incisione rispetto agli obiettivi di interesse pubblico perseguiti. Con la conseguenza che «non è affatto interdetto al legislatore di emanare disposizioni le quali vengano a modificare in senso sfavorevole per i beneficiari la disciplina dei rapporti di durata, anche se l'oggetto di questi sia costituito da diritti soggettivi perfetti», unica condizione essendo «che tali disposizioni non trasmodino in un regolamento irrazionale, frustrando, con riguardo a situazioni sostanziali fondate sulle leggi precedenti, l'affidamento dei cittadini nella sicurezza giuridica, da intendersi quale elemento fondamentale dello Stato di diritto (sentenze n. 302 del 2010, n. 236 e n. 206 del 2009)» (ex plurimis, ordinanza n. 31 del 2011)".*

La Corte aggiunge che "*A maggior ragione ciò vale per rapporti di concessione di servizio pubblico.... nei quali, alle menzionate condizioni, la possibilità di un intervento pubblico modificativo delle condizioni originarie è da considerare in qualche modo connaturata al rapporto fin dal suo instaurarsi*" (Corte Costituzionale n. 56/2015; n. 302/2010).

Proprio in relazione al principio da ultimo sottolineato, giova osservare come al tempo della sottoscrizione delle Convenzioni uniche vigeva la previsione contenuta all'articolo 143, comma 8 del d.lgs. 12 aprile 2006, n. 163, successivamente abrogato per effetto dell'entrata in vigore del d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50 (Codice dei contratti pubblici, di seguito anche Codice). Ebbene la previsione richiamata, che deve ritenersi applicabile *ratione temporis* alle Convenzioni sottoscritte a partire dal 2007, stabilisce *expressis verbis* che: " *La stazione appaltante, al fine di assicurare il perseguimento dell'equilibrio economico-finanziario degli investimenti del concessionario, può stabilire che la concessione abbia una durata superiore a trenta anni, tenendo conto del rendimento della concessione, della percentuale del prezzo di cui ai commi 4 e 5 rispetto all'importo totale dei lavori, e dei rischi connessi alle modifiche delle condizioni di mercato. I presupposti e le condizioni di base che determinano l'equilibrio economico-finanziario degli investimenti e della connessa gestione, da richiamare nelle premesse del contratto, ne costituiscono parte integrante. Le variazioni apportate dalla stazione appaltante a detti presupposti o condizioni di base, nonché le norme legislative e regolamentari che stabiliscano nuovi meccanismi tariffari o nuove condizioni per l'esercizio delle attività previste nella concessione, quando determinano una modifica dell'equilibrio del piano, comportano la sua necessaria revisione, (...).*" (sottolineatura aggiunta).

Peraltro, la norma si inserisce in un quadro normativo previgente assolutamente omogeneo in merito ai principi richiamati. Si allude in particolare a quanto stabilito dall'articolo 19, comma 2 – bis della legge n. 109 del 1994 (rubricata "legge quadro in materia di lavori pubblici") che sul punto stabiliva principi identici a quelli, poi trasfusi, nel Codice dei contratti pubblici del 2006.

Dal meccanismo normativo delineato all'articolo 143, comma 8 del d.lgs. 12 aprile 2006, n. 163, sopra richiamato, emerge il carattere "fisiologico" delle modifiche al sistema tariffario in concessioni di così lungo periodo o, per dirla con le parole della Corte costituzionale, l'esigenza "connaturata al rapporto fin dal suo instaurarsi", talché il legislatore ha sentito l'esigenza di contemperare l'eventuale introduzione di un nuovo sistema tariffario con il meccanismo della revisione del piano economico finanziario; contemperamento, oggi, realizzato in modo del tutto omogeneo dalle modifiche apportate dal d.l. 109/2018 all'articolo 37, comma 2, lettera g), le quali, dopo aver previsto l'individuazione del nuovo Sistema tariffario da parte di ART, non a caso rinviano all'articolo 43, e alla disciplina della revisione del piano economico finanziario, ivi contenuta.

Nell'ottica del regolatore indipendente, dai richiamati principi così come ricostruiti dalla Corte costituzionale, discende, quale corollario, il dovere di ART, nell'esercizio del suo potere, di evitare l'adozione di misure di regolazione irragionevoli o sproporzionate: dovere rilevante sul versante della legittimità amministrativa e non già su quello della legittimità costituzionale.

In tale prospettiva si è in particolare ritenuto, proprio al fine di prevenire censure di irragionevolezza, che la nuova regolazione debba intervenire a partire dal 1° gennaio 2020, in modo da garantire al concessionario la possibilità di predisporre le azioni necessarie per il governo del proprio processo produttivo e della struttura dei costi, sì da preservare l'equilibrio generale del Piano economico-finanziario.

Nell'accogliere le osservazioni di alcuni concessionari (sul punto si veda, più diffusamente, avanti) al fine di salvaguardare le obbligazioni già sorte sotto il regime della pregressa regolazione si è ritenuto, tra l'altro, di lasciare intatti gli effetti della pregressa regolazione economica in ordine alla remunerazione degli investimenti già realizzati o realizzandi.

Alcune concessionarie hanno rimarcato l'illegittimità dell'introduzione del nuovo Sistema tariffario con riferimento ad investimenti già completamente realizzati, ovvero in corso o da avviare per i quali il tasso di remunerazione è già fissato in convenzione.

L'osservazione merita accoglimento nei termini che seguono.

Con riguardo alle opere già realizzate, per ragioni di certezza ed affidamento dei rapporti in essere, appare coerente affermare, in piena condivisione delle osservazioni dei concessionari, che la remunerazione dei costi di investimento debba avvenire sulla base dei sistemi tariffari previgenti (si veda al riguardo il punto 17 dell'Allegato A).

Ciò porta ad escludere che dall'applicazione del nuovo Sistema tariffario possano derivare effetti in qualche modo "retroattivi" rispetto alle obbligazioni già sorte.

Di maggiore complessità appare la questione relativa alle opere già assentite in concessione e, quindi, inserite nei rispettivi piani finanziari, ma solo a livello meramente programmatico (per tali opere sussiste l'eventualità, tutt'altro che remota, che, successivamente all'approvazione del progetto di fattibilità tecnica e economica, si ravvisi un forte scostamento delle iniziali previsioni dei costi).

In proposito, è stato ritenuto ragionevole e proporzionato individuare l'evento idoneo a segnare il discriminio tra l'applicazione dei regimi tariffari previgenti e il nuovo Sistema tariffario determinato da ART, nella stipula del contratto di affidamento dei lavori tra il committente e l'appaltatore o nella consegna dei lavori, se quest'ultima è antecedente in applicazione di quanto previsto al riguardo dall'articolo 32 del Codice per i casi di urgenza.

Ciò deriva dalla circostanza che la stipula del contratto di affidamento dei lavori segna il momento del passaggio dalla fase progettuale, inclusa quella esecutiva, alla fase realizzativa, che si avvia con la sottoscrizione del contratto di appalto per poi proseguire con l'esecuzione dei lavori.

Con la stipula del contratto di affidamento dei lavori termina pertanto la fase progettuale e sorgono concretamente le obbligazioni di pagamento in capo al concessionario.

Al fine di evitare l'insorgere di dubbi interpretativi, va precisato che, in caso di accordo quadro riguardante la realizzazione di una o più opere, eventualmente articolate in lotti funzionali, il momento del passaggio dalla fase progettuale alla fase realizzativa va individuato nella stipula del singolo contratto di affidamento che abbia ad oggetto lavori effettivamente ed immediatamente realizzabili.

Per assicurare l'obiettivo che la remunerazione dei costi di investimento effettivamente sostenuti avvenga sulla base dei sistemi tariffari previgenti, l'Allegato A alla delibera ha previsto, in via derogatoria, il concetto di "*Capitale Investito Netto (CIN) delle opere realizzate o in corso di realizzazione*", cui ha collegato il "*Tasso Interno di Rendimento*", come scaturente dall'applicazione del sistema tariffario previgente (procedimento descritto al punto 17 del medesimo Allegato). All'opposto, per il "*CIN delle opere da realizzare*", ossia per le opere per le quali alla data di pubblicazione del Sistema tariffario non sia ancora intervenuta la stipula del contratto di affidamento (o la consegna dei lavori se antecedente la stipula) è prevista la remunerazione secondo il Sistema tariffario di ART.

Alcuni partecipanti alla consultazione hanno poi formulato rilievi in merito alla decisione dell'Autorità di applicare il Sistema tariffario dalla stessa definito anche ai procedimenti di aggiornamento quinquennale del PEF avviati prima dell'entrata in vigore del d.l. 109/2018 e ancora non conclusi.

Proprio al fine di pervenire a misure di regolazione ragionevoli e proporzionate, nell'ambito dell'attuale intervento regolatorio NON sono ricomprese le concessioni in cui il periodo regolatorio è ancora in corso, sulla base di un PEF approvato dal concedente.

I concessionari, con i rilievi in commento alludono a situazioni in cui, al momento dell'entrata in vigore della novella e della contestuale previsione in capo all'ART del potere regolatorio, il periodo regolatorio previsto in convenzione è scaduto, ma la procedura di aggiornamento con conseguente approvazione del PEF non si è ancora conclusa. Sostanzialmente il nuovo periodo non è stato ancora regolato.

Per l'Autorità tali fattispecie devono essere regolate dal principio *tempus regit actum*. E' chiaro, infatti, che se il procedimento di aggiornamento, al momento dell'intervenuta novella legislativa non si è ancora concluso, la nuova regolazione ART costituisce una sopravvenienza "normativa" della quale le parti non possono non tener conto, a nulla rilevando le motivazioni per le quali il concedente non abbia concluso l'iter di approvazione del procedimento.

Del resto, sul piano sostanziale, l'interpretazione dell'Autorità recepisce la *voluntas legis* di sottoporre alla regolazione indipendente la determinazione dei sistemi tariffari delle concessioni in essere, includendo – tra queste – anche quelle concessioni per le quali la procedura di approvazione del PEF non si è ancora conclusa pur essendo stata avviata.

Alcuni concessionari hanno sostenuto che ART avrebbe ecceduto i limiti dei poteri consultivi, procedendo invece, alla determinazione *ex novo* del sistema tariffario.

In relazione alle osservazioni secondo le quali ART avrebbe ecceduto i limiti dei poteri consultivi, procedendo invece, alla determinazione *ex novo* del sistema tariffario (cfr. combinato disposto artt. 37, comma 2, lettera g) e 43), si deve evidenziare che, anche se il perimetro delle competenze e dei poteri dell'Autorità di regolazione relativamente al

sistema tariffario per le concessioni vigenti è definito in varie norme, è agevole ricostruire il quadro di riferimento, sulla base di quanto rispettivamente previsto nell'articolo 37, comma 2, lettera g) del d.l. 201/2011, così come modificato dal d.l. 109/2018, e nell'articolo 43, commi, 1, 2 e 2-bis del medesimo decreto.

A tale riguardo, va evidenziato come il d.l. 109/2018, nell'intervenire sull'articolo 37, comma 2, lettera g), appositamente novellandolo, ha attribuito ad ART il potere di stabilire il sistema tariffario anche per le concessioni vigenti. Il potere di stabilire sistemi tariffari anche per le concessioni in essere (ossia quelle contemplate dall'art. 43) è della stessa natura di quello già attribuito all'ART per le «nuove» concessioni, *id est* è un potere/dovere da esercitare in piena autonomia e indipendenza.

Non è necessario, ai sensi dell'art. 37, un impulso da parte del MIT per procedere all'elaborazione del sistema tariffario. L'impulso è invece necessario, secondo il legislatore, in occasione del procedimento previsto dall'art. 43 condotto dal MIT e teso a recepire il nuovo sistema tariffario (che deve quindi essere previamente formulato) nella convenzione accessiva alla concessione, in sede di aggiornamento o revisione.

Alcune osservazioni hanno sollevato il dubbio dell'inapplicabilità delle disposizioni del d.l. 109/2018 alle concessioni in essere affidate a seguito di procedura di gara.

A comprova dell'assunto, viene richiamato, quale indicazione normativa a supporto, l'articolo 177, primo comma, del Codice dei contratti pubblici, che, ai fini della definizione della quota cd. "infragruppo" dei lavori, servizi e forniture da affidare, attribuisce rilevanza al fatto che la concessione sia stata affidata o meno con procedure a evidenza pubblica, prevedendo regole diverse per le due fattispecie.

Al riguardo si osserva come il riferimento normativo richiamato si riferisce alla fattispecie dell'affidamento dei lavori, dei servizi e delle forniture da parte delle concessionarie in essere e non, al diverso tema, dell'affidamento della concessione.

Rispetto alle diverse tipologie di affidamento delle concessioni, il sistema normativo che scaturisce dal d.l. 109/2018 non sembra invece legittimare letture differenziate.

Una tale interpretazione, infatti, non appare supportata dalla lettera della legge, posto che l'articolo 37, comma 2, lettera g) della norma istitutiva di ART, nella versione vigente, nel fare riferimento anche alle concessioni in essere mediante il rinvio all'articolo 43 del d.l. 201/2011, non opera alcuna discriminazione tra concessioni affidate con gara e concessioni affidate direttamente.

Né peraltro tale lettura differenziata pare potersi ricavare dall'articolo 30 del Codice dei contratti pubblici, il quale, con riferimento all'affidamento, tra l'altro, delle concessioni (cfr. articolo 30, comma 1, secondo capoverso) richiama i principi di libera concorrenza, di non discriminazione, di trasparenza, di proporzionalità nonché di pubblicità; principi, questi, applicabili alla (sola) fase genetica della gara, ma non estensibili alla fase di esecuzione del rapporto concessionario su cui è destinata ad operare ART con i poteri di cui agli artt. 37, comma 2, lettera g) e 43, commi 1, 2 e 2-bis, del d.l. 201/2011.

Un ulteriore tema che è stato oggetto di approfondimento riguarda il finanziamento delle opere infrastrutturali, sia con riguardo al tema della raccolta della provvista finanziaria, sia in merito all'ammortamento dei finanziamenti già concessi dagli istituti finanziari.

In merito alla presunta difficoltà a reperire risorse finanziarie, si rileva come tali osservazioni siano prive di alcuna evidenza, né viene fornita alcuna prova che il sistema di tariffazione definito da ART precluda di per sé la possibilità di recuperare gli investimenti già effettuati.

Di contro, si evidenzia che il Sistema tariffario, oltre a prevedere in via ordinaria il recupero in tariffa degli investimenti pertinenti effettuati, garantendo ad essi una congrua remunerazione, prevede in via derogatoria un meccanismo di salvaguardia riguardante le opere realizzate o in corso di realizzazione, come descritto al punto 17 dell'Allegato A, che assicura il riconoscimento del tasso di rendimento (TIR) atteso.

La società concessionaria CAV rileva come la propria compagine azionaria sia interamente pubblica, essendo il capitale sociale suddiviso, in misura paritetica, tra Anas e Regione Veneto, che esercitano su di essa un controllo in forma congiunta.

Aggiunge, inoltre, come per espressa previsione statutaria, la società concessionaria è qualificata come organismo di diritto pubblico, con la funzione precipua, oltre che della 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), anche del compimento e dell'esercizio di tutte le attività, gli atti e i rapporti inerenti la realizzazione e la gestione degli ulteriori investimenti di infrastrutturazione viaria (anche non autostradali) che dovessero essere indicati dalla Regione Veneto, di concerto con il MIT.

La qualificazione di CAV in termini di società pubblica di scopo impedirebbe, a giudizio della stessa di atteggiarsi e di 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.

Come ulteriore possibile criticità CAV segnala come nel giugno del 2016 abbia emesso un *project bond* con scadenza al 2030 in forza del quale la sua esposizione finanziaria nei confronti degli obbligazionisti si attesta su Euro 830 milioni.

CAV, in definitiva, asserisce che la modifica della formula tariffaria, traducendosi in una revisione unilaterale e retroattiva del sinallagma negoziale, influirebbe sulle stime formulate dalla stessa società con riguardo al *cash flow* atteso, con il rischio di pregiudicare il rimborso del debito contratto nei confronti degli obbligazionisti.

La modifica del sistema tariffario sarebbe in grado, a suo dire, di generare timori negli obbligazionisti per il venir meno di qualunque certezza in merito alla stabilità del rapporto negoziale ed in particolare del sistema tariffario, cui sono legate le ragioni creditorie.

In proposito, va osservato preliminarmente come CAV non fornisca alcuna prova circa i possibili timori degli obbligazionisti di non vedere soddisfatte le loro ragioni di credito, né tanto meno sulla instabilità della prevedibilità dei flussi attesi.

In ogni caso, al fine di valutare l'impatto scaturente dall'introduzione delle disposizioni del d.l. 109/2018 e della conseguente adozione di un nuovo Sistema tariffario, l'Autorità ha attentamente analizzato i report emessi da primarie società di *rating* e banche d'affari (*Fitch, Moody's, Mediobanca securities*) per la copertura finanziaria dei titoli azionari ed obbligazionari emessi dalle società quotate Atlantia e Sias cui, come noto, sono riconducibili la maggior parte delle concessioni autostradali in ambito nazionale. Mediobanca, in particolare, risulta aver analizzato nel dettaglio il Sistema tariffario posto in consultazione dall'Autorità con la delibera n. 16/2019, ponendone in risalto gli aspetti potenzialmente critici per i concessionari.

Ciò nonostante, le raccomandazioni sui titoli hanno mantenuto un giudizio sostanzialmente neutro (*BBB+, Baa3 - Lower medium grade*) o positivo (*Outperform*), consigliandone persino l'acquisto. Anche l'effettivo andamento sul mercato dei titoli azionari riferibili alle citate *holding* dimostra come il quadro regolatorio proposto dall'Autorità nel Documento di consultazione non abbia ingenerato alcun timore negli investitori (vedi rilevazione svolta in data 11 giugno 2019, che di seguito si riporta).



fonte: www.borsaitaliana.it – rilevazione in data 11 giugno 2019

Quanto poi all’ulteriore previsione contenuta nel Documento in forza della quale gli extra ricavi, oltre determinate soglie, derivanti da sottostime del traffico non dovrebbero essere più appannaggio di CAV, ma essere impiegati per abbattere le tariffe a carico dell’utenza, si rimanda al paragrafo 2.20, in cui la tematica è trattata in modo esaustivo.

In linea generale, tornando all’asserito rischio di rimborso nei confronti dei finanziatori, nel precisare ulteriormente che tale ipotesi è già ricompresa nel concetto di equilibrio economico finanziario del PEF approvato, che deve manifestarsi a prescindere dal verificarsi dei predetti eventuali extra ricavi, si ribadisce che il meccanismo di salvaguardia riguardante le opere realizzate o in corso di realizzazione, come descritto al punto 17 dell’Allegato A, permette l’integrale recupero dei costi sostenuti per la realizzazione degli investimenti ed assicura, attraverso il riconoscimento del tasso di rendimento (TIR) atteso, i flussi di cassa idonei da destinare al servizio del debito.

Sotto il profilo economico, peraltro, si ritiene che il meccanismo previsto dal Sistema tariffario sia in grado di conseguire il duplice obiettivo di assicurare il contenimento dei costi per gli utenti e l’equilibrio economico del gestore.

Infine, secondo una concessionaria, la delibera n. 16/2019 avrebbe indebitamente esteso il proprio perimetro operativo a tutti i processi di aggiornamento/revisione, indipendentemente dal fatto che detti aggiornamenti/revisioni comportino modifiche o meno alle condizioni economiche di base; laddove, invece, sarebbe evidente che il legislatore avrebbe voluto riferirsi solo a quei processi di aggiornamento/revisione che comportano la modifica dei rischi e delle condizioni economiche, essendo solo per esse giustificata l’assimilazione alle nuove concessioni.

Tale osservazione, come già evidenziato in precedenza, non tiene adeguatamente conto dell’innovazione determinata dal d.l. 109/2018 che si fonda, come detto, sull’attribuzione di un potere regolatorio ad ART sulle concessioni in essere, della stessa natura di quello esercitato per le nuove concessioni. Poiché si tratta di rapporti già disciplinati da una convenzione, il legislatore ha previsto, all’art. 43 del citato d.l. 201/2011, una specifica procedura per il recepimento del nuovo Sistema tariffario.

2.2 Punto 1 del Documento – Principi generali

2.2.1 Contenuti del Documento

Il punto 1 del Documento riporta i principi generali che caratterizzano il Sistema tariffario delineato dalla delibera n. 16/2019.

2.2.2 Sintesi delle osservazioni

Sezione	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
1	1.3	Strada dei Parchi	<p>Ritiene che le concessioni affidate tramite esperimento di procedura ad evidenza pubblica non possano essere interessate dal Sistema Tariffario ART, in quanto si scardinerebbe l'equilibrio sinallagmatico del rapporto convenzionale.</p> <p>Ritiene infatti che anche nel Codice dei Contratti il Legislatore abbia distinto i vecchi concessionari, titolari senza gara, dai nuovi concessionari, aggiudicatari all'esito di una gara pubblica. Pertanto, ritiene che l'applicazione indifferenziata del medesimo apparato normativo determinerebbe un indebito sovvertimento dell'assetto del rapporto proposto in gara e sancito nella convenzione.</p>	Da respingere
1	1.2	CAL – Concessioni Autostradali Lombarde	<p>Ritiene che le convenzioni di concessione sottoscritte da CAL, in quanto concedente, prevedano che il PEF sia soggetto ad aggiornamento al termine di ciascun periodo regolatorio, ai sensi della delibera CIPE n. 39 del 15 giugno 2007. Richiede un chiarimento in merito all'inquadramento delle determinazioni dell'Autorità nell'ambito procedurale individuato nelle contrattazioni vigenti con particolare riferimento alla procedura di cui all'articolo 43 D.L. n. 201/2011.</p>	Chiarimento
1	1.2		<p>Richiede un chiarimento in merito dei possibili effetti che la nuova procedura produrrebbe sulle Concessioni Autostradali "greenfiled", realizzate in <i>Project Financing</i> come nel caso di Brebemi, TEEM e Pedemontana Lombarda, con particolare riferimento alla fattispecie descritta dal comma 8 dell'articolo 143 del D.Lgs. n. 163/2006. Evidenzia inoltre che i concessionari di cui trattasi hanno sottoscritto importanti contratti di finanziamento con i principali istituti di credito, regolamentati dalla normativa fino ad oggi vigente.</p>	Chiarimento

2.2.3 Valutazioni

In considerazione del carattere generale delle osservazioni si rimanda alle valutazioni illustrate ai paragrafi 2.1 e 2.12 della presente Relazione.

2.3 Punto 2 del Documento – Definizioni

2.3.1 Contenuti del Documento

Il punto 2 del Documento riporta le principali definizioni utilizzate all'interno del Documento.

2.3.2 Sintesi delle osservazioni

Sezione	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
1	2.3 e 2.4	CAV - Concessioni Autostradali Venete	Richiedono di specificare con maggior dettaglio le modalità di aggiornamento dei piani che risultano attualmente scaduti alla data di pubblicazione della delibera, sulla base di una preoccupazione circa eventuali possibili effetti retroattivi derivanti dall'applicazione del nuovo Sistema tariffario. In particolare, ciascun concessionario richiede di specificare quale anno andrebbe assunto come anno base per il proprio periodo regolatorio.	Da accettare, con modifiche
		Raccordo Autostradale Valle D'Aosta		
		Autostrade per l'Italia		
		AISCAT		
		Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova		
1	2.3 e 2.4	Società Autostrada Tirrenica	Richiede l'identificazione dell'anno Ponte e dell'Anno Base per le due concessioni di cui CAL è concedente (TEEM e Pedemontana).	Chiarimento
		CAL-Concessioni Autostradali Lombarde		
1	2.14	Strada dei Parchi	Richiede di prevedere all'interno del Sistema Tariffario una disciplina specifica per il credito di poste figurative che individui, per il concessionario, un riconoscimento oggettivo di tali poste.	Da accettare, con modifiche
1	2.14	Società Autostrada Ligure Toscana	Richiede di prevedere all'interno del Sistema Tariffario una disciplina che preveda: 1) garanzie circa il pagamento del valore di subentro entro 24 mesi dalla scadenza della concessione;	Da respingere, con precisazioni testuali all'interno del Documento
		Autostrade Valdostane	2) la remunerazione al WACC del valore di subentro per i 24 mesi successivi alla scadenza della concessione (con conseguenti penali in caso di ritardi nei pagamenti).	

2.3.3 Valutazioni

Con riferimento alla tematica dell'individuazione dell'Anno base, si conferma la definizione riportata al punto 2.3 del Documento, che lo identifica come l'ultimo esercizio per il quale sia disponibile un bilancio approvato nelle forme prescritte e certificato da società di revisione contabile.

Inoltre, con riferimento alle problematiche evidenziate in relazione al processo di aggiornamento del PEF, si osserva che, con una specifica misura (inserita al punto 32 dell'Allegato A) si è stabilito che, il Sistema tariffario ART trovi applicazione a partire dal 1° gennaio 2020. Conseguentemente, non è previsto alcun effetto retroattivo di tale sistema

sui rapporti concessori in essere; pertanto, spetta al concedente la completa definizione dei rapporti economici riferibili al periodo antecedente al 1° gennaio 2020.

Al riguardo, è stato previsto il citato meccanismo di salvaguardia (punto 17 dell'Allegato A), finalizzato ad assicurare ai concessionari il recupero degli investimenti già effettuati nel rispetto del livello di redditività scaturente dall'applicazione dei sistemi tariffari previgenti. Tale meccanismo consente peraltro l'assorbimento dell'eventuale credito di poste figurative formatosi nell'ambito del previgente sistema tariffario.

Con riferimento all'osservazione relativa alla definizione del valore di subentro, si rileva come la stessa fosse ripresa dall'articolo 178, comma 7, del Codice. Si è ritenuto, in ogni caso, di precisare ulteriormente la formulazione, senza mutarne i contenuti.

Per quanto attiene alla disciplina dell'istituto, si osserva peraltro che la stessa è oggetto di specifica previsione nelle convenzioni vigenti.

2.4 Punto 4.1 del Documento – Finalità del Sistema tariffario di pedaggio e applicazione del *price cap*

2.4.1 Contenuti del Documento

Il punto 4.1 del Documento descrive le finalità perseguitate dall'applicazione della metodologia del *price cap*.

2.4.2 Sintesi delle osservazioni

Sezione	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
1	4.1 b (iii)	Strada dei Parchi	Richiede l'introduzione della definizione di Credito di poste figurative fra gli elementi utili ai fini del calcolo del Valore di Subentro.	Da respingere, con precisazioni testuali all'interno del Documento
1	4.1 b)	Società Autostrada Ligure Toscana	Richiedono l'eliminazione del Debito di poste figurative fra gli elementi utili al calcolo del Valore di Subentro.	Da respingere, con precisazioni testuali all'interno del Documento
		Autostrade Valdostane		

2.4.3 Valutazioni

Occorre innanzi tutto premettere che il Sistema tariffario ART prevede l'utilizzo di poste figurative al solo fine di assicurare gradualità nell'evoluzione della tariffa, anche al fine di evitare squilibri di sistema, ivi compreso il mancato coordinamento fra i flussi di cassa prodotti dalla gestione autostradale e i fabbisogni finanziari necessari per la realizzazione dei nuovi investimenti.

Per quanto riguarda l'eventuale credito/debito delle poste figurative scaturenti dall'applicazione del sistema tariffario previgente (che peraltro afferiscono ad aspetti tariffari diversi da quelli previsti dal Sistema tariffario ART), va invece evidenziato che la complessa questione dei rapporti fra concedente e concessionario è stata oggetto di particolare attenzione da parte dell'Autorità, al fine di assicurare la continuità del rapporto concessorio in condizioni di sostenibilità economica e finanziaria, pur in presenza di cambiamenti nel modello tariffario.

Al riguardo, come già illustrato al paragrafo 2.3.3, è stata prevista l'applicazione del Sistema tariffario ART a partire dal 1° gennaio 2020 e di completa definizione dei rapporti economici riferibili al periodo antecedente a tale data tramite l'introduzione del meccanismo di salvaguardia di cui si è fatto cenno nei paragrafi precedenti.

Tale meccanismo prevede, in particolare, la sub-articolazione del capitale investito netto regolatorio in due distinte tipologie, sulla base delle definizioni delle opere di cui ai punti 2.17 e 2.18 dell'Allegato A, ossia, ai fini tariffari:

- **CIN delle opere realizzate o in corso di realizzazione:** il capitale investito netto riferibile al totale delle immobilizzazioni reversibili nette¹ (oppure agli analoghi investimenti contabilizzati fra le immobilizzazioni immateriali nette²), purché alla data di pubblicazione del Sistema tariffario sul sito web dell'Autorità si riferiscano ad opere assentite dal concedente e (i) già realizzate, (ii) in corso di realizzazione in quanto sia già intervenuta la stipula del contratto di affidamento dei lavori o, se antecedente, la consegna dei lavori.

A tali investimenti si applica il meccanismo di salvaguardia di cui al punto 17 dell'Allegato A, che garantisce il tasso interno di rendimento previsto dal sistema tariffario previgente. Vengono in tal modo lasciati intatti gli effetti della pregressa regolazione economica in ordine alla remunerazione degli investimenti già realizzati o realizzandi, salvaguardando le obbligazioni già sorte sotto il regime della pregressa regolazione;

- **CIN delle opere da realizzare:** il capitale investito netto riferibile al totale delle immobilizzazioni reversibili nette³ (oppure agli analoghi investimenti contabilizzati fra le immobilizzazioni immateriali nette⁴), purché alla data di pubblicazione del Sistema tariffario sul sito web dell'Autorità si riferiscano ad opere assentite dal concedente e (i) da realizzare, per le quali non sia ancora intervenuta la stipula del contratto di affidamento dei lavori o la consegna dei lavori, oppure (ii) a opere oggetto di nuove pattuizioni convenzionali.

A tali investimenti si applica il tasso di remunerazione di cui al punto 16 dell'Allegato A.

Al riguardo pare opportuno ribadire, come già anticipato al paragrafo 2.1, che in caso di accordo quadro riguardante la realizzazione di una o più opere, eventualmente articolate in lotti funzionali, il momento del passaggio dalla fase progettuale alla fase realizzativa deve essere individuato nella stipula del singolo contratto di affidamento che abbia ad oggetto lavori effettivamente ed immediatamente realizzabili.

È stata inoltre prevista una misura di applicazione del Sistema tariffario (punto 32 dell'Allegato A) con la quale si è definito un procedimento che, attraverso l'integrale trasferimento al nuovo sistema dei tassi di redditività antecedentemente previsti, assorbe, tra l'altro, anche l'effetto generato dal credito/debito di poste figurative di cui trattasi.

Si ritiene che la specifica previsione sopra illustrata possa assorbire la potenziale criticità rilevata da Strada dei Parchi.

Con riferimento all'osservazione circa il calcolo del valore di subentro, si è inoltre ritenuto di introdurre al punto 29 dell'Allegato A una specifica precisazione, volta a conferire certezza all'evoluzione tariffaria anche al protrarsi della gestione oltre la scadenza della concessione. Fatte salve specifiche disposizioni che dovessero regolare la quantificazione degli eventuali benefici netti registrabili nel periodo compreso tra la data di scadenza della concessione e la data di effettivo subentro, si prevede più specificamente che:

- a) la dinamica della componente tariffaria di gestione sarà determinata dal trascinamento di quella vigente alla scadenza della concessione, incrementata annualmente, a partire dal 1° gennaio dell'anno successivo, sulla base del tasso di inflazione programmata;
- a) la dinamica della componente tariffaria di costruzione sarà determinata annualmente, sulla base di quanto stabilito al punto 21 dell'Allegato A ad eccezione delle poste figurative, fatta salva la sua immediata interruzione al verificarsi del completo ammortamento del capitale investito netto eventualmente esistente. Al riguardo:
 - i. l'ammortamento è riconosciuto nella misura di una quota annua pari alla media di quelle relative agli ultimi tre anni della concessione;
 - ii. il tasso di remunerazione da applicare è quello reso disponibile dall'Autorità per l'ultimo anno di validità della concessione.

Con specifico riguardo all'osservazione riguardante il debito di poste figurative nell'ambito del calcolo del valore di subentro, si precisa infine che la costituzione di un fondo rischi legato al debito di poste figurative rientra nel prudente apprezzamento dei singoli concessionari e pertanto la previsione del punto 4.1 del Documento non riguarda i

¹ PEF - tabella 3 Conto degli Investimenti – rigo 3.8

² PEF - tabella 3 Conto degli Investimenti – rigo 3.12

³ vedi nota 1

⁴ vedi nota 2

concessionari che, pur in presenza di un debito di poste figurative, hanno ritenuto di non effettuare alcun accantonamento. Si ritiene quindi di respingere l'osservazione formulata, al fine di mantenere una prescrizione di carattere generale che disciplini l'assorbimento del citato fondo rischi, la cui costituzione, concretamente riscontrata nei bilanci dei concessionari, potrebbe avere valenza futura.

2.5 Punto 5 del Documento – Tariffa unitaria media

2.5.1 Contenuti del Documento

Il punto 5 del Documento descrive la tariffa unitaria media e la sua articolazione nelle tre componenti.

2.5.2 Sintesi delle osservazioni

Sezione	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
1	5.3	Società Autostrada Ligure Toscana	Richiede di fornire un maggiore dettaglio circa il tipo di oneri che possono essere inclusi all'interno della componente tariffaria per oneri di concessione.	Da accettare, con modifiche
		Autostrade Valdostane		
1	5.5	CAL - Concessioni Autostradali Lombarde	Con riferimento alla definizione del livello dei costi per gli eventuali oneri di concessione C_{oc} , ritiene che la definizione di "quota annua dell'eventuale valore della concessione" sia meritevole di un chiarimento.	Da accettare, con modifiche

2.5.3 Valutazioni

Circa la definizione della *componente tariffaria per oneri di concessione* di cui al punto 5.3 del Documento, occorre preliminarmente evidenziare che, per meglio identificare la natura di tale componente e al fine di prevenire qualsiasi dubbio interpretativo, si è deciso di ridenominarla "*Componente tariffaria per oneri integrativi*", sulla base della definizione di cui al punto 2.12 dell'Allegato A, opportunamente riformulata. I pertinenti punti dello stesso allegato A sono stati adeguati di conseguenza.

Nel merito si precisa che, sulla base della definizione di cui al punto 2.10 del Documento (confermata e più nel dettaglio precisata nel punto 2.12 dell'Allegato A), gli oneri integrativi possono comprendere "*eventuali oneri specifici che il concessionario è tenuto a corrispondere allo Stato o ad altri soggetti preventivamente individuati, secondo modalità e tempistiche predeterminate, conseguenti ad eventuali obblighi di natura normativa o convenzionale connessi all'affidamento in concessione*". In tale concetto possono essere ricompresi, tra gli altri:

- l'ammontare di un eventuale valore di concessione da corrispondere al concedente in occasione di affidamento con procedura ad evidenza pubblica ovvero nel caso di *in house providing*;
- l'ammontare di un eventuale contributo annuo a carico del concessionario e finalizzato al finanziamento di opere strategiche di interesse pubblico (si consideri, ad esempio, il c.d. "fondo ferrovia" previsto per la concessione della tratta A22 Brennero-Modena);
- l'ammontare di eventuali costi, disciplinati nell'ambito delle pattuizioni contrattuali, correlati alla realizzazione o al completamento di infrastrutture autostradali diverse da quelle oggetto della concessione.

L'ammissibilità ai fini tariffari degli eventuali oneri integrativi è valutata dall'Autorità in base alla specifica natura e finalità dei correlati costi operativi e di capitale, avuto particolare riguardo ai principi di efficienza produttiva della gestione anche in relazione agli ambiti ottimali di gestione definiti con la delibera n. 70/2016 dell'Autorità. Tali criteri di valutazione sono stati precisati nell'allegato A, ai punti 10.4 e 13.3.

Come meglio precisato al punto 15.4 dell'Allegato A, la componente tariffaria per oneri integrativi ammessa in tariffa, con particolare riferimento a quella correlata a costi ad utilizzazione pluriennale, si basa sull'individuazione di una quota annua che, al fine di un'equa valorizzazione, deve rispettare il vincolo di neutralità finanziaria per il concessionario. Al fine di realizzare il predetto vincolo, il valore attualizzato dei ricavi correlati alla componente tariffaria per oneri integrativi deve essere pari al valore attualizzato (utilizzando il tasso di remunerazione del capitale definito dall'Autorità) degli esborsi effettivamente sostenuti dal concessionario in relazione a ciascuno degli oneri sopra descritti.

2.6 Punto 6 del Documento – Modulazione tariffaria

2.6.1 Contenuti del Documento

Il punto 6 del Documento definisce le possibilità di modulazione tariffaria previste.

2.6.2 Sintesi delle osservazioni

Sezione	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
1	6.1 e 6.2	CAV - Concessioni Autostradali Venete	Ritiene che la condizione di parità di ricavi complessivi, relativa alla modulazione tariffaria, non sia incentivante per il concessionario.	Da respingere, con precisazioni testuali all'interno del Documento
		Raccordo Autostradale Valle D'Aosta		
		Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova		
		Società Autostrada Tirrenica		
		Tangenziale di Napoli		
		AISCAT		
1	6.2	Autostrade per l'Italia	Ritiene che il meccanismo di modulazione tariffaria attualmente previsto dalle convenzioni uniche non funzioni in quanto non permette al concessionario di ricavare margini aggiuntivi. Di contro, con un diverso meccanismo di modulazione in concessionario sarebbe incentivato ad attuare sistemi di <i>revenue management</i> .	Da respingere, con precisazioni testuali all'interno del Documento
		Strada dei Parchi		

2.6.3 Valutazioni

Si ritiene che la modulazione tariffaria, così come definita dal Sistema tariffario al punto 6, non sia volta ad incentivare il concessionario nelle proprie scelte di *pricing* ma piuttosto a redistribuire in modo equo e non discriminatorio tra gli utenti dell'autostrada i livelli tariffari. Ai fini di maggiore chiarezza, si è in ogni caso provveduto a precisare il contenuto

dei punti 6.1 e 6.2 dell'Allegato A, facendo riferimento, anziché ai "ricavi complessivi" (notazione in grado di generare potenziali incertezze interpretative), ai "ricavi complessivi stimati sulla base della tariffa stessa".

In ogni caso giova ricordare che detti livelli tariffari, come riportato al punto 5 del Documento, sono determinati sulla base del metodo *Cost Based*, finalizzato a riconoscere al concessionario i ricavi utili alla copertura di tutti i costi ammissibili, ivi compresa una congrua remunerazione del capitale investito.

2.7 Punto 7 del Documento – Ulteriori variazioni tariffarie

2.7.1 Contenuti del Documento

Il punto 7 del Documento definisce le ulteriori variazioni tariffarie. In particolare, è previsto che il concedente abbia facoltà di introdurre variazioni in aumento o in diminuzione rispetto alla tariffa unitaria media integrata per effetto di specifiche previsioni normative in materia.

2.7.2 Sintesi delle osservazioni

Sezione	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
1	7.3	Strada dei Parchi	Ritiene che eventuali riduzioni dei ricavi, dovuti a tagli di tariffa in relazione a specifiche previsioni normative in materia, dovrebbero essere indennizzate dal concedente entro 12 mesi (oltre al riconoscimento dei relativi interessi legali).	Da respingere

2.7.3 Valutazioni

Si evidenzia che qualunque credito o debito per il concessionario inerente al periodo antecedente alla data di applicazione del Sistema tariffario ART, nella misura asseverata dal concedente, è ricompreso nella valorizzazione complessiva del Tasso interno di rendimento atteso, illustrato ai precedenti paragrafi 2.3.3 e 2.4.3.

Circa l'osservazione concernente possibili riduzioni dei ricavi per effetto di eventuali future previsioni normative in materia tariffaria, si precisa che al punto 7 del Documento è stata disciplinata la fattispecie, attraverso la previsione di principi la cui attuazione è soggetta alla verifica dell'Autorità.

2.8 Punto 8 del Documento – Ulteriori oneri

2.8.1 Contenuti del Documento

Il punto 8 del Documento definisce gli ulteriori oneri che devono essere aggiunti a quanto previsto dai punti 5, 6 e 7 del documento.

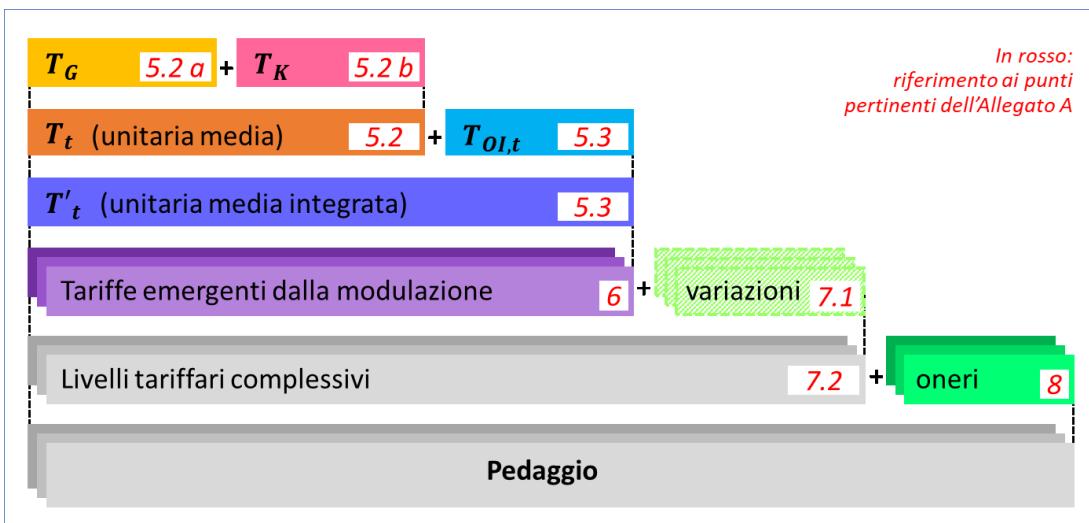
2.8.2 Sintesi delle osservazioni

Sezione	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
1	8.1	CAV - Concessioni Autostradali Venete	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.	Da accettare, con modifiche
		Raccordo Autostradale Valle D'Aosta		

		Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova Società Autostrada Tirrenica AISCAT Autostrade per l'Italia Tangenziale Di Napoli		
1	8.1	Società Autostrada Ligure Toscana Autostrade Valdostane	Si richiede un chiarimento in merito alle motivazioni che hanno portato l'Autorità ad escludere il canone di concessione dal perimetro dei costi regolamentati.	Da accettare, con modifiche

2.8.3 Valutazioni

Gli oneri elencati al punto 8.1 devono essere aggiunti alla tariffa media unitaria dopo l'applicazione della modulazione e delle eventuali variazioni, realizzando il pedaggio finale per l'utente, come descritto al punto 2.2.5 della relazione illustrativa alla delibera n. 16/2019 e meglio esemplificato in forma schematica nel relativo diagramma⁵, di seguito riportato nella forma aggiornata in coerenza con l'Allegato A.



Si precisa che il canone di concessione trova una sua puntuale definizione nell'articolo 1, comma 1020, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 "A decorrere dal 1° gennaio 2007 la misura del canone annuo di cui all'articolo 10, comma 3, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, è fissata nel 2,4 per cento dei proventi netti dei pedaggi di competenza dei concessionari".

⁵ Si precisa che le dimensioni delle forme indicate nello schema sono puramente indicative e pertanto non sono in alcun modo correlate ai valori economici in questione.

Alla luce di tale definizione, si è ritenuto di escludere detto canone annuo dai costi ammissibili di cui al punto 10.1 per le seguenti motivazioni:

- il canone annuo, definito come percentuale dei proventi netti dei pedaggi, è dipendente dal livello della tariffa; pertanto, una sua inclusione all'interno della stessa comporterebbe effetti distorsivi nella sua determinazione;
- lo stesso canone è applicato all'intera tariffa unitaria media, mentre i costi ad esso afferenti rientrano nella costruzione della sola componente tariffaria di gestione; la valutazione di tale circostanza nella costruzione tariffaria determinerebbe un irragionevole innalzamento della complessità del sistema;
- l'inclusione di tale canone all'interno della tariffa configge con il funzionamento del meccanismo di *price cap*, non essendo detto canone assoggettabile all'applicazione dell'obiettivo di incremento di produttività da efficientamento di cui al punto 19 del Documento;
- il livello del canone non assume lo stesso valore percentuale per tutte le concessioni attualmente in essere; pertanto, ai fini di poter effettuare specifici *benchmark* tariffari, si ritiene corretta l'attuale formulazione prevista nel Documento.

Al fine di una maggiore chiarezza, nonché di evitare fenomeni di *double counting*, si è ritenuto di modificare il punto 10.1 dell'Allegato A, esplicitando che devono essere esclusi dai costi iscrivibili alla voce 14 di cui all'articolo 2425, quelli relativi al canone e sovra canone, in quanto esclusi dal computo dei ricavi netti da pedaggio come specificato al punto 8 del Documento.

Con riferimento ai mezzi d'opera, si precisa che la formulazione adottata esclude dal computo della tariffa unitaria media gli oneri supplementari previsti per tale tipologia di veicolo ai sensi dell'articolo 34, comma 2, del d. l.gs. 285/1992, prevedendone invece l'assorbimento quali ricavi aggiuntivi.

2.9 Punto 10 del Documento – Criteri di ammissibilità dei costi operativi

2.9.1 Contenuti del Documento

Il punto 10 del Documento definisce i criteri di ammissibilità dei costi operativi.

2.9.2 Sintesi delle osservazioni

Sezione	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
1	10.1 e 10.2	CAV - Concessioni Autostradali Venete	Rileva alcune incongruenze con riferimento all'ammissibilità dei costi operativi per la tariffa di gestione. In particolare: - evidenzia che le manutenzioni cicliche dell'infrastruttura vengono considerate sia al punto 10.1, alla voce 7 dell'articolo 2425, sia al punto 10.2; - evidenzia che i costi relativi al canone di concessione vengono considerati sia al punto 10.1, alla voce 14 dell'articolo 2425, sia al punto 8.1.	Da respingere, con precisazioni testuali all'interno del Documento
		Raccordo Autostradale Valle D'Aosta		
		Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova		
		Società Autostrada Tirrenica		
		AISCAT		
		Autostrade per l'Italia		

		Tangenziale Di Napoli		
1	10.3	CAV - Concessioni Autostradali Venete	Evidenzia che l'IRAP sul costo del lavoro rappresenta un onere fiscale deducibile al 100% e non dovrebbe essere escluso dagli oneri non ammissibili.	Da respingere, con precisazioni testuali all'interno del Documento
		Raccordo Autostradale Valle d'Aosta		
		Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova		
		Società Autostrada Tirrenica		
		AISCAT		
		Autostrade Per l'Italia		
		Tangenziale Di Napoli		

2.9.3 Valutazioni

Con riferimento ai costi per manutenzione, si evidenzia che il punto 10.1 del Documento non riconosce l'ammissibilità degli accantonamenti previsti dalle voci 12 e 13 dell'articolo 2425 del codice civile, tra i quali anche quelli riferibili alla manutenzione ciclica, attesa la loro natura previsionale.

In generale, l'utilizzo di tali accantonamenti può realizzarsi in forma diretta, senza transito a conto economico. In tal caso, la previsione di cui al punto 10.2 consente al concessionario di tener conto, ai fini tariffari, dei costi effettivamente sostenuti nell'esercizio, incrementando le voci di costo imputate a conto economico sulla base della media quinquennale degli utilizzi stessi.

Nell'ipotesi in cui, invece, i costi siano iscritti al lordo di detti utilizzi (ivi inclusi quelli di cui alla voce 7 dell'art. 2425 c.c.) e questi ultimi vengano gestiti, alla voce 13 dell'art. 2425 c.c., sotto forma di variazione (ossia accantonamento *meno* utilizzo), appare evidente che il concessionario, al fine evitare i segnalati fenomeni di *double counting*, debba preventivamente stornare dalle relative voci di costo gli utilizzi relativi al pertinente esercizio, per sostituirli con la predetta media quinquennale.

Circa i canoni di concessione, stante la ragionevolezza dell'osservazione, si è ritenuto invece di precisare nel testo che il riferimento generale agli oneri diversi di gestione di cui alla voce 14 dell'articolo 2425 del codice civile deve prevedere l'esclusione degli oneri di cui al punto 8.1 del Documento, essendo gli stessi esclusi dalla costruzione tariffaria.

Con riferimento al punto 10.3 del Documento, si precisa che dall'anno dichiarativo 2016 è possibile dedurre integralmente il costo di lavoro relativo ai dipendenti assunti con contratto a tempo indeterminato. Tuttavia, come chiarito dall'Agenzia delle Entrate, sono esclusi dal beneficio i contratti a termine. Pertanto, si è ritenuto di mantenere l'esclusione dai costi non ammissibili dell'IRAP eventualmente ancora gravante sulla base imponibile scaturente dalla residua indeductibilità del costo del lavoro.

2.10 Punto 12.1 del Documento – Capitale Investito Netto (CIN)

2.10.1 Contenuti del Documento

Il punto 12.1 del Documento definisce gli importi delle immobilizzazioni materiali e immateriali che rappresentano il Capitale Investito Netto (CIN).

2.10.2 Sintesi delle osservazioni

Sezione	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
1	12.1	Milano Serravalle-Milano Tangenziali	Richiede una diversa definizione del CIN che si possa adattare alla particolare situazione in cui si trova la concessione di Milano Serravalle.	Da accettare, con modifiche
1	12.1	AISCAT	Richiede una diversa definizione del CIN che si possa adattare alla particolare condizione nella quale si trovano alcune concessionarie (in particolare quelle che non hanno adottato il regime di riequilibrio).	Da accettare, con modifiche
1	12.1	Autostrade Per l'Italia	Richiede una diversa definizione del CIN che si possa adattare alla particolare situazione in cui si trova la concessione di ASPI.	Da accettare, con modifiche
1	12.2	Autostrade Per l'Italia	Ritengono che la definizione di CIN fornita dall'Autorità non sia completa in quanto non tiene conto della possibile applicazione dei principi contabili internazionali (IAS). Evidenziano inoltre che nei sistemi vigenti il CCN non viene considerato nel calcolo del CIN.	Da accettare, con modifiche
		Raccordo Autostradale Valle D'Aosta		
		Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova		
		Società Autostrada Tirrenica		
		Tangenziale di Napoli		
		AISCAT		
1	12.2 b)	Strada dei Parchi	Ritiene che l'introduzione del CCN nel CIN potrebbe portare ad aleatorietà e a comportamenti opportunistici. Di contro, mantenere il CIN con il solo attivo fisso darebbe maggiore stabilità e certezza.	Da respingere
1	12.2 b)	Società Autostrada Ligure Toscana	Ritiene che all'interno dei crediti verso clienti e debiti commerciali dovrebbero essere considerati anche i saldi tra crediti e debiti verso società autostradali, telepass e service providers derivanti dalla gestione della rete autostradale interconnessa.	Chiarimento
1	12.2 b)	Autostrade Valdostane	Ritiene che il calcolo del CCN si dovrebbe tenere conto anche dei crediti e dei debiti per interconnessione con particolare	Chiarimento

			riferimento al saldo tra crediti e debiti verso società autostradali, Telepass e <i>Service providers</i> .	
1	12.2 b)	CAL – Concessioni Autostradali Lombarde	Con riferimento alle possibili differenti valorizzazioni delle componenti del capitale circolante netto che potrebbero essere effettuate dalle concessionarie ritiene sia necessario inserire una regola uniforme al fine di evitare differenti metodi di valorizzazione del capitale stesso.	Da accettare, con modifiche
1	12.3 e 12.6	CAV - Concessioni Autostradali Venete	Non ritiene condivisibile quanto previsto al punto 12.3 in merito alla possibilità di lasciare al concedente la facoltà di scegliere la modalità di rivalutazione del CIN. Evidenzia inoltre che nel settore aeroportuale tale scelta è demandata al Gestore aeroportuale.	Da accettare, con modifiche
		Raccordo Autostradale Valle D'Aosta		
		Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova		
		Società Autostrada Tirrenica		
		AISCAT		
		Autostrade per l'Italia		
		Tangenziale Di Napoli		
1	12.3 e 12.6	Società Autostrada Ligure Toscana	Non ritiene condivisibile quanto previsto al punto 12.3 in merito alla possibilità di lasciare al concedente la facoltà di scegliere la modalità di rivalutazione del CIN. Evidenzia inoltre che nel settore aeroportuale tale scelta è demandata al Gestore aeroportuale.	Da accettare, con modifiche
		Autostrade Valdostane		

2.10.3 Valutazioni

Con riferimento al CIN, si osserva in generale che il Sistema tariffario posto in consultazione dall'Autorità permette il recupero (in termini di ammortamento e di remunerazione del capitale investito) di tutti gli investimenti iscritti a bilancio e non ancora ammortizzati, la cui ricostruzione, ai fini dell'adeguata considerazione degli stessi al primo anno del primo periodo regolatorio di applicazione del Sistema tariffario definito dall'Autorità, è realizzabile attraverso un processo di ricognizione contabile. Detta ricostruzione consente altresì l'inclusione di eventuali extra-costi suscettibili di capitalizzazione, quindi rappresentativi di un valore residuo da recuperare, non assumendo alcuna rilevanza invece, a questa finalità, gli eventuali extra-costi gestiti sotto forma di partite correnti nell'ambito del conto economico di esercizio.

Considerando tuttavia la possibilità che, in ragione dei principi contabili adottati, fra i beni reversibili siano presenti *asset* privi di consistenza fisica (come desumibile dal bilancio di esercizio di alcuni dei rispondenti), si è ritenuto di specificare, al punto 12.3 dell'Allegato A, come tale tipologia di *asset* sia ammissibile solo a condizione che si tratti di:

- a) diritti maturati a fronte di specifiche obbligazioni alla realizzazione di servizi di costruzione, di ampliamento, di adeguamento e di miglioria dell'infrastruttura autostradale, al netto dell'eventuale valore attuale dei servizi di costruzione da rendere in futuro;
- b) diritti acquisiti da terzi, a fronte di costi sostenuti per il subentro nella titolarità della concessione.

Inoltre, per esigenze di chiarezza, si è ritenuto di modificare la formulazione del punto 12.1 del Documento (corrispondente al punto 12.1 dell'Allegato A) specificando che sarà il concedente, in occasione delle procedure di aggiornamento/revisione dei Piani economico-finanziari da intraprendersi a seguito della pubblicazione del Sistema tariffario, a riconoscere, previa ricognizione, il corretto valore del CIN da riferire agli *asset reversibili* oggetto di concessione, nonché alla sua bipartizione, come descritta al precedente paragrafo 2.4.3.

Rispetto alle considerazioni di ASPI secondo cui la determinazione di un CIN a costi storici non terrebbe conto dell'avvenuta privatizzazione di AutoTrade sulla base di un contratto *price cap* con tariffe legate all'inflazione, si rileva che la puntuale definizione degli *asset reversibili* di cui al citato punto 12.3 dell'Allegato A, congiuntamente alla contestuale applicazione del meccanismo di salvaguardia previsto al punto 17 del medesimo Allegato A, risponde all'esigenza di collegare agli investimenti effettivamente sostenuti il tasso interno di rendimento (TIR) atteso, peraltro con modalità del tutto simili a quelle usualmente adottate, con riferimento agli impieghi, per la determinazione del TIR nell'ambito delle procedure di aggiornamento/revisione dei Piani economico-finanziari.

In ogni caso, si è ritenuto di ricoprendere i costi sostenuti per il subentro nella titolarità della concessione fra le immobilizzazioni ammissibili, anche attraverso un'opportuna precisazione del punto 13.2 dell'Allegato A, con riferimento al valore dell'avviamento (voce B.I, punto 5, dell'articolo 2424 del codice civile), secondo la quale ai fini dell'ammissibilità è necessario che l'azienda, i cui *asset* siano costituiti tra l'altro, da infrastrutture autostradali, sia stata acquistata a titolo oneroso, ovvero per il tramite di operazioni di conferimento, fusione o scissione, antecedentemente alla data di entrata in vigore del d.l. 109/2018. Ai fini della sua quantificazione, è iscritta quale avviamento la differenza positiva tra (i) il costo sostenuto per l'acquisizione e (ii) il valore corrente delle attività e passività come rilevate alla data di perfezionamento dell'operazione straordinaria o di acquisto.

Al fine di una maggiore chiarezza espositiva, è stato inoltre integrato il punto 12.2 dell'Allegato A, precisando che, in caso di adozione dei principi contabili internazionali IAS/IFRS, si farà riferimento alle corrispondenti voci riportate negli schemi utilizzati.

Circa l'osservazione di AISCAT riferibile all'inclusione del capitale circolante nel calcolo del CIN, che rappresenterebbe una discontinuità rispetto al sistema tariffario previgente, si ritiene che:

- l'inclusione del capitale circolante netto nel calcolo del CIN possa, in linea di principio, alterare tale meccanismo, in quanto comporterebbe l'applicazione di detto tasso di rendimento ad un capitale investito diverso, nella quantificazione, da quello riferibile alle sole immobilizzazioni;
- la necessità di allocare quota parte del capitale circolante netto a ciascuna delle due tipologie di CIN ascrivibili ai beni reversibili possa comportare delle concrete difficoltà applicative, trattandosi di partite correnti non direttamente correlabili a specifiche immobilizzazioni.

Alla luce delle considerazioni sopra espresse, nonché in ragione dei verosimili modesti effetti attesi dall'applicazione del criterio, si è rilevata l'opportunità di espungere dall'Allegato A la lettera b) del punto 12.2.

Conseguentemente, sono da ritenersi risolte le potenziali criticità contenute nelle osservazioni relative all'ammissibilità nel capitale circolante dei crediti e dei debiti per interconnessione, nonché all'introduzione di una regola uniforme al fine di evitare differenti metodi di valorizzazione del capitale circolante netto.

2.11 Punto 14 del Documento – Principi per la quantificazione degli investimenti in beni reversibili

2.11.1 Contenuti del Documento

Il punto 14 del Documento definisce i principi per la quantificazione degli investimenti in beni reversibili.

2.11.2 Sintesi delle osservazioni

Sezione	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
1	14.1 c)	CAV - Concessioni Autostradali Venete	Ritiene che si debba prevedere l'ammissibilità degli extra-costi legati agli investimenti, derivanti da contenziosi giudiziali (ad esempio contenziosi con l'appaltatore o sugli espropri) nel caso in cui non emergano responsabilità a carico della concessionaria.	Da respingere

2.11.3 Valutazioni

Si rileva che la misura contenuta nel Documento al punto 14.1, lettera c), individua il principio per cui è ammissibile in tariffa esclusivamente il maggior costo a consuntivo derivante da modifiche progettuali ammissibili ai sensi dell'articolo 106 del Codice dei contratti pubblici. Tale criterio viene censurato, atteso che secondo le società concessionarie menzionate andrebbero considerati a fini tariffari anche gli extra costi derivanti dai contenziosi giudiziali, quali ad esempio i contenziosi con l'appaltatore o sugli espropri nel caso in cui non emergano responsabilità a carico del concessionario.

Per rispondere alla censura, va innanzi tutto evidenziato che i rischi richiamati dai rispondenti, secondo la loro corretta ripartizione (su cui cfr. Linee guida ANAC n. 9 /2018), devono essere sopportati dal concessionario.

Infatti:

- il rischio di contenziosi con l'appaltatore rientra pienamente nel rischio operativo che la legge alloca in capo al concessionario;
- per quanto riguarda, invece, il rischio espropri, secondo il paradigma definito da ANAC, il rischio deve essere posto in capo al soggetto che presenta la maggiore capacità di controllo e gestione degli stessi. Ne consegue che, nel caso in cui, come di norma, la procedura di esproprio venisse delegata al concessionario, ne deriva che lo stesso assume i relativi rischi e, pertanto, i relativi costi dovranno essere sopportati da quest'ultimo, come rischi operativi e non potranno essere ammessi a fini tariffari, se non per gli importi già inclusi nei quadri economici dei singoli appalti.

2.12 Punto 16 del Documento – Tasso di remunerazione del capitale investito

2.12.1 Contenuti del Documento

Il punto 16 definisce la metodologia utilizzata per la determinazione del Tasso di remunerazione del capitale investito.

2.12.2 Sintesi delle osservazioni

Sezione	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
3	16	CAV - Concessioni Autostradali Venete	Ritengono 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. Inoltre: 1) ritengono ragionevole la proposta dell'Autorità di ampliare il campione di analisi ad altre società quotate anche al di fuori dei confini nazionali; 2) non ritengono ragionevole la proposta dell'Autorità di estendere il campione di stima del beta a società non operative nel settore autostradale; 3) non ritengono condivisibile la proposta dell'Autorità di misurare il <i>gearing</i> 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; 4) in linea con quanto indicato per il calcolo del <i>gearing</i> , non ritengono 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; 5) l'Autorità potrebbe prendere in considerazione l'ipotesi di verificare la stabilità del <i>Risk Free Rate</i> a metà del periodo regolatorio, ed eventualmente di aggiornarne la stima; 6) per le concessionarie che dovranno far fronte nei prossimi anni a rilevanti piani di investimento ritengono all'Autorità di considerare l'inclusione nel calcolo del beta di un aggiustamento al rialzo; 7) evidenziano che la metodologia descritta dall'Autorità risente di alcuni elementi di incertezza e relativa trasparenza.	Da respingere
3	16	CAL	Ritiene che la metodologia proposta dall'ART non appare distinguere tra le differenti tipologie di investimento oggetto di concessione (<i>brownfield</i> o <i>greenfield</i>), che implicano conseguenti diversi profili di rischio.	Da respingere
3	16	Pedemontana	Richiede il riconoscimento di un premio nel calcolo del <i>Beta</i> a infrastrutture di nuova realizzazione come Pedemontana che devono ricercare sul mercato la finanza per completare la realizzazione dell'opera.	Da respingere
3	16	SALT	1) per il <i>gearing</i> non condividono la metodologia proposta dall'Autorità di calcolare tale parametro sui dati di libro delle società, prendendo come riferimento la media di tutte le concessionarie autostradali calcolata sugli ultimi 5 anni; 2) per il costo del debito, in analogia a quanto indicato per il <i>gearing</i> , ritengono che il dato medio di settore non sia un dato rappresentativo dell'effettivo costo del debito sostenuto dalle singole concessionarie; 3) per il parametro <i>beta</i> rilevano l'esigenza di inserire nel campione di società utilizzate per la stima del parametro, oltre ad Atlantia e Sias quotate a livello nazionale, anche altre società quotate a livello internazionale prevalentemente operanti nel settore autostradale con assunzione di rischio traffico;	Da respingere
		Autostrade Valdostane		

			4) chiedono di prevedere un meccanismo di premialità attraverso una componente addizionale al parametro <i>beta</i> , come peraltro previsto in altri settori regolati, che incentivi il concessionario ad effettuare gli investimenti che possono essere richiesti per aumentare la sicurezza e la durabilità delle opere; 5) per il <i>Risk Free Rate</i> ritengono che debba essere fatto riferimento alla media aritmetica dei rendimenti lordi giornalieri del BTP decennale rilevati dalla Banca d'Italia con riferimento, per ciascun periodo regolatorio, all'ultimo anno del periodo regolatorio scaduto, al fine di evitare l'aleatorietà derivante da possibili ritardi approvativi dei PEF.	
3	16	Strada dei Parchi	1) osserva che nel mondo l' <i>asset beta</i> delle società con rischio sismico è più elevato di quello delle società senza rischio sismico; 2) ritiene che determinare il <i>Kd</i> di settore è troppo approssimativo. Sarebbe una evidente discriminazione contro le concessionarie minori, che hanno più difficoltà ad accedere al mercato del debito; 3) ritiene che inserire aziende di settori diversi indebolisce il campione e lo snatura, con il rischio di allontanare il WACC regolatorio dalle evidenze di mercato derivanti dalle recenti operazioni di M&A e dalle valutazioni effettuate dalle società quotate per i propri <i>impairment test</i> ; 4) ritiene che in periodi di crescita dei tassi forse converrebbe utilizzare il criterio di AGCOM che preferisce usare il tasso spot in quanto incorpora le attese del mercato sul trend dei tassi.	Da respingere

2.12.3 Valutazioni

Con riferimento al primo blocco di osservazioni, si prende atto che AISCAT non contesta l'impianto complessivo adottato dall'Autorità per la determinazione del WACC, pur indicando alcuni punti di attenzione, sui quali vengono fornite specifiche considerazioni nel proseguo.

- 1) Relativamente alla stima del parametro *beta* AISCAT ritiene ragionevole la proposta dell'Autorità di ampliare il campione di analisi, con inclusione di società comparabili all'interno del confine europeo; al riguardo si rileva come le società proposte da AISCAT come *comparables* sono le stesse considerate dall'Autorità a valle dell'analisi scaturita dal "delisting" di Abertis, con l'unica differenza – a parità del numero dei "comparables" (4) – rappresentata dalla scelta della società Ferrovial al posto della società Eiffage ora proposta da AISCAT.

Sul tema, si evidenzia che la scelta della Spagnola Ferrovial è stata effettuata da ART tenendo conto della maggiore esposizione nel settore autostradale (in termini di fatturato) dell'impresa spagnola rispetto alla francese Eiffage che peraltro ha come attività principale l'attività di costruzione e ingegneria civile.

Coerentemente con detta impostazione, si ritiene che l'Autorità, al momento della determinazione dei parametri per il computo del WACC, debba riservarsi di effettuare le analisi tecnico-economiche anche con riguardo alla scelta dei *comparables*, al fine di rispecchiare al meglio la situazione registrata dai mercati finanziari.

- 2) Sempre relativamente alla stima del parametro *beta*, AISCAT non ritiene ragionevole la proposta dell'Autorità di estendere il campione di stima del *beta* a società non operative nel settore autostradale, per i seguenti due motivi:
a) il settore autostradale presenta "rischi sistematici specifici non comuni ad altri settori";
b) discrezionalità nella metodologia, con imprevedibilità da parte degli investitori.

Si ricorda innanzitutto che il coefficiente *beta* rappresenta la misurazione del rischio sistematico e non diversificabile cui è soggetta l'impresa operante in un determinato mercato; tale coefficiente misura infatti formalmente il rapporto tra, da un lato, la covarianza del rendimento dell'azienda e il rendimento di mercato, e dall'altro la varianza del

rendimento di mercato. Con il coefficiente *beta* è quindi possibile disporre di un'informazione sintetica sulla rischiosità dell'impresa rispetto al mercato di riferimento. Diverso è il rischio specifico che è correlato ad uno specifico settore e che può essere eliminato dall'investitore tramite una opportuna diversificazione dei settori in cui investire, contrariamente al rischio sistematico che non è eliminabile.

In definitiva il beta, computato sulla base di *comparables*, dovrebbe stimare proprio quest'ultimo che può essere pensato come il rischio sostenuto da un investitore che intenda investire nel settore autostradale.

In merito al secondo punto si rileva che risulta prassi comune determinare il valore del *beta* effettuando analisi per confronto tra i coefficienti *beta* di altre aziende che risultino comparabili per caratteristiche, rischiosità di mercato, livello di concorrenza, ecc.; peraltro non necessariamente la comparazione deve essere effettuata su aziende appartenenti alla stessa industria in quanto, a parità di informazioni aziendali disponibili, potrebbe essere preferibile confrontare i coefficienti *beta* tra aziende soggette ad analoghi rischi di mercato piuttosto che in base all'appartenenza alla stessa attività industriale. Si noti peraltro che l'uso di imprese non appartenenti al settore autostradale è stato effettuato dall'Autorità solamente nel caso di rinnovi di concessioni con affidamenti non competitivi. L'utilizzo di un campione più ampio, che in tal caso includeva gestori monopolisti di infrastrutture (Terna e Snam), è dunque volto a tener conto del minore rischio che un affidamento diretto ha rispetto ad un affidamento con procedure di gara in cui le imprese devono fronteggiare un più elevato rischio legato alla procedura competitiva (delibera n. 133/2018).

Alla luce di quanto sopra, si ritiene non accettabile la proposta e conferma la possibilità di estendere la ricerca dei "comparables" ad aziende di altri settori, purché comparabili per caratteristiche, rischiosità di mercato, livello di concorrenza, presenza di regolazione.

- 3) Relativamente al "*gearing*" AISCAT non concorda sulla metodologia del calcolo come media di settore in un periodo di 5 anni con la motivazione che ogni società ha una struttura specifica; successivamente però, dichiara di auspicare l'utilizzo di un valore nozionale secondo la prassi di altre Autorità. Al riguardo, si ritiene di confermare la scelta di un *gearing* nozionale, in linea con la prassi di altre Autorità di regolazione, determinato come media del settore; in questo modo si neutralizza l'effetto che la singola decisione finanziaria di un concessionario può avere sul WACC e indirettamente sul livello dei prezzi della concessione.

Si evidenzia inoltre che viene considerato l'indebitamento lordo e non il netto, come diversamente indicato da AISCAT. La scelta operata a favore dell'indebitamento lordo, che si differenzia dalla precedente prassi del settore (delibera CIPE 68/2017), è fondata su un criterio di omogeneità rispetto alle modalità di stima del costo del capitale di debito (che per l'appunto non prende in conto le componenti dell'attivo). Si consideri poi che l'utilizzo di un indebitamento netto e non di quello lordo, in pratica porterebbe ad un valore di *gearing* più basso, con la conseguenza di avere una maggiore quota di capitale di rischio, da remunerare ad un tasso più elevato. L'adozione del criterio dell'indebitamento netto potrebbe avere la conseguenza di incentivare il ricorso al debito, pur a fronte di ingenti disponibilità liquide. Si conferma pertanto la metodologia del calcolo del *gearing*.

- 4) Relativamente al costo del debito, AISCAT chiede che i periodi temporali di riferimento per la valutazione del RFR e della media del costo del debito siano comparabili. Come è noto, il costo del debito è composto da due parti, il RFR ed il premio al debito. Al riguardo si rileva che le due variabili, pur essendo correlate, presentano caratteristiche differenti, essendo la prima esogena al settore, al contrario della seconda (premio al debito) che è specifica del settore. In buona sostanza, pur essendo dette variabili a valenza prospettica, esse devono essere determinate con diverse metodologie. In particolare, essendo il RFR un parametro prospettico che può variare anche significativamente nel tempo, è necessario che esso sia calcolato rispetto ad un arco temporale il più possibile vicino a quello regolatorio (ed in questo senso si considera il valore risultante dalla media degli ultimi 12 mesi), mentre il premio al debito deve tenere in conto le peculiarità del settore autostradale, che presenta caratteristiche industriali e finanziarie specifiche e di struttura; per tale ultimo parametro la scelta di un periodo di cinque anni appare appropriata per calcolare un costo medio di settore, in quanto gli oneri sostenuti derivano in gran parte da debiti a medio-lunga scadenza e, essendo espressi mediante indebitamento medio annuo, necessitano di un ampio numero di osservazioni. È un dato di fatto che trattandosi di dati storici utilizzati per il successivo periodo regolatorio essi possano non essere perfettamente aderenti alle future condizioni di accesso al credito, ma tale certezza verrebbe comunque a mancare considerando anche solo l'ultimo anno disponibile.

Alla luce di tali considerazioni si ritiene di dover confermare l'approccio illustrato nel Documento.

- 5) Relativamente al RFR, AISCAT propone di verificare la stabilità del *Risk Free Rate* a metà del periodo regolatorio, ed eventualmente di aggiornarne la stima, oltre determinati valori soglia.

Al riguardo si evidenzia come la stabilità del tasso di remunerazione del capitale risulti una garanzia per gli investitori; posto che i tassi possano variare, in incremento o decremento, si ritiene che sia più importante per gli investitori uno scenario stabile nell'arco dei 5 anni di durata del periodo regolatorio.

- 6) La richiesta di un *beta* maggiorato per far fronte a nuovi ingenti investimenti appare poco giustificabile tenendo conto che il meccanismo tariffario proposto dall'Autorità prevede la completa copertura di tutti gli investimenti effettuati, di fatto eliminando ogni possibile ulteriore rischio legato all'entità degli investimenti.
Del resto, risulta una caratteristica del settore quella di dover far fronte ad investimenti anche rilevanti per adeguamento dell'infrastruttura e pertanto, in assenza di ulteriori specificazioni, non si valuta opportuno prevedere incrementi del *beta* e/o del WACC per "rilevanti piani di investimento".
- 7) Relativamente al fatto che, secondo AISCAT, la metodologia descritta dall'Autorità risentirebbe di alcuni elementi di incertezza e relativa trasparenza, si rileva che non si riscontrano elementi di incertezza relativamente al calcolo del *beta*, in quanto- di fatto- il dato *adjusted beta* citato da AISCAT non viene utilizzato; tale dato risulta essere un valore derivato dalla c.d. formula di *Blume*, formula che in realtà non è stata utilizzata nell'approccio dell'Autorità e che, in caso di utilizzo, sarebbe stata sicuramente citata. Quanto alla tematica della trasparenza, si ritiene che il sistema di valori nozionali e la metodologia di calcolo esplicitata garantiscono la massima trasparenza in quanto i dati utilizzati e citati sono pubblici, essendo derivanti dai dati di bilancio.

Con riferimento alle osservazioni di CAL, si rappresenta che la terminologia utilizzata fa riferimento ad un progetto di sviluppo totalmente *ex novo (greenfield)* piuttosto che sulla riconversione dell'esistente (*brownfield*). È pacifico che un progetto *ex novo* possa presentare maggiori rischi e soprattutto avere un tempo di ritorno dell'investimento più lungo. È altresì vero che tale evenienza è marcata dove si è in presenza di progetti dagli esiti incerti (ad esempio in campo minerario). La realizzazione di un'opera infrastrutturale, il cui sfruttamento rientra in regime di monopolio presenta profili di rischiosità derivanti principalmente dalle incertezze realizzative dell'opera; il mercato di interesse presenta invece caratteristiche di prevedibilità, dipendenti per lo più dall'andamento generale dell'economia. Si segnala altresì che il metodo tariffario garantisce a priori la completa copertura di tutti gli oneri di investimento previsti a livello di PEF.

Non trova dunque giustificazione la previsione di tassi di remunerazione differenti.

Con riferimento alle osservazioni proposte da Pedemontana relative al premio sul calcolo del *beta*, come già richiesto da AISCAT, si ritiene che l'attribuzione di tale premio non trovi alcuna giustificazione. Si rimanda alla risposta numero 6 per AISCAT.

Con riferimento alle considerazioni in merito presentata da Autostrade Valdostane e SALT si ritiene che:

- 1) Vale quanto riportato in risposta alle osservazioni AISCAT.
- 2) Innanzitutto, si rileva che l'attuale sistema regolatorio per la determinazione del premio sul debito non prevede il riferimento all'indebitamento netto; l'indebitamento lordo lo si preferisce sia per la maggiore trasparenza sia per la facilità con cui si può collegare con i tassi di interesse da corrispondere. Per quanto riguarda le partite infragruppo, si è scelto di privilegiare la terzietà effettiva del soggetto finanziatore piuttosto che una terzietà di natura formale suscettibile invece di produrre distorsioni sulle condizioni economiche concordate per il finanziamento. Il tasso così ottenuto risulta in linea con quelli di mercato e può essere utilizzato per analisi di *benchmarking*. Peraltra, un riferimento preciso al premio a debito come quello indicato dall'Autorità permette altresì al concessionario di poter anche rivedere le proprie fonti di indebitamento qualora i tassi *intercompany* siano molto superiori a quelli di mercato, efficientando così sia la propria struttura di capitale sia il suo onere complessivo. Per il resto vale quanto riportato al punto 4 in risposta alle osservazioni AISCAT.
- 3) Si concorda con la necessità di effettuare analisi finanziarie che hanno l'obiettivo di evidenziare comportamenti che possano distorcere la stima; l'esclusione della società Abertis è stata frutto di tale analisi. Quanto alla affermazione che eventi come il crollo del ponte Morandi o l'acquisizione di Abertis possano causare la sottostima del *beta*, si ritiene che essa non trovi fondamento; il primo caso rappresenta un rischio specifico del settore e come tale non è intercettato dal *beta*, mentre il secondo fa parte delle operazioni societarie diffuse in tutti gli ambiti. Non si concorda pertanto sulla necessità di escludere Atlantia dal novero dei *comparables*. Vale inoltre quanto affermato al punto 3 per AISCAT.

- 4) In merito alla richiesta di prevedere un meccanismo di premialità attraverso una componente addizionale al parametro *beta*, come peraltro previsto in altri settori regolati, che incentivi il concessionario ad effettuare gli investimenti che possono essere richiesti per aumentare la sicurezza e la durabilità delle opere per livelli di investimento superiori alla media di settore, si rimanda a quanto già espresso verso altri partecipanti alla consultazione.
- 5) Relativamente al *Risk Free Rate* ed alla richiesta di fare riferimento alla media aritmetica dei rendimenti lordi giornalieri del BTP decennale rilevati dalla Banca d'Italia con riferimento, per ciascun periodo regolatorio, all'ultimo anno del periodo regolatorio scaduto, si osserva che la scelta del periodo è sempre stata all'insegna della tutela del concessionario, in quanto il periodo veniva scelto più prossimo all'attualità. Ad ogni modo si può accettare la proposta di individuare il periodo di calcolo nell'ultimo anno del periodo regolatorio scaduto.

Con riferimento alle osservazioni presentate da Strada dei Parchi si ritiene che:

- 1) Questa affermazione non trova conferma. Il rischio sismico è specifico, quindi eliminabile da un investitore. Ancora una volta sembra che ci riferisca al WACC incrementale piuttosto che ad un *beta* addizionale. Ad ogni modo per ovviare al rischio sismico saranno necessari maggiori investimenti, ma non un'extra remunerazione.
- 2) Il costo del debito viene proposto nozionale per stimare il comportamento di un'impresa efficiente. Si è consapevoli che l'accesso al mercato dei capitali è differente per ogni società, in quanto viene legato al *rating* che il sistema bancario assegna ai richiedenti. Per eliminare discrezionalità e comportamenti poco virtuosi, si intende confermare il criterio del valore nozionale.
- 3) Il punto è stato trattato nel punto 2 delle valutazioni sulle osservazioni di AISCAT.
- 4) L'affermazione non trova riscontro. L'AGCOM calcola il RFR mediante i rendimenti medi dei BTP decennali.

2.13 Punto 17 del Documento – Dinamica della componente tariffaria di gestione

2.13.1 Contenuti del Documento

Il punto 17.1 del Documento illustra la dinamica prevista per la componente tariffaria di gestione, definendo puntualmente la formula da utilizzarsi e le singole componenti della stessa.

2.13.2 Sintesi delle osservazioni

Sezione	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
3	17.1	Società Autostrada Ligure Toscana	Richiede di escludere dal perimetro di implementazione del parametro di recupero della produttività X i costi relativi alla manutenzione.	Da respingere
		Autostrade Valdostane		
3	17.1 e 17.2	CAL – Concessioni Autostradali Lombarde	Richiede di chiarire il trattamento dei costi operativi a consuntivo del Concessionario nel corso del periodo regolatorio.	Chiarimento

2.13.3 Valutazioni

In primo luogo, è importante sottolineare che in base all'articolo 37, comma 2, lettera g), del d.l. 201/2011, l'Autorità è chiamata, tra l'altro, a determinare "sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del price cap, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per ciascuna concessione". La determinazione di tale indicatore di produttività è quindi imprescindibile per il ruolo svolto dall'Autorità di regolazione. In secondo luogo, si sottolinea come altre autorità, sia a livello nazionale sia a livello europeo, abbiano deciso di adottare un approccio alla regolazione incentivante, basato sul controllo complessivo della spesa, ossia sia sulla spesa operativa che su quella di investimento. L'ART ha invece attualmente stabilito di adottare un approccio che applica il fattore di efficientamento alla sola

componente di gestione, comprensiva dei costi operativi così come definiti al Punto 5.5. del Documento, mentre i costi di capitale sono interamente rimborsati (una volta effettivamente sostenuti) e remunerati tramite il WACC.

Nello specifico, non si ritiene opportuno escludere dal perimetro di applicazione del coefficiente di efficientamento i costi di manutenzione: l'attività di manutenzione deve essere svolta in maniera efficace ed efficiente, ossia massimizzando sia il rapporto tra obiettivi e risultati, sia quello tra risorse e risultati. Ai fini di questa valutazione, nelle analisi di *benchmarking* tali voci di costo sono valutate, tra l'altro, in relazione al traffico, all'estesa chilometrica e alla percentuale di opere maggiori, che ne determinano la variabilità tra le imprese.

Con riferimento alla seconda osservazione, va osservato che nel sistema *cost based* sviluppato dall'Autorità per la componente tariffaria di gestione, i costi operativi vengono determinati *ex ante* per ogni periodo regolatorio secondo le modalità indicate nel Sistema tariffario e rideterminati all'inizio di ogni nuovo periodo regolatorio sulla base dell'andamento consuntivo dei costi all'anno base, così come definito al punto 2 del Documento. Nella costruzione tariffaria non si fa ulteriore riferimento ai costi rilevati a consuntivo.

Per ulteriori valutazioni sull'indicatore di produttività X, si rimanda al paragrafo 2.15.

2.14 Punto 18 del Documento – Tasso di inflazione programmato

2.14.1 Contenuti del Documento

Il punto 18 del Documento definisce il tasso di inflazione programmata da considerare nella formula dell'aggiornamento tariffario di cui al punto 17.

2.14.2 Sintesi delle osservazioni

Sezione	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
3	18.1	CAV - Concessioni Autostradali Venete	Richiede un chiarimento in merito al tasso di inflazione programmata da utilizzare per l'aggiornamento tariffario nel corso del periodo regolatorio.	Chiarimento
		Raccordo Autostradale Valle D'Aosta		
		Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova		
		Società Autostrada Tirrenica		
		AISCAT		
		Tangenziale Di Napoli		
3	18.1	Autostrade per l'Italia	Richiede che l'eventuale delta tariffario, dovuto ad un aggiornamento del DEF successivo alla richiesta di incremento tariffario, venga recuperato nell'anno t+2.	Chiarimento

3	18.3	Strada dei Parchi	Richiede un chiarimento in merito al tasso di inflazione programmata da utilizzare per l'aggiornamento tariffario. Specifica inoltre che nel caso di ASPI viene utilizzato il tasso di inflazione reale, valore più aderente e rappresentativo dell'andamento dell'economia.	Chiarimento
----------	-------------	--------------------------	--	--------------------

2.14.3 Valutazioni

Con riferimento al chiarimento richiesto, va preliminarmente precisato che il tasso di inflazione programmata, risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile all'inizio di ciascun periodo regolatorio di applicazione del sistema tariffario, si applica per la durata di un intero periodo regolatorio.

Al riguardo, si osserva che, in generale, una buona regolazione debba poter fornire un adeguato grado di certezza e prevedibilità in termini di previsioni economiche; a tal proposito, si osserva come, durante il periodo regolatorio, il Sistema tariffario di pedaggio delineato garantisca, in linea con la prassi regolatoria che ha contraddistinto l'attività svolta nel settore dall'Autorità, piena e totale trasparenza, stabilità e prevedibilità delle dinamiche tariffarie.

Inoltre, con specifico riferimento a quanto osservato da Strada dei Parchi ed Autostrade per l'Italia, in coerenza con quanto sopra riportato, si rileva che l'aggiornamento del tasso di inflazione sarà effettuato solo alla scadenza del periodo regolatorio, e non annualmente.

2.15 Punto 19 del Documento – Obiettivo di incremento di produttività da efficientamento

2.15.1 Contenuti del Documento

I punti 19.2 e 19.3 del Documento riportano i criteri e le metodologie utilizzati per la quantificazione del coefficiente di incremento della produttività, in conformità al metodo di analisi definito nella delibera n. 70/2016, nonché il riferimento alla base di dati utilizzati per effettuarne il calcolo.

2.15.2 Sintesi delle osservazioni

Sezione	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
3	19.2	Milano Serravalle-Milano Tangenziali	Viene rilevata la non accessibilità delle banche dati utilizzate	Chiarimento
		Raccordo Autostradale Valle D'Aosta		
		Tangenziale Di Napoli		
		Autostrade Per l'Italia		
		Società Autostrada Tirrenica		
		Pedemontana Lombarda		
3	19.2	Raccordo Autostradale Valle D'Aosta	Gli obiettivi di produttività sono individuati solo per un quinquennio, e non per i successivi.	Chiarimento
		Tangenziale Di Napoli	Non sono indicati i criteri di determinazione degli standard di produttività al fine di un confronto costruttivo su tali criteri con le concessionarie stesse.	
		Autostrade per l'Italia		
		Società Autostrada Tirrenica		

3	19.2	Raccordo Autostradale Valle D'Aosta Tangenziale Di Napoli Autostrade per l'Italia Società Autostrada Tirrenica AISCAT Autostrada Brescia- Verona-Vicenza- Padova CAV - Concessioni Autostradali Venete	Si richiede la messa a disposizione del dataset utilizzato per la stima dell'obiettivo da efficientamento, ritenendo i dati ivi contenuti non particolarmente sensibili, in quanto relativi per la maggior parte a dati pubblici di bilancio, in modo da poter effettuare stime autonome dei parametri.	Chiarimento
3	19.1 e 19.2	Raccordo Autostradale Valle D'Aosta CAV - Concessioni Autostradali Venete Società Autostrada Tirrenica Autostrade per l'Italia Tangenziale Di Napoli AISCAT Autostrada Brescia- Verona-Vicenza- Padova	Per i concessionari che si trovano già sulla frontiera efficiente, o che hanno raggiunto ambiti ottimali di gestione in termini di estesa chilometrica del network, non è definibile un obiettivo di efficienza. I singoli obiettivi di efficienza dovrebbero ridursi nel tempo, poiché la produttività marginale diventa decrescente. La media ponderata degli obiettivi di efficienza individuati per le diverse concessionarie non può risultare diversa rispetto al tasso di efficientamento medio del settore.	Chiarimento
3	19.1 e 19.2	Raccordo Autostradale Valle D'Aosta CAV - Concessioni Autostradali Venete Società Autostrada Tirrenica Autostrade per l'Italia Tangenziale Di Napoli AISCAT Autostrada Brescia- Verona-Vicenza- Padova	Richiedono la non applicazione del parametro di efficienza ai costi di manutenzione, di rimborso del capitale investito netto relativo ad asset di tipo non reversibile, ed incrementali di gestione legati alla realizzazione di nuovi investimenti, e/o all'entrata in vigore di nuove disposizioni normative e regolamentari.	Da respingere
3	19.1 e 19.2	Società Autostrada Ligure Toscana Autostrade Valdostane	Propone di escludere le manutenzioni dal perimetro dei costi ricompresi nella tariffa di gestione e di trattarli come una discontinuità di costo, e di non sottoporli ad efficientamento. Ritiene che il fattore di efficientamento non possa essere applicato ai costi degli asset non reversibili, e che anche tra i costi operativi, l'unica voce efficientabile sia quella relativa al costo del personale.	Da respingere

			Si richiede un tempo minimo per introdurre l'efficientamento sui costi del personale, implementandolo a partire dal successivo periodo tariffario, e la possibilità di includere nelle tariffe i costi di esodo del personale in esubero.	
3	19.2	Autostrada Dei Fiori – A6	<p>Il fattore di efficientamento non dovrebbe superare quello attualmente previsto, pari al 30% del tasso di inflazione.</p> <p>I costi di manutenzione non sono comprimibili perché discendono da precise previsioni contrattuali.</p> <p>Un'autostrada ad elevata età media sarebbe da "premiare" una spesa per manutenzioni ordinarie superiore a quelle contrattualmente previste.</p> <p>I canoni di concessione sono incomprimibili.</p> <p>Per ottenere una riduzione dei costi del lavoro a regime, occorre necessariamente passare da un periodo di aumento dei costi, per l'erogazione degli incentivi all'esodo. Nel primo periodo regolatorio, quindi, non sono realisticamente ipotizzabili x di produttività. Occorrerebbe prevedere una premialità alle concessionarie che alla fine del quinquennio, anche attraverso un aumento di costi per esodi (non remunerati), presentino un organico efficientato.</p> <p>Richiede di spostare la x da "efficienza dei costi" a "efficienza delle strutture", ponendo degli obiettivi di investimento per l'aumento della vita utile dell'infrastruttura associati a meccanismi di premialità per livelli di investimento superiori alla media di settore.</p>	Da respingere
3	19.1 e 19.2	Milano Serravalle-Milano Tangenziali	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.	Da respingere
3	19.1 e 19.2	CAL – Concessioni Autostradali Lombarde	Richiedono il criterio di determinazione dei costi operativi efficienti, declinati per ogni singola voce di costo, e per i concessionari di riferimento, o i singoli costi operativi efficienti per le tre estese pedaggiate.	Chiarimento

2.15.3 Valutazioni

In merito ai criteri di determinazione degli standard di produttività, nonché alle osservazioni circa i dati utilizzati e la loro accessibilità, si rileva quanto segue.

L'approccio che l'Autorità ha adottato ai fini del calcolo del coefficiente di incremento della produttività è rinvenibile al Punto 19.2 del Documento dove si indica che: *"Ai fini del calcolo del coefficiente di incremento della produttività, l'Autorità determina inizialmente, anche sulla base di analisi di benchmark sui costi efficienti effettuate a partire dai dati storici dei concessionari, secondo il metodo di analisi definito nella propria delibera n. 70/2016, la quantificazione dell'eventuale obiettivo di recupero di efficienza produttiva"*. Il Punto 2.3.5 della Relazione illustrativa della delibera n. 16/2019 fornisce al riguardo ulteriori elementi. Sul tema vanno poi richiamati la Relazione istruttoria della delibera n. 70/2016, *"Definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali"*, menzionata al Punto 19.2 del Documento, e l'Annesso 1 alla delibera n. 1/2016 di avvio della consultazione per la definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali.

Alcuni partecipanti alla consultazione hanno osservato che il dataset utilizzato dall'Autorità per la stima dell'obiettivo di efficientamento non sarebbe conoscibile e hanno richiesto la messa a disposizione dello stesso in modo da poter effettuare stime autonome dei parametri.

Al riguardo si osserva quanto segue.

La metodologia adottata dall'Autorità risulta in continuità con quella impiegata nell'ambito dei procedimenti di determinazione dei sistemi tariffari di pedaggio autostradale fino ad oggi espletati, nei quali l'Autorità ha svolto, sempre ai fini del calcolo del coefficiente di incremento della produttività, un'analisi dei dati storici di tipo economico-finanziario e tecnico relativi alle società concessionarie, utilizzando a tal fine un *panel* di dati forniti dagli stessi concessionari autostradali. Si evidenzia che tali dati derivano dal medesimo database utilizzato per la definizione degli ambiti ottimali (di cui alla delibera n. 70/2016), aggiornati con l'inserimento dei dati relativi alle annualità 2015-2016. A tal riguardo va sottolineato che tutti i dati sono stati forniti direttamente dai concessionari autostradali e semplicemente aggregati per concessionario all'interno di un unico dataset.

Va inoltre evidenziato che, nel corso del presente procedimento istruttorio, è stato possibile acquisire ed elaborare i dati contenuti nel Sistema Informativo Vigilanza Concessionarie Autostradali (di seguito: dataset SIVCA) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che, come noto, contiene i dati di contabilità analitica inviati con cadenza trimestrale dalle società concessionarie al Ministero stesso, a partire dall'anno 2009.

L'utilizzo del dataset SIVCA è stato peraltro auspicato da alcuni concessionari al fine di evitare l'aggravio amministrativo derivante dalla duplicazione delle informazioni da trasmettere simultaneamente sia all'Autorità che al Ministero.

In tale ottica, si è ritenuto di utilizzare il dataset SIVCA, la cui architettura è ben nota a tutti i concessionari interessati dal procedimento:

- i. sia per la determinazione dell'indicatore di produttività X , unitamente alle informazioni già disponibili presso l'Autorità,
- ii. sia per l'assolvimento dei futuri obblighi informativi connessi alla separazione contabile e alla contabilità regolatoria, di cui al successivo paragrafo 2.22.

Ai fini delle elaborazioni svolte dagli Uffici sono stati inoltre utilizzati in quanto non disponibili nel dataset SIVCA, alcune informazioni desunte dai bilanci di esercizio delle varie società, reperibili nella banca dati AIDA⁶.

Su tali basi gli Uffici, per ciascuna delle concessioni interessate, hanno determinato il valore della percentuale complessiva di recupero di efficienza produttiva X^* e l'indicatore di produttività X_t da impiegarsi nella formula del *price cap*. Detti valori sono riportati al punto 20.2 del pertinente Allegato A.

D'altronde, giova ricordare che AISCAT, nell'ambito del procedimento relativo agli ambiti ottimali avviato con delibera n. 32/2015 e poi conclusosi con la citata delibera n. 70/2016, ha fornito le proprie osservazioni riguardo alla metodologia impiegata dall'Autorità, sostanziadole anche tramite il documento "Analisi dei costi efficienti per il settore autostradale italiano", inviato con lettera in data 13 luglio 2015 (Prot. n. 3630) e predisposto, per conto della medesima AISCAT, dalla società di consulenza "The Brattle Group". In particolare, a pag. 5 di detto documento, viene indicato quanto segue: "*La nostra analisi ha ad oggetto stime statistiche-econometriche della funzione di costo, effettuata sui dati che le concessionarie hanno inviato ad ART e relativi al periodo 2005-2013 [...]*".

Appare quindi evidente che al fine di porre in grado il consulente "The Brattle Group" di predisporre osservazioni quantitative in merito alla metodologia adottata dall'Autorità, AISCAT aveva già autonomamente provveduto a crearsi il proprio database, aggregando i dati che ogni singolo concessionario aveva inviato all'Autorità. Ne consegue che l'accessibilità al dataset era già nei fatti, considerando che già AISCAT aveva nel passato presentato un documento basato esattamente sul dataset in uso da parte dell'Autorità.

Si consideri inoltre che il modello econometrico impiegato dall'Autorità per elaborare i dati contenuti nel citato database è descritto in modo dettagliato nella Relazione illustrativa di cui alla delibera n. 16/2019 (nonché estesamente rappresentato nella Relazione istruttoria della delibera n. 70/2016 e nell'Annesso 1 alla delibera n.1/2016). Appare pertanto priva di ogni fondamento l'affermazione rivolta da alcuni *stakeholder* secondo cui si sarebbe in presenza di "un ostacolo evidente alla piena e consapevole partecipazione (...) al medesimo procedimento". Si noti infatti che nel medesimo documento del consulente "The Brattle Group" sopra citato, AISCAT è stata in grado perfettamente di

⁶ Banca dati del Bureau Van Dijk, contenente, tra l'altro i bilanci dettagliati delle imprese, con uno storico fino a 10 anni.

replicare il modello di stima che l'Autorità stava realizzando proponendo peraltro specifiche considerazioni tecniche in parte fatte proprie dall'Autorità nella conclusione della delibera n. 70/2016.

In ogni caso, non si ritiene che lo scopo della partecipazione degli operatori del settore nell'ambito dei procedimenti di formazione degli atti di regolazione sia rinvenibile nella possibilità di effettuare stime autonome dei parametri come osservato da alcuni *stakeholders*. Ciò che rileva è piuttosto la piena conoscibilità della metodologia adottata, anche in considerazione del fatto che, come detto, le banche dati utilizzate dall'Autorità sono alimentate da dati forniti dalle stesse concessionarie.

Infine, in merito all'asserita criticità consistente nell'individuazione per un solo quinquennio, e non per i successivi, degli obiettivi di produttività, giova osservare che l'Autorità, secondo quanto stabilito all'articolo 37, comma 2, lettera g) del decreto-legge 201/2011, convertito con modificazioni dalla legge 214/2011, è chiamata *"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"*. È quindi con cadenza quinquennale che l'Autorità determina l'obiettivo di produttività, sia per le nuove concessioni, sia per le concessioni vigenti in fase di aggiornamento o revisione della convenzione. Il valore del fattore di efficientamento sarà pertanto calcolato in base agli ultimi dati disponibili. Il valore di tale fattore è predeterminato all'inizio di ciascun quinquennio e non suscettibile a variazioni infra-periodo regolatorio, generando quindi una prevedibilità tariffaria con orizzonte temporale di cinque anni.

Passando all'obiettivo di efficientamento, si evidenzia preliminarmente che l'efficienza produttiva non è solo riconducibile all'efficienza di scala (e, quindi, all'appartenenza all'ambito ottimale), ma è dovuta anche all'efficienza manageriale (che si esplica, ad esempio, nell'utilizzo ottimale dei fattori produttivi, dati i prezzi relativi e l'output prodotto).

L'appartenenza all'intervallo di estesa chilometrica gestita all'ambito ottimale di gestione non implica infatti di per sé il raggiungimento dell'efficienza produttiva. Nella relazione istruttoria alla delibera n. 70/2017 si evidenziava infatti un differente aspetto, e cioè che *"Nell'intervallo tra 180 km e 315 km, l'analisi effettuata ha riscontrato la presenza di possibili benefici legati all'aumento della dimensione dell'estesa in concessione, ma ha tuttavia evidenziato che tali benefici si riducono, fino ad un sostanziale annullamento, man mano che l'estesa tende verso valori situati nell'intorno dell'estremo superiore dell'intervallo."*. È evidenziato inoltre che *"Per estese chilometriche inferiori al valore di 180 km, si determinano significative inefficienze strutturali, fortemente crescenti al ridursi dell'estesa stessa. Per estese chilometriche superiori al valore di 315 km, non si determinano ulteriori benefici strutturali."*.

Pertanto, il fatto che l'estesa chilometrica di una determinata concessione rientri nell'"ambito ottimale" si configura come condizione che favorisce l'efficienza produttiva, il cui conseguimento è tuttavia condizionato dalle concrete scelte manageriali; in tal senso, mentre si condivide la considerazione secondo la quale per le società concessionarie autostradali che si trovano già sulla frontiera efficiente non risulta presumibilmente possibile definire ulteriori obiettivi di efficienza oltre la frontiera individuata, non si può condividere l'affermazione secondo la quale obiettivi di produttività non possano essere individuati per una concessione che risulti soddisfare il vincolo sull'"ambito ottimale". In altri termini, dunque, la gestione di una estesa chilometrica entro l'intervallo calcolato dall'Autorità non è di per sé condizione sufficiente per garantire che la gestione della Concessione da parte di un Concessionario sia sulla frontiera di efficienza.

In merito al concetto di produttività marginale decrescente si sottolinea quanto segue.

In effetti la produttività marginale decrescente di un input implica che ogni aumento di output dovuto all'utilizzo di una unità aggiuntiva dell'input stesso, lasciando invariati tutti gli altri input, sarà più piccolo del precedente. Tuttavia, questo effetto può essere controbilanciato dal progresso tecnologico, che sposta la funzione di produzione verso l'alto, grazie al miglioramento delle tecnologie esistenti. Va inoltre considerato che l'obiettivo di efficienza di ogni concessionario dipende anche dal posizionamento relativo dello stesso rispetto all'intero gruppo delle concessionarie. In ogni caso, si condivide la considerazione generale per cui, assunto che nel periodo quinquennale in esame la singola concessionaria abbia conseguito l'obiettivo di produttività definito, è da ritenersi che *in assenza di significative evoluzioni tecnologiche* il livello obiettivo di produttività per il quinquennio successivo risulti tendenzialmente non superiore all'obiettivo del quinquennio precedente.

Per quanto concerne la proposta di prendere a riferimento la performance "media" del settore, si evidenzia che ciò significherebbe correlare gli obiettivi di efficienza ad un benchmark che include le inefficienze complessive di tutti i concessionari, e quindi si differenzia profondamente dall'approccio adottato dall'Autorità che è finalizzato a prendere come riferimento la "frontiera di produzione ottimale" valutata rispetto al singolo concessionario.

In merito all'esclusione di alcuni costi dall'efficientamento:

- per quanto riguarda gli interventi di manutenzione ordinaria, si ricorda che, in merito agli interventi sul corpo autostradale, essi comprendono tutte le operazioni ed interventi che non ne modificano sensibilmente le caratteristiche e sono inerenti alla sola conservazione e ripristino. Vi sono poi gli interventi per mantenere in efficienza e ripristinare i sistemi di protezione e segnalazione, i sistemi di esazione pedaggi, gli edifici. Infine, sono incluse le operazioni per il mantenimento delle opere in verde, della capacità di deflusso delle opere idrauliche, e per lo sgombero dei tracciati e relative pertinenze dai rifiuti, anche relativamente alle operazioni invernali. Le operazioni di potenziamento e miglioramento sono invece comprese tra gli investimenti, e quindi non soggetti ad efficientamento e peraltro remunerate tramite il tasso di remunerazione del capitale (WACC), creando un incentivo ad interventi di tipo permanente che generano un incremento del valore e della vita utile dell'infrastruttura autostradale.

Pur convenendo sul fatto, sostenuto dai rispondenti, che *"le attività di manutenzione vengono definite ex-ante sulla base del quadro esigenziale di ciascuna opera in accordo con il concedente sulla base anche di considerazioni di carattere tecnico legate alla qualità e alla sicurezza"*, si ritiene che il concreto espletamento di tali attività di manutenzione (con gli associati costi) possa evidentemente essere oggetto di processi di efficientamento anche sulla base della evoluzione tecnologica e a fronte dell'ottimizzazione dei processi produttivi. Si rileva che la loro ciclicità e non linearità del trend non ha a che vedere con l'efficienza nell'esecuzione della stessa. Tali attività derivano da un ampio set di scelte in capo al concessionario che possono fortemente influenzarne il valore economico complessivo, come la definizione di un adeguato programma di pianificazione, la scelta e mix degli input, la scelta tra internalizzazione ed esternalizzazione degli stessi, etc. Inoltre, in molti casi i costi di manutenzione sono esternalizzati a imprese spesso direttamente controllate dallo stesso concessionario su cui vi possono essere ulteriori margini di efficientamento. Allo stato attuale, dall'analisi dell'Allegato F alle convenzioni vigenti⁷, non emerge una relazione tra le previsioni di spesa in manutenzione ed opere sottostanti, né tra programmi di manutenzione e obiettivi di miglioramento del servizio. Il conseguente riconoscimento dei costi a piè di lista può creare un incentivo ad un aumento della spesa, senza che vi sia efficienza ed efficacia nell'impiego degli input utilizzati nell'attività, nella pianificazione dei lavori e nell'esternalizzazione del servizio.

È altresì importante segnalare che la definizione della variabile relativa al prezzo unitario della manutenzione è già stata oggetto di modifica nell'ambito del procedimento relativo alla delibera n. 70/2016, in considerazione di quanto rilevato da AISCAT nel sopracitato documento del Consulente "The Brattle group", che sottolineava come *"sia più corretto calcolare, anche sulla base della letteratura pre-esistente, il prezzo delle manutenzioni sui volumi di traffico e non sui kilometri di rete in quanto il rifacimento del manto stradale ed altri tipi di manutenzione sono determinate sicuramente in maniera maggiore dai veicoli che percorrono l'autostrada, piuttosto che dai kilometri di rete in se per se"*⁸.

- in merito al costo di rimborso del capitale investito netto relativo ad *asset* di tipo non reversibile, si rileva che lo scopo del *price cap* è quello di creare degli incentivi affinché le imprese gestiscano e sviluppino la rete in maniera efficiente. L'applicazione del fattore di efficientamento anche al costo di rimborso del capitale investito netto relativo ad *asset* di tipo non reversibile già effettuati è necessario per evitare il fenomeno di *overinvestment*, tipicamente dovuto ad una regolazione di tipo *Rate of return*, soprattutto in relazione al fatto che tali investimenti non sono concordati col Concedente. Escludere tali costi poiché già sostenuti implicherebbe non implementare mai un efficientamento a questa voce di spesa che risulta completamente discrezionale. In secondo luogo, l'obiettivo di efficientamento da implementare è scomposto in fattori di efficientamento annuali, in modo tale da rendere possibile l'adeguamento al sistema in modo graduale e contenuto. Infine, l'implementazione di un fattore di efficientamento su tale voce, non va per definizione ad incidere sui costi storici, bensì sulle scelte di investimento future.
- i costi incrementali sono implementati nella struttura di gestione di un concessionario per il quale si è rivelato necessario un determinato livello di efficientamento, pertanto si ritiene che tali costi incrementali abbiano gli stessi margini di efficienza statica e dinamica, anche in considerazione della loro discrezionalità elevata e la loro inclusione nella dinamica sottoposta ad efficientamento nell'anno successivo al loro sostenimento.
- i canoni di concessione sono invece già esclusi dall'efficientamento.

Si evidenzia inoltre quanto segue.

⁷ ossia degli allegati che quantificano gli interventi di manutenzione ordinaria.

⁸ Pag. 24, nota n. 31.

Appare in contrasto con la norma di legge, che prevede l'utilizzo di un sistema di *price cap* e l'applicazione di un fattore di produttività X, l'idea di "ribaltare" il sistema prevedendo una premialità per chi già presenti un efficientamento. Si evidenzia inoltre che - per le imprese che siano in grado di efficientarsi in misura maggiore di quanto richiesto dall'obiettivo di produttività previsto dal *price cap*, riducendo maggiormente i propri costi, tale sovraefficientamento si traduce già di per sé, nel periodo regolatorio, in un aumento dei margini conseguiti. Questo è esattamente il principio cardine che rende il meccanismo del *price-cap* un meccanismo incentivante.

La regolazione attualmente applicata prevede il riconoscimento degli investimenti pertinenti, i cui costi sono remunerati tramite la metodologia WACC. Pertanto, meccanismi di premialità per livelli di investimento superiori alla media del settore, peraltro astratti da valutazioni circa l'adeguatezza degli stessi ai fini di un miglioramento del servizio reso all'utenza, porterebbero al fenomeno noto come effetto Averch-Johnson, per cui i concessionari tenderebbero a sovrainvestire, spinti sia dal riconoscimento a più di lista dei costi, sia da un ulteriore meccanismo premiale.

Poiché l'articolo 37, comma 2, lettera g) del d.l. n. 201/2011 prevede che ART determini sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del *price cap*, con determinazione dell'indicatore di produttività X_t a cadenza quinquennale per ciascuna concessione, non è possibile prevedere il fattore di efficientamento escludendo il prossimo periodo tariffario. Inoltre, si sottolinea che, per favorire la graduale introduzione dell'efficientamento, tale obiettivo X^* è declinato in singoli tassi annuali di efficientamento.

Tuttavia, si è ritenuto di introdurre al punto 20.4 dell'Allegato A una misura transitoria che, in prima applicazione, consenta al concedente, fermo restando il valore della percentuale complessiva di recupero X^* , di definire una diversa imputazione dell'indicatore di produttività X_t rispetto a quella quinquennale prevista nella formula di cui al punto 20.2 del medesimo Allegato A, al verificarsi di una delle condizioni di seguito elencate, che si ritengono rappresentative di una oggettiva impossibilità ad implementare tempestivamente le azioni di efficientamento necessarie a conseguire l'obiettivo di recupero di produttività:

- inefficienza strutturale derivante da un'estesa chilometrica complessiva delle tratte autostradali oggetto della concessione inferiore alla soglia minima definita con delibera dell'Autorità n. 70/2016;
- presenza, per ragioni di manifesta, oggettiva e documentata evidenza, di vincoli alle azioni di efficientamento, tali da non consentire di assicurare il raggiungimento, dell'obiettivo di recupero di efficienza produttiva X^* indicato al medesimo punto 20.2;
- compromissione, pur in presenza di oggettive e documentate azioni di efficientamento, dei requisiti di solidità patrimoniale come previsti dall'articolo 11, comma 5, della legge 23 dicembre 1992, n. 498.

Al riguardo, si è ritenuto opportuno che il concedente sottoponga le proprie determinazioni all'Autorità, al fine di consentire a quest'ultima di valutarne l'impatto sul Sistema tariffario, con particolare riferimento ai principi, esplicitati al punto 7.2 dell'Allegato A, di efficienza produttiva della gestione, contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, trasparenza, equità e non discriminazione.

In merito alle osservazioni puntuali dei singoli concessionari, si rileva che:

- Per quanto riguarda la richiesta di Autostrada dei Fiori – tronco A6, si sottolinea che il fattore di efficientamento determinato da ART andrà a sostituire l'efficientamento proporzionale al tasso di inflazione. Si rileva peraltro che il tasso determinato tramite la costruzione della frontiera di costo efficiente stabilisce un valore obiettivo calcolato sulla base delle caratteristiche e dell'andamento dei costi di produzione delle singole concessionarie autostradali, a differenza del sistema attuale, basato sull'adeguamento tariffario limitato al 70% dell'inflazione programmata, che astrae dai margini di efficientamento effettivamente conseguibili da parte dell'impresa, e che quindi non può essere preso a riferimento.
- In merito a quanto sopra rappresentato dalla società Milano Serravalle si evidenzia che tale concessionario risulta essere assoggettato al c.d. "Quarto Regime Tariffario" (si ricorda che nel tempo risultano essere stati definiti 6 "regimi tariffari" diversi), il quale effettivamente prevede la presenza, nella formula tariffaria, di un "tasso di produttività attesa"⁹. Il fatto che esista già – nella formula tariffaria – un meccanismo di efficientamento implica che la concessionaria avrà già la predisposizione ad efficientare la propria gestione. Tuttavia, va rilevato che tale

⁹ V. Relazione attività anno 2017 della Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali, "Settore autostradale in concessione, pagg. 81-82.

formula tariffaria non fornisce evidenza dell'approccio metodologico utilizzato per definire in concreto il valore quantitativo di detto "tasso di produttività", e che detto tasso è risultato essere nullo per tutto il quadriennio 2015-2017 ed è risultato addirittura "negativo" per l'anno 2018¹⁰. A fronte di ciò, il disposto legislativo che impone ad ART di definire un sistema tariffario basato sul *price-cap* con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale risulta evidentemente finalizzato a superare -mediante una uniformità di approccio- i 6 precedenti diversi regimi tariffari ed a definire una unica e trasparente metodologia di definizione dell'obiettivo di produttività. Pertanto, è da ritenersi che l'eventuale presenza -nella formula tariffaria sino ad oggi impiegata- di un parametro relativo ad un indicatore di produttività non esimi l'Autorità dal dover definire con la propria metodologia un nuovo valore di produttività, secondo la propria metodologia.

- Per quanto riguarda la richiesta di CAL, in coerenza con quanto previsto dall'articolo 37), comma 2, lettera g) del d.l.201/2011, la metodologia impiegata attualmente dall'Autorità non è finalizzata a determinare i costi efficienti per ciascuna componente o natura di costo bensì a definire un costo efficiente, e quindi un coefficiente di incremento della produttività da efficientamento X, complessivo per ogni Concessionario, che determina la dinamica dei costi effettivi nel quinquennio, in modo da riportarli verso la frontiera di produzione efficiente. Spetterà al Concessionario, nella sua autonomia gestionale, scegliere su quale voce di costo intervenire, dato che solo il concessionario ha informazioni dirette sulla propria struttura di costo. L'Autorità provvederà a comunicare l'obiettivo di produttività da efficientamento delle singole Concessionarie.

2.16 Punto 21 del Documento – Dinamica della componente tariffaria per gli eventuali oneri di concessione

2.16.1 Contenuti del Documento

Il punto 21 del Documento definisce la dinamica prevista per la componente tariffaria per gli eventuali oneri di concessione, definendo puntualmente la formula da utilizzarsi per la sua determinazione.

2.16.2 Sintesi delle osservazioni

Sezione	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
3	21.1	CAL – Concessioni Autostradali Lombarde	Con riferimento alla definizione del livello dei costi per gli eventuali oneri di concessione C_{oc} , ritiene sia da chiarire la definizione di "quota annua dell'eventuale valore della concessione".	Chiarimento

2.16.3 Valutazioni

La tematica è stata oggetto di trattazione al paragrafo 2.5.3.

2.17 Punto 23 del Documento – Meccanismi di penalità/premi sulla qualità dei servizi

2.17.1 Contenuti del Documento

Il punto 23 del Documento definisce un meccanismo di penalità/premi riferito alla valutazione della qualità dei servizi.

¹⁰ V. tabelle e figure a pag.293- 294 della citata Relazione attività anno 2017.

Anno	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Recupero produttività	0,94	0,96	0,48	0,47	0,47	0,47	0,47	0	0	0	-0,30

2.17.2 Sintesi delle osservazioni

Sezione	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
3	23	CAV - Concessioni Autostradali Venete	Ritiene che il meccanismo di penalità/premi relativo alla regolazione della qualità del servizio presenti alcuni profili di criticità: - mancanza di una valutazione delle necessità del settore e delle esigenze degli utenti; - definizione delle soglie degli indicatori demandata esclusivamente al concedente; - necessità di processi di misurazione coerenti per tutto il settore; - mancanza di calibrazione degli incentivi sulla base di metodologie trasparenti; - le soglie minima e obiettivo dovrebbero essere definite a livello di settore; - eccessiva severità del livello inferiore del meccanismo previsto da ART;	Da respingere
		Raccordo Autostradale Valle D'Aosta	- criterio non trasparente per la fissazione da parte del concedente dei pesi delle diverse dimensioni della qualità; - mancata coerenza con il meccanismo di qualità attualmente previsto e possibili profili di <i>double-counting</i> ;	
		Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova	- alcuni indicatori pongono benefici marginali a fronte di oneri eccessivi; - alcuni indicatori sono posti al di fuori della sfera di controllo del concessionario;	
		Società Autostrada Tirrenica	- alcuni indicatori risultano già adeguatamente affrontabili mediante la regolamentazione tecnica di settore;	
		AISCAT	- molti indicatori non risultano in grado di esibire una variazione annuale significativa.	
3	23	Milano Serravalle – Milano Tangenziali	Ritiene, in aggiunta alle considerazioni espresse da AISCAT, che il meccanismo di penalità/premi debba tenere conto della tipologia di infrastruttura, della collocazione geografica nonché della tipologia di traffico.	Da respingere
3	23	Società Autostrada Ligure Toscana	Ritiene troppo penalizzante ed iniqua la previsione riguardante la soglia minima individuata dal meccanismo di penalità/premi. Evidenzia inoltre che alcune aree tematiche proposte siano impossibili da quantificare e scarsamente controllabili dal concessionario.	Da respingere
		Autostrade Valdostane	Rileva inoltre che il sistema proposto sia troppo complesso e basato su un numero troppo elevato di indicatori, richiedendo che sia introdotto un numero limitato di indicatori che siano oggettivi ed individuabili in maniera incontrovertibile (come quelli attualmente previsti). Pur condividendo che gli obiettivi si basino su standard di settore evidenzia che in alcuni casi si dovrebbe valutare in base a specifiche peculiarità relative alla singola concessionaria. Evidenzia inoltre che non dovrebbero prevedersi duplicazioni rispetto alle penali prevista dalla convenzione unica.	
3	23	Organizzaz. Sindacali	Le organizzazioni sindacali ritengono che debba essere ampliato il numero di aree tematiche previste dal punto 23.9 e che l'area tematica relativa alla fluidità dei caselli debba prevedere la presenza di persone addetto h24 in tutte le stazioni.	Da respingere

2.17.3 Valutazioni

Con riferimento alle osservazioni di AISCAT e di alcuni concessionari, giova innanzitutto rilevare che un meccanismo di penalità/premi robusto ed incisivo è di primaria importanza nel contesto di forte efficientamento economico delineato dalla delibera n. 16/2019. In particolare, è stato reputato opportuno e necessario evitare che detto efficientamento possa avere effetti considerevolmente degradanti sui livelli di qualità dei servizi offerti.

Con particolare riferimento alle aree tematiche individuate dall'Autorità – a fronte delle due contemplate dalla previgente normativa – si rileva che, per il monitoraggio interno della qualità del servizio sulla gran parte della rete autostradale e per la conseguente collaborazione con le associazioni dei consumatori, è attualmente utilizzato un ampio novero di indicatori di qualità, con particolare attenzione alla qualità percepita.

Va poi rilevato che, da approfondimenti effettuati dagli Uffici e di seguito descritti, la proposta dell'Autorità risulta pienamente in linea con le migliori prassi sviluppatesi nel settore, individuando aree tematiche relative ad indicatori controllabili e riferibili alla *performance* del concessionario, nonché misurabili e oggettivi.

Al fine di determinare le aree tematiche definite al punto 23 del Documento (ora punto 24 dell'Allegato A), è stato effettuato uno studio del settore autostradale, basato su una approfondita analisi della letteratura di riferimento ed un'analisi di *benchmark* internazionale. Il meccanismo di premi/penalità si basa sulle seguenti direttive:

- identificazione di un ampio novero di indicatori (o di indici sintetici) sulla cui base il concedente potrà costruire un panel di indicatori all'interno delle undici aree tematiche identificate, che sia adatto alle specificità della concessione;
- giustificazione della proporzionalità degli impatti tariffari rispetto al benessere dei consumatori e/o dei costi presumbili per l'ottenimento dei miglioramenti;
- focalizzazione del meccanismo premi/penalità, al fine di meglio correlare gli incentivi premianti ai benefici per l'utenza, su:
 - tempi medi di viaggio e sui livelli di disponibilità delle infrastrutture, connessi all'esazione e soprattutto ai lavori di manutenzione (periodi, durata, etc.);
 - impiego di tecnologie "*Smart Road*" che rappresentino delle best practice nel settore autostradale (p.es. sistemi di esazione elettronica *free flow*, *Intelligent Transportation Systems*, servizi per connettività);
 - *customer satisfaction* rispetto ai livelli di servizio complessivo e specifico per aree di interesse definite dal concedente.

Le aree tematiche presentate al punto 23 del Documento sono state individuate al fine di soddisfare diverse esigenze, sia dal punto di vista istituzionale che degli utilizzatori dell'infrastruttura. In merito, un riferimento base è rappresentato dallo studio del *performance framework* proposto dall'OECD nel 1997, che identifica in particolare i seguenti *clusters* di dimensioni prestazionali:

- accessibilità / mobilità: misura della capacità e della facilità con la quale persone e beni riescono ad accedere a servizi, usare differenti modi di trasporto e raggiungere differenti destinazioni;
- sicurezza: normalmente vengono utilizzati i valori assoluti o relativi del numero di incidenti rapportato ai veicoli o ai veicoli chilometro; si tratta di una dimensione di particolare interesse, in quanto da considerarsi un presupposto del servizio;
- ambiente: dotazione di un sistema di gestione della tutela ambientale per ridurre gli impatti ambientali indesiderati;
- costi / collettività.

Con riferimento all'osservazione circa la necessità di definire in modo puntuale i processi di misurazione, rendendoli uniformi per tutto il settore, si osserva che il punto 23 del Documento identifica esclusivamente le aree tematiche; all'interno di esse spetta al concedente definire in modo adeguato gli indicatori di *performance* da utilizzare. Si ritiene inoltre che la letteratura precedentemente richiamata offra ampio spunto per definire in modo puntuale sia gli indicatori di performance sia i relativi processi di misurazione da adottare. Va comunque osservato che, anche al fine di poter consentire in futuro una comparazione tra le diverse tratte autostradali o tra diversi concessionari, sia auspicabile adottare sistemi di misurazione automatici, basati su un affidabile complesso di sensori, consentendo infine la predisposizione di un *database* delle *performance* autostradali unico e accessibile pubblicamente da parte di tutti i soggetti interessati, ivi compresi gli utenti finali.

Con riferimento all'osservazione riguardo la definizione a livello di settore delle soglie di *performance*, si concorda pienamente con la necessità di poter disporre di soglie uniformi e confrontabili per tutti i concessionari autostradali; a

tal proposito, si osserva che spetta al concedente definire in modo adeguato le soglie da traguardare a livello percentuale per gli indicatori dallo stesso identificati all'interno delle aree tematiche, mirando ad uniformare le tre soglie di riferimento per tutti i concessionari autostradali.

In tema di eccessiva "stringenza" del meccanismo, va osservato che, come meglio descritto nella relazione illustrativa alla delibera n. 16/2019 al paragrafo 2.3.9, i vincoli definiti dal meccanismo di penalità/premi hanno lo scopo finale di disincentivare comportamenti opportunistici di *cherry picking*, nel caso in cui il concessionario sia in grado di superare i livelli di qualità richiesta solo per uno od alcuni indicatori, ma non per tutti contemporaneamente.

Con riferimento all'asserita mancanza di trasparenza per la fissazione dei pesi delle diverse dimensioni della qualità del servizio, si ribadisce quanto già rappresentato con riferimento alla definizione delle soglie di qualità, osservando che spetta al concedente definire tali pesi mirando, anche in questo caso, alla definizione di valori uniformi per tutti i concessionari autostradali.

Con riferimento al rischio prospettato di *double counting* va osservato che, al fine di disincentivare comportamenti opportunistici da parte del concessionario e legare il meccanismo di penalità/premi esclusivamente alla produttività ed ai costi gestionali del concessionario stesso, l'effetto di tale meccanismo viene prese in considerazione esclusivamente per l'adeguamento annuale della componente tariffaria di gestione; infatti la separazione di tale meccanismo dalle componenti tariffarie di costruzione o per oneri integrativi è finalizzata ad attenuare il paventato rischio di *double counting* degli investimenti infrastrutturali che possono determinare un impatto anche in riferimento alla qualità dei servizi offerti.

Con riferimento alla prospettata duplicazione delle penali, rispetto a quanto previsto dalla Convenzione Unica, spetterà al concedente l'inserimento delle penali così come identificate dal sistema ART, che si reputa indispensabile per evitare, come già evidenziato, che il recupero di produttività previsto dal Sistema tariffario ART sia conseguito a scapito del livello del servizio.

Circa le osservazioni di Milano-Serravalle, si premette innanzitutto che le considerazioni aggiuntive esposte dal rispondente sembrerebbero in contrasto con quanto osservato da AISCAT ove si richiede, per la definizione degli indicatori relativi al meccanismo di penalità/premi, di seguire un criterio di coerenza per tutto il settore autostradale. Ciò premesso, si ritiene che il concedente, nella selezione degli indicatori e dei livelli-obiettivo di qualità, possa valutare l'opportunità di utilizzare una serie di *cluster* al fine di tener conto di specificità che accomunano diverse concessioni. Per esempio, con riferimento ad una specifica area tematica, potrebbero essere definiti due indicatori, uno relativo alle tratte di montagna ed uno alle tratte di pianura.

Infine, con riferimento alle osservazioni proposte dalle organizzazioni sindacali, si rileva che:

- le *performances* concernenti l'assistenza all'utenza, proposte ai fini dell'integrazione nel meccanismo penalità/premi, possono essere ricomprese nell'area tematica "*customer satisfaction*" rispetto ai livelli di servizio complessivo e specifico per aree di interesse definite dal concedente; spetta quindi al concedente definire adeguatamente gli indicatori da ricoprendere all'interno di questa area tematica, al fine di valutare adeguatamente le performance dei concessionari in termini di livelli di assistenza all'utenza, con riferimento, tra le altre, all'informazioni fornite all'utenza e all'assistenza commerciale/amministrativa;
- in tema di fluidità ai caselli, l'area tematica individuata dall'Autorità ricomprende tutte le misure attuabili al fine di assicurare la migliore qualità del servizio, ivi compresa la disponibilità di personale per assistere l'utenza autostradale in caso di malfunzionamento dei sistemi di esazione, o in ogni caso di tutte quelle attività che richiedono l'intervento di personale in loco; a puro scopo esemplificativo l'area tematica è accompagnata dal testo tra parentesi con riferimento alla disponibilità delle casse automatiche ai caselli e all'efficienza del sistema Telepass, senza però voler fornire in modo esaustivo e puntuale tutte le possibili aree di intervento che hanno rilevanza per la fluidità ai caselli; spetterà al concedente, eventualmente di concerto con il concessionario, definire al meglio le leve da utilizzare per assicurare i migliori livelli di *performance*;
- con riferimento ai sistemi *free flow*, si evidenzia che tali sistemi non necessitano della presenza h24 di personale in loco, ma semplicemente, come i sistemi di monitoraggio dei limiti di velocità, di personale nella sala di controllo centralizzata e di personale addetto per le manutenzioni periodiche.

2.18 Punto 24.1 del Documento – Adeguamento tariffario correlato all’attuazione degli investimenti

2.18.1 Contenuti del Documento

Il punto 24.1 del Documento definisce la formula per il calcolo dell’adeguamento tariffario correlato all’attuazione degli investimenti di cui al punto 22.1.

2.18.2 Sintesi delle osservazioni

Sezione	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
3	24.1	CAV - Concessioni Autostradali Venete	Ritiene che l’introduzione nel Sistema tariffario delineato dall’Autorità di un coefficiente discrezionale basato sullo stato di avanzamento degli investimenti e l’attribuzione di eventuali ritardi al concessionario rappresenti una forte discontinuità rispetto al sistema vigente (che ritiene sia basato sugli investimenti effettivamente realizzati dalle concessionarie piuttosto che sui valori previsionali e preveda già uno specifico sistema di penalità) e possa creare problematiche di bancabilità degli investimenti.	Da respingere
		Raccordo Autostradale Valle D'Aosta		
		Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova		
		Società Autostrada Tirrenica		
		AISCAT		
		Autostrade per l’Italia		
3	24.1	Tangenziale Di Napoli		Da respingere
		Pedemontana	Ritiene, in aggiunta alle considerazioni espresse da AISCAT, che per le opere strutturate sulla base di <i>project finance</i> , risultino imprescindibili i concetti di bancabilità e finanziabilità dei progetti.	
3	24.1	Società Autostrada Ligure Toscana	Ritiene che il meccanismo di penalità previsto nella componente tariffaria di costruzione introdotto dall’Autorità sia basato su meccanismi discrezionali, lasciati alla verifica del concedente, creando incertezza sui profili tariffari attesi. Rileva inoltre che tale meccanismo dovrebbe prevedere una simmetrica allocazione del rischio di costruzione.	Da respingere
		Autostrade Valdostane	Ritiene che il sistema vigente sia basato sugli investimenti effettivamente realizzati dalle concessionarie e preveda già al suo interno un sistema di penalità.	

2.18.3 Valutazioni

Si precisa innanzi tutto che il meccanismo di adeguamento annuale della componente tariffaria di costruzione, previsto nel Sistema tariffario ART, si basa sulla quantificazione, anno per anno, degli investimenti effettivamente realizzati, ossia dei costi effettivamente sostenuti dal concessionario.

Il meccanismo trova attuazione attraverso due distinte sub-componenti di adeguamento tariffario:

- la prima, legata al principio secondo il quale in tariffa vengono ammessi esclusivamente gli investimenti effettivamente realizzati, superando il sistema previsto dalle vigenti convenzioni uniche, che prevede attualmente l'accantonamento o il vincolo a riserva dei benefici finanziari conseguenti alla mancata o ritardata realizzazione degli investimenti. Essa è conseguentemente correlata all'importo degli investimenti non realizzati, come emergenti dal confronto tra i costi ammissibili ai fini tariffari programmati nel Piano finanziario regolatorio e quelli risultanti dal monitoraggio annuale, con conseguente rideterminazione del livello tariffario sulla base dei costi effettivamente sostenuti. Ciò presuppone, come previsto al punto 28 dell'Allegato A, un aggiornamento annuale del Piano Finanziario Regolatorio che contempi una adeguata riprogrammazione degli investimenti non sostenuti;
- la seconda, assimilabile invece ad una vera e propria penalità (in quanto la sua quantificazione va oltre il valore dell'investimento non realizzato), legata all'imputabilità del ritardo al concessionario. Quest'ultima integra (i) quanto previsto dalle vigenti convenzioni uniche, le quali prevedono in capo al concedente il potere di irrogare sanzioni di norma comprese tra €. 25.000 e 150 milioni, (ii) più specificatamente, le medesime convenzioni uniche prevedono altresì una penale, normalmente quantificata in €. 25.000, per ogni mese di ritardo rispetto al cronoprogramma approvato, salvo che il ritardo non sia imputabile al concessionario. Va tuttavia precisato che, a differenza della penale contrattuale, la penalità regolatoria agisce direttamente sulla tariffa. La distinzione è significativa, posto che, mentre l'importo della penale contrattuale è di incerta riscossione (in caso di contestazione per via giudiziaria), quella regolatoria agisce direttamente sulla tariffa, impedendone, per la quota di ragione, l'incasso. In questo caso si ritiene che, ove si generasse un contenzioso con vittoria del concessionario, le somme potranno essere *ex post* recuperate attraverso meccanismi di conguaglio.

Il rafforzamento del sistema di penali previsto dalle vigenti pattuizioni contrattuali, realizzato attraverso l'introduzione delle descritte sub-componenti di adeguamento tariffario, trova peraltro fondata e ragionevole motivazione:

- a) nella sostanziale inefficacia del sistema previgente, come risultante dalle prime evidenze dell'indagine, tuttora in corso, da parte della Corte dei Conti su *"Lo stato delle concessioni autostradali"*, ove si rileva che:
 - è stata disattesa la previsione, obbligatoria per le concessionarie, di accantonare gli introiti percepiti per investimenti inclusi nel piano economico-finanziario ma non ancora realizzati in un fondo rischi da destinarsi a nuovi investimenti su disposizione del concedente;
 - è stato progressivamente ampliato il divario tra gli investimenti effettivi e quelli previsti;
- b) nella circostanza oggettiva che, a tutto il 2017, alla luce delle informazioni pubblicate nella pertinente Relazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti¹¹, la percentuale di attuazione degli investimenti programmati risulta pari ad appena il 64.87%.

Quanto alle asserite problematiche sulla bancabilità degli investimenti, alla luce di quanto sopra esposto risulta evidente che:

- l'applicazione della prima sub-componente di adeguamento tariffario non determina alcun effetto finanziario, atteso che agli eventuali minori flussi di cassa in entrata derivanti dalla variazione tariffaria si contrappongono, simmetricamente, minori flussi di cassa in uscita collegati alla mancata realizzazione delle opere programmate;
- l'applicazione della seconda sub-componente di adeguamento tariffario, invece, si riferisce esclusivamente a mancate o ritardate realizzazioni la cui responsabilità sia imputabile al concessionario, e rientra quindi nel rischio di costruzione definito all'articolo 3, comma 1, lettera aaa), del Codice, che contempla, tra l'altro, il rischio di errata valutazione dei costi e tempi di costruzione¹². È evidente che, nell'ipotesi di comportamento diligente da parte del concessionario medesimo, non si intravedono problematiche in tal senso.

Con riferimento alla presunta discrezionalità della penalità, si ritiene che la verifica circa l'effettiva realizzazione degli investimenti e l'attribuzione della relativa responsabilità non possa essere posta in capo ad altri che al concedente, ferme restando le possibilità per il concessionario di ricorso giurisdizionale sugli esiti della citata verifica. Per poter assicurare la tempestiva implementazione della procedura di adeguamento tariffario annuale è infatti necessaria la celere definizione degli esiti della predetta verifica.

Le considerazioni sopra riportate possono essere estese alle opere strutturate in *Project Finance*.

¹¹ Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Direzione Generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali, Settore autostradale in concessione – Relazione attività 2017.

¹² Autorità Nazionale Anticorruzione, Linee Guida n. 9, di attuazione del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recanti «Monitoraggio delle amministrazioni aggiudicatrici sull'attività dell'operatore economico nei contratti di partenariato pubblico privato», paragrafo 2.2, lettera d).

2.19 Punto 25 del Documento – Poste figurative

2.19.1 Contenuti del Documento

Il punto 25 del Documento introduce la possibilità per il concessionario di includere nel Piano Finanziario Regolatorio eventuali poste figurative, aventi la finalità di assicurare la gradualità delle variazioni tariffarie nel corso del periodo concessorio, pur garantendo il mantenimento della neutralità finanziaria.

2.19.2 Sintesi delle osservazioni

Sezione	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
3	25	CAV - Concessioni Autostradali Venete	Richiede un chiarimento sul trattamento nel calcolo dei livelli tariffari il saldo di poste figurative derivante dai parametri X-riequilibrio e K, nonché quello afferente ad altri parametri come l'X investimenti.	Da respingere
		Raccordo Autostradale Valle D'Aosta	Evidenzia che nel sistema vigente è possibile prevedere l'inclusione o la deduzione delle poste figurative nei costi ammessi, trascinandone il saldo fino al termine della concessione dove dovrà azzerarsi. Il sistema ART dovrebbe pertanto considerare, nel primo periodo regolatorio, il trattamento del saldo maturato. Andrebbe inoltre previsto il riconoscimento del saldo di poste figurative in caso di decadenza o revoca della concessione.	
		Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova		
		Società Autostrada Tirrenica		
		AISCAT		
		Tangenziale Di Napoli		
3	25	Autostrade per l'Italia	Richiede un chiarimento sul trattamento nel calcolo dei livelli tariffari il saldo di poste figurative derivante dal parametro K, nonché quello afferente all'X investimenti per il quale specifica che non se ne è mai provveduto alla valorizzazione.	Da respingere
3	25	Milano Serravalle – Milano Tangenziali	In aggiunta alle considerazioni AISCAT richiede che sia considerato il credito di poste figurative derivanti dal calcolo del parametro K-investimenti.	Da respingere
3	25	Società Autostrada Ligure Toscana	Evidenzia che il meccanismo attuale prevede un meccanismo di poste figurative relativo ai parametri X e K e richiede di chiarire come verrà implementato il trascinamento in continuità del saldo di poste figurative consuntivato nell'ambito delle gestioni correnti.	Da respingere
		Autostrade Valdostane		

2.19.3 Valutazioni

La tematica è stata affrontata al precedente punto 2.3.3.

2.20 Punto 26 del Documento – Meccanismo di *revenue sharing*

2.20.1 Contenuti del Documento

Il punto 26 del Documento definisce le soglie percentuali di scostamento dei volumi di traffico oltre le quali si prevede la registrazione di una parte dei ricavi quali poste figurative a deduzione dei costi ammessi per il periodo regolatorio successivo.

2.20.2 Sintesi delle osservazioni

Sezione	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
Premessa	CAV - Concessioni Autostradali Venete	<p>Circa la previsione in forza della quale gli extra ricavi, oltre determinate soglie, derivanti da sottostime del traffico dovrebbero essere impiegati per abbattere le tariffe a carico dell’utenza, evidenzia che la disposizione altererebbe significativamente la distribuzione dei rischi tra concedente e concessionario.</p> <p>L’incoerente allocazione dei rischi mal si concilierebbe con gli obiettivi di convenienza e redditività che gli investitori si sono prefissati nei confronti del progetto.</p> <p>Inoltre, la rilevata asimmetria del meccanismo potrebbe compromettere non soltanto la possibilità di rimborsare i finanziatori (con conseguente rischio <i>default</i> del progetto), ma anche il conseguimento delle finalità di natura pubblicistica cui è orientata l’attività di CAV.</p>	Da respingere	
		CAV - Concessioni Autostradali Venete	<p>Evidenzia che il meccanismo di <i>revenue sharing</i> proposto è asimmetrico ed in linea con quanto già previsto per alcune concessioni. Altre concessioni invece non prevedono tale meccanismo e pertanto, la sua introduzione, costituirebbe una forte discontinuità ed una diversa allocazione del rischio traffico che potrebbe generare problemi di bancabilità e finanziabilità degli investimenti.</p> <p>Ritiene inoltre che l’aumento del traffico generi dei maggiori costi di cui l’Autorità dovrebbe tenere conto.</p>	Da respingere
		Raccordo Autostradale Valle d’Aosta	<p>Evidenzia che non è attualmente previsto il meccanismo di Revenue Sharing e la sua introduzione costituirebbe una forte discontinuità ed una diversa allocazione del rischio traffico che potrebbe generare problemi di bancabilità e finanziabilità degli investimenti.</p> <p>Ritiene inoltre che l’aumento del traffico generi dei maggiori costi di cui l’Autorità dovrebbe tenere conto.</p>	Da respingere
		Società Autostrada Tirrenica		
		Tangenziale di Napoli		
		Pedemontana	<p>Ritiene il meccanismo di <i>revenue sharing</i> troppo penalizzante poiché:</p> <ul style="list-style-type: none"> - viene condiviso il beneficio ma non l’eventuale perdita; - maggiore è il beneficio derivante dai volumi maggiore sarà quello per il concedente; 	Da respingere

			- maggiori ricavi richiedono maggiori costi che dovrebbero essere considerati.	
3	26	Autostrade per l'Italia	Evidenzia che il meccanismo di <i>revenue sharing</i> proposto è asimmetrico ed in linea con quanto già previsto dalla Convenzione Unica 2007. Ritiene inoltre che l'aumento del traffico generi dei maggiori costi di cui l'Autorità dovrebbe tenere conto.	Da respingere
3	26	Società Autostrada Ligure Toscana	Evidenzia che la concessionaria già prevede un meccanismo similare che però tiene conto dei maggiori costi sostenuti dal concessionario e accantonati in uno specifico fondo. Richiede pertanto di mantenere il meccanismo attuale non creando una discontinuità.	Da respingere
		Autostrade Valdostane	Inoltre, nel caso si decida comunque di procedere all'introduzione di tale meccanismo si richiede che lo stesso sia modificato rendendolo simmetrico.	

2.20.3 Valutazioni

Con riferimento all'introduzione di un meccanismo asimmetrico di *revenue sharing*, va preliminarmente osservato che tale meccanismo risulta già applicato in varie concessioni tra quelle oggetto del procedimento.

Va inoltre precisato che l'introduzione del meccanismo di *revenue sharing*, così come concepito, è finalizzata a contrastare, in termini generali, la sistematica sottovalutazione dei volumi di traffico e il conseguente sovradimensionamento delle tariffe unitarie, fenomeno noto anche alla luce delle prime evidenze dell'indagine, tuttora in corso, da parte della Corte dei Conti su *"Lo stato delle concessioni autostradali"*.

Pertanto, non si rinvengono motivi per modificare il meccanismo di salvaguardia previsto dal punto 26 del Documento, volto a limitare la realizzazione da parte del concessionario di extra-ricavi derivanti dalla sottostima dei volumi di traffico, lasciandone invariata la natura asimmetrica.

Quanto poi all'ulteriore previsione contenuta nella delibera di ART in forza della quale gli extra ricavi, oltre determinate soglie, derivanti da sottostime del traffico non dovrebbero essere più appannaggio del concessionario, ma essere impiegati per abbattere le tariffe a carico dell'utenza, CAV evidenzia che la disposizione finirebbe per determinare un'alterazione significativa della distribuzione dei rischi tra concedente e concessionario così come originariamente allocati in concessione.

La previsione si porrebbe, ad avviso di CAV, in contrasto con l'articolo 178 del Codice Appalti, che alloca 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 dovrebbe potersi giovare interamente degli eventuali extra profitti.

Inoltre, sempre secondo CAV, il fatto di allocare in maniera del tutto incoerente i rischi connessi alla gestione dell'infrastruttura mal si concilierebbe con gli obiettivi di convenienza e redditività che gli investitori si sono prefissati nei confronti del progetto; inoltre, la rilevata asimmetria a svantaggio di CAV 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.

In merito all'asserita incompatibilità tra il meccanismo di *revenue sharing* e il diritto al rimborso da parte dei finanziatori, si evidenzia come tale meccanismo prevede un sistema di contenimento degli extra ricavi (ossia dei maggiori ricavi che si dovesse concretizzare a fronte di volumi di traffico a consuntivo maggiori dei volumi previsionali assunti nel Piano Economico Finanziario) destinato ad operare al di sopra di determinate soglie; dovendosi ritenere che i finanziatori abbiano a suo tempo preso diligente conoscenza -ai fini delle condizioni per l'erogazione del prestito- dei volumi di traffico previsionali e dei correlati flussi di ricavo, andrebbe fornita la prova che il richiamato meccanismo (agente come detto solo sugli eventuali extra ricavi e solo al di là di una determinata soglia) comprometterebbe nel caso di specie il rimborso del prestito obbligazionario.

Per quanto riguarda, invece, l'asserita incompatibilità con la disciplina di cui all'articolo 178 del Codice dei contratti pubblici, che dovrebbe essere interpretato nel senso che le variazioni in aumento dei volumi di traffico rispetto ai volumi stimati dovrebbero operare in modo analogo alle variazioni in diminuzione rispetto ai valori previsionali, si osserva, in senso contrario, che la disciplina del rischio traffico contenuta nel Codice dei contratti pubblici costituisce una *sub specie* del rischio operativo che trova una propria definizione all'articolo 3, comma 1, lettera zz), del medesimo Codice. Tale disposizione lo declina solo ed esclusivamente in termini "negativi", come possibilità, cioè, che il concessionario non recuperi gli investimenti effettuati. Se ne deduce che il concetto di rischio traffico, come rischio operativo, viene disciplinato dal Codice dei contratti pubblici solo con riferimento all'ipotesi in cui il valore effettivo sia inferiore rispetto a quello stimato, rimanendo invece del tutto priva di disciplina l'ipotesi opposta in cui i volumi effettivi risultino superiori a quelli stimati e ciò per l'evidente ragione che in tal caso non si configura più un rischio bensì un profitto.

Quanto all'osservazione riguardo agli eventuali maggiori costi connessi ad un utilizzo più intenso dell'infrastruttura autostradale, si ritiene che il meccanismo definito sia ragionevolmente in grado di assorbire, senza alcun sostanziale impatto per la redditività attesa del concessionario, anche l'eventuale incremento dei costi operativi correlato ai maggiori volumi, in ragione (i) dell'assoluta preponderanza dei costi fissi che caratterizza la gestione autostradale, cui consegue la modesta entità dell'incremento dei costi operativi correlato ai maggiori volumi, (ii) della presenza di un'adeguata soglia di tolleranza del 2% e di un meccanismo di progressiva condivisione dell'extra-ricavo eccedente detta soglia, (iii) della ridefinizione della componente tariffaria di gestione sulla base dei costi stimati con riferimento all'Anno base per ciascun periodo regolatorio.

2.21 Punto 27 del Documento – Monitoraggio annuale della qualità e degli investimenti

2.21.1 Contenuti del Documento

Il punto 27 del Documento definisce le modalità di monitoraggio annuale della qualità e degli investimenti.

2.21.2 Sintesi delle osservazioni

Sezione	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
3	27	Federconsumatori nazionale	<p>Richiamando l'articolo 2, comma 461 della legge n. 244 del 2007 ritiene obbligatorio il coinvolgimento delle associazioni dei consumatori nella fase di monitoraggio del servizio. Specifica inoltre che tale applicazione risulti presente anche in una serie testi comunitari.</p> <p>La misura dovrebbe essere integrata prevedendo un "Piano di accesso al dato" che preveda l'accessibilità ai seguenti documenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) contratti di servizio con allegati; b) PFR e suoi aggiornamenti; c) relazione annuale sul Sistema tariffario ed eventuali note di riscontro dell'Autority. 	Da respingere
3	27	CAL – Concessioni Autostradali Lombarde	<p>Richiede di chiarire meglio quali siano i dati da utilizzare per il monitoraggio annuale della qualità e degli investimenti di cui al punto 27.</p> <p>Richiede inoltre di verificare come le tempistiche previste dal punto 27 si possano ripercuotere sulla procedura di aggiornamento tariffario annuale.</p>	Da respingere

2.21.3 Valutazioni

Con riferimento alle osservazioni poste da Federconsumatori si ritiene che la tematica evidenziata esuli dalle prerogative dell'Autorità, essendo la scelta degli indicatori, il loro monitoraggio e la disponibilità della documentazione per la quale si richiede l'accessibilità, nella disponibilità del concedente, quale controparte contrattuale.

Con riferimento alle osservazioni di CAL si ritiene che i dati da utilizzare siano:

- a) con riferimento agli investimenti, i documenti relativi alla contabilità dell'appalto, come gli stati di avanzamento lavori (SAL), disponibili al 30 settembre, comprensivi di una stima previsionale per il trimestre restante (fino al 31 dicembre).
- b) con riferimento alla qualità, i valori del monitoraggio degli indicatori disponibili al 30 settembre, comprensivi di una stima previsionale per il trimestre restante (fino al 31 dicembre).

2.22 Punto 29 del Documento – Obblighi informativi

2.22.1 Contenuti del Documento

Il punto 29 del Documento definisce gli obblighi informativi al concedente e all'Autorità.

2.22.2 Sintesi delle osservazioni

Sezione	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
4	29	CAL – Concessioni Autostradali Lombarde	Richiede di chiarire come le schede di Contabilità regolatoria previste nella tabella 1 debbano sostituire le schede di Contabilità Analitica attualmente utilizzate.	Chiarimento

2.22.3 Valutazioni

Con riferimento all'osservazione presentata si evidenzia che, come precedentemente descritto, a far data dal 30 aprile 2019 gli Uffici dell'Autorità hanno avuto accesso, per la consultazione e l'estrazione, ai dati contenuti nel dataset SIVCA in funzione presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Pertanto, anche al fine di rendere meno gravosa l'elaborazione dei dati per i concessionari, l'Autorità si avvarrà delle schede di contabilità analitica ivi contenute, fatto salvo l'esercizio delle proprie prerogative con riferimento ai dati eventualmente non disponibili. Di conseguenza si è valutato, di modificare il punto 29 del Documento e di eliminare il *format* relativo allo Schema di contabilità regolatoria inizialmente allegato.

Conclusioni

Nei termini sopra esposti è definita l'istruttoria condotta dall'Ufficio Accesso alle infrastrutture, con la collaborazione degli Uffici Affari economici ed Affari legali e contenzioso, nonché degli Esperti dell'Autorità.

Torino, 18 giugno 2019

Il Responsabile del Procedimento
f.to Roberto Piazza

APPENDICE¹³

	Convenzione	Tratta autostradale	Estesa chilometrica (km)	Società concessionaria	Data sottoscrizione convenzione	Data di scadenza dell'ultimo periodo regolatorio
1	Convenzione Unica ANAS S.p.A. - Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A.	A5 Aosta - Traforo del Monte Bianco	31,4	Raccordo Autostradale della Valle d'Aosta S.p.A. (RAV)	29/12/2009	31/12/2013
2	Convenzione Unica ANAS S.p.A. - Società Autostrada Tirrenica p.A.	A12 Livorno - San Pietro in Palazzi A12 Civitavecchia - Tarquinia (lotto 6A)	54,6	Società Autostrada Tirrenica S.p.A. (SAT)	11/03/2009	31/12/2013
3	Convenzione Unica ANAS S.p.A. - Strada dei Parchi S.p.A.	A24 Roma - Teramo A24 Diramazione GRA - Tangenziale Est di Roma A25 Torano - Pescara	281,4	Strada dei Parchi S.p.A.	18/11/2009	31/12/2013
4	Convenzione ANAS S.p.A. - Concessioni Autostradali Venete - CAV S.p.A.	A4 Padova Est - bivio A4/A57 A4 bivio A4/A57 - Quarto d'Altino A57 bivio A4/A57 - Mestre-Terraglio A57 Diramazione per l'aeroporto Marco Polo	74,1	Concessioni Autostradali Venete S.p.A. (CAV)	23/03/2010	31/12/2014
5	Convenzione Unica ANAS S.p.A. - Società SATAP Tronco A4	A4 Torino - Milano	127,0	Società Autostrada Torino-Alessandria-Piacenza S.p.A. (SATAP) Tronco A4	10/10/2007	31/12/2017
6	Convenzione Unica ANAS S.p.A. - Società Milano Serravalle-Milano Tangenziali p.A.	A7 Milano - Serravalle A7 Raccordo A7 - Piazza Maggi (da A a B) A7 Raccordo A7 - Piazza Maggi (da B al km 0 dell'autostrada A7) A50 Tangenziale Ovest di Milano A50 Tratta A della viabilità di accesso alla Fiera di Milano A51 Tangenziale Est di Milano A52 Tangenziale Nord di Milano A53 Raccordo Bereguardo - Pavia A54 Tangenziale di Pavia	184,6	Milano Serravalle S.p.A.	07/11/2007	31/12/2017
7	Convenzione Unica ANAS S.p.A. - Società Autostrada Brescia – Verona – Vicenza – Padova S.p.a.	A4 Brescia - Padova A31 Rovigo - Vicenza - Piovene Rocchette (Valdastico)	235,6	Brescia - Verona - Vicenza - Padova S.p.A.	09/07/2007	31/12/2017

¹³ Fonte: sito web istituzionale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e comunicazioni rese ad ART dai concessionari.

	Convenzione	Tratta autostradale	Estesa chilometrica (km)	Società concessionaria	Data sottoscrizione convenzione	Data di scadenza dell'ultimo periodo regolatorio
8	Convenzione Unica ANAS S.p.A. - Autostrade per l'Italia S.p.A.	A1 Milano - Napoli A1 Diramazione Roma Nord A1 Diramazione Roma Sud A1 Raccordo A1 - Tangenziale Est di Milano A4 Milano - Brescia A7 Serravalle - Genova A8 Milano - Varese A8 Diramazione Gallarate - Gattico A9 Lainate - Como - Chiasso A10 Genova - Savona A11 Firenze - Pisa Nord A12 Genova - Sestri Levante A12 Roma - Civitavecchia A13 Bologna - Padova A13 Diramazione per Padova Sud A13 Diramazione per Ferrara A14 Bologna - Taranto A14 Diramazione per Ravenna A14 Diramazione per la Tangenziale di Bari A14 Raccordo A1 - A14 A16 Napoli - Canosa A23 Udine - Tarvisio A26 Genova Voltri - Gravellona Toce A26 Diramazione Predosa - Bettolle A26 Diramazione Stroppiana - Santhià A27 Mestre - Belluno A30 Caserta - Nola - Salerno A52 Rho - Monza (lotto 3: Variante di Baranzate)	2.854,6	Autostrade per l'Italia S.p.A.	12/10/2007	31/12/2017
9	Convenzione Unica ANAS S.p.A. - Società di Progetto Autostrada Asti - Cuneo p.A.	A33 Cuneo centro - Massimini A33 Marene - Cherasco A33 Guarone - Alba - Roccaschiavino A33 Diramazione per Cuneo est A33 Viabilità di collegamento con la Tangenziale Ovest di Bra A33 Diramazione per Cherasco	55,7	Società di progetto Autostrada Asti Cuneo S.p.A.	01/08/2007	31/12/2017
10	Convenzione Unica ANAS S.p.A. - Autocamionale della CISA S.p.A.	A15 Parma - La Spezia	101,0	Società Autostrada Ligure Toscana S.p.A. (SALT) - Tronco Autocisa	03/03/2010	31/12/2018
11	Convenzione Unica ANAS S.p.A. - Autostrada dei Fiori S.p.a.	A10 Savona - Ventimiglia	113,3	Autostrada dei Fiori S.p.A. (Tronco A10)	02/09/2009	31/12/2018

	Convenzione	Tratta autostradale	Estesa chilometrica (km)	Società concessionaria	Data sottoscrizione convenzione	Data di scadenza dell'ultimo periodo regolatorio
12	Convenzione Unica ANAS S.p.A. - Autostrada Torino Savona S.p.A.	A6 Torino - Savona A6 Diramazione per Fossano	130,9	Autostrada dei Fiori S.p.A. (Tronco A6)	18/11/2009	31/12/2018
13	Convenzione Unica ANAS S.p.A. - SALT S.p.A.	A11/A12 Viareggio - Lucca A12 Sestri Levante - Livorno A15 diramazione per La Spezia	155,0	Società Autostrada Ligure Toscana S.p.A. (SALT) - Tronco Ligure-Toscano	02/09/2009	31/12/2018
14	Convenzione Unica ANAS S.p.A. - SAV Società Autostrade Valdostane S.p.A.	A5 Quincinetto - Aosta A5 Raccordo Aosta - Gran San Bernardo	67,4	Società Autostrade Valdostane S.p.A. (SAV)	02/09/2009	31/12/2018
15	Convenzione Unica ANAS S.p.A. - SITAF S.p.A. Autostrada A32 Torino-Bardonecchia	A32 Torino - Bardonecchia A32 Circonvallazione di Oulx T4 Traforo del Frejus	82,0	Società Italiana Traforo Autostradale del Frejus S.p.A. (SITAF)	22/12/2009	31/12/2018
16	Convenzione Unica ANAS S.p.A. - Tangenziale di Napoli S.p.A.	A56 Tangenziale di Napoli	20,2	Tangenziale di Napoli S.p.A.	28/07/2009	31/12/2018