

OSSERVAZIONI DELLA SOCIETA' AUTOSTRADA DEI FIORI SPA – TRONCO SAVONA VENTIMIGLIA (A10) DEFINIZIONE DELLO SCHEMA DI CONCESSIONE E SISTEMA TARIFFARIO DI PEDAGGIO - TRATTE AUTOSTRADALI A12 SESTRI LEVANTE-LIVORNO, A11/A12 VIAREGGIO-LUCCA, A15 DIRAMAZIONE PER LA SPEZIA E A10 VENTIMIGLIA-SAVONA

I. Elementi per la definizione dello schema di concessione

Punto	Paragrafo	Citazione del testo da modificare / integrare	Inserimento del testo modificato / integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica / integrazione
2	1	Durata della concessione La durata complessiva della concessione, che decorre dalla data di registrazione da parte della Corte dei Conti del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, di approvazione della relativa convenzione, è articolata, specificandone il numero di mesi/anni, secondo le seguenti fasi: a) progettazione delle opere e/o degli interventi di manutenzione straordinaria da realizzare; b) realizzazione delle opere e/o degli interventi di manutenzione straordinaria da realizzare; c) gestione funzionale delle infrastrutture autostradali oggetto della concessione, che	Durata della concessione La durata complessiva della concessione, che decorre dall'ultima tra la data di registrazione da parte della Corte dei Conti del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, di approvazione della relativa convenzione ed il pagamento del valore di subentro al concessionario uscente, è articolata, specificandone il numero di mesi/anni, secondo le seguenti fasi: a) progettazione delle opere e/o degli interventi di manutenzione straordinaria da realizzare; b) realizzazione delle opere e/o degli interventi di manutenzione straordinaria da realizzare; e) gestione funzionale delle infrastrutture autostradali oggetto	È opportuno chiarire che l'avvio della nuova concessione è subordinato al pagamento del valore di subentro al concessionario uscente. Non è chiara la ratio della disposizione "per fasi", vista la natura degli interventi di investimento previsti all'art. 1.1, sostanzialmente di manutenzione straordinaria, che sembrerebbero rendere non articolabile la concessione per fasi che, peraltro, risultano in concreto sovrapponibili.

		si esplica per l'intera durata della concessione.	della concessione, che si esplica per l'intera durata della concessione.	
3	1 & 2	Trattamento del rischio traffico 3.1 Al riguardo, anche ai fini della definizione degli effettivi livelli tariffari, lo schema di concessione prevede che: a) nell'ambito del rischio operativo, il rischio traffico è assunto dal concessionario sulla base della stima risultante dall'esito degli atti di gara; b) il concessionario si obbliga a far gravare gli effetti economici correlati al rischio traffico esclusivamente sulla gestione economica della pertinente tratta autostradale. 3.2 Le parti conseguentemente convengono che, a fronte dell'eventuale riduzione degli effettivi volumi di traffico rispetto ai valori stimati derivanti dall'applicazione delle metodologie descritte al successivo punto 4.2 della parte II, riportati nell'apposito prospetto del Piano Economico Finanziario, il concessionario non		In merito al trattamento del rischio traffico si rileva che la completa allocazione di tale rischio in capo al concessionario trova giustificazione nell'ambito delle concessioni ove sono previsti meccanismi di aggiornamento quinquennali e non nel caso di specie ove il rischio viene definito fin dalla gara e per tutta la durata della concessione. L'assunzione del predetto rischio non può inoltre essere correlata a stime effettuate da soggetti diversi dal concessionario, dovendo essere necessariamente quest'ultimo ad effettuare le previsioni di traffico. In ogni caso la completa allocazione del rischio traffico in capo al concessionario deve essere riflessa nel tasso di rendimento atteso, calcolato su dati aggiornati di mercato e sulle aspettative di ciascun offerente. Invece, il sistema tariffario definito da codesta Autorità, prevede che il tasso di rendimento atteso della concessione venga determinato <i>ex-ante</i> per tutte le società offerenti da parte della Autorità stessa. La stima del tasso di rendimento di ART basata su dati di mercato relativi ad un campione di società che storicamente hanno sostenuto il rischio traffico solo in maniera limitata conduce peraltro ad una evidente sotto-stima del rendimento atteso. Il tasso di remunerazione stabilito da ART, unitamente al mancato aggiornamento delle previsioni di traffico per il calcolo della tariffa di costruzione, limita inoltre la possibilità di diversificare le offerte da parte delle singole società offerenti nell'ambito di gara. Si richiede pertanto di rivedere la definizione del rischio traffico, o alternativamente di prevedere una componente

		ha diritto a richiedere la revisione del piano stesso.			addizionale al tasso di rendimento fissa per tutta la durata della concessione che tenga conto del maggiore rischio allocato. Inoltre gli effetti economici correlati al rischio traffico devono poter gravare sulla gestione della intera rete oggetto di concessione e non solo sulla singola tratta autostradale non essendo giustificata tale limitazione.
5	4	Al riguardo, anche ai fini della definizione degli effettivi livelli tariffari, lo schema di concessione precisa che sono a carico del concessionario i rischi inerenti alle fasi di progettazione (qualora sia posto a base di gara il quadro esigenziale) e costruzione, declinati in modo da ricomprendervi quantomeno le seguenti tipologie: a) rischio di progettazione; b) rischio di esecuzione dell'opera difforme dal progetto; c) rischio di aumento del costo dei fattori produttivi o di inadeguatezza o indisponibilità di quelli previsti nel progetto; d) rischio di errata valutazione dei costi e tempi di costruzione; e) rischio di inadempimenti contrattuali di fornitori e subappaltatori; f) rischio di inaffidabilità e inadeguatezza della tecnologia utilizzata.			Come noto, non sono imputabili al concessionario né il rischio amministrativo né quello normativo. Inoltre non sono allocabili al concessionario rischi per fatti non direttamente imputabili allo stesso. Non è pertanto possibile attribuire al concessionario sic et simpliciter i rischi riportati al punto 5.4 senza specificare (come ad esempio nel caso del rischio della progettazione) che deve trattarsi di circostanze e fatti non riconducibili all'operato del concessionario medesimo. Inoltre va espressamente prevista, ed esclusa dai rischi del concessionario, l'ipotesi di mancata o ritardata approvazione dei progetti da parte del concedente rispetto alle tempistiche previste. Andrebbero inoltre previste, per le ipotesi di cui alle lettere c) e d), possibilità di revisione nel caso di aumenti imprevisti dei costi dei fattori produttivi o in caso di sopravvenienze normative e/o regolamentari e/o di forza maggiore non essendo possibile allocare detti rischi per tutta la durata della concessione.

7	3	Revisione del Piano Economico Finanziario Costituiscono fatti non imputabili al concessionario: a) le sopravvenienze regolamentari capaci di incidere anche in via mediata sull'equilibrio economico finanziario; b) i casi di forza maggiore da indicarsi nello Schema di convenzione allo scopo di evidenziarne il carattere di assoluta eccezionalità; c) le ipotesi di compromissione dell'equilibrio economico finanziario conseguenti ad eventuali modifiche del contratto di concessione di cui all'art. 175 del Codice, dai commi 1 a 4, con l'eccezione delle ipotesi di modifiche soggettive del concessionario.	Revisione del Piano Economico Finanziario Costituiscono fatti non imputabili al concessionario: a) le sopravvenienze normative e/o regolamentari capaci di incidere anche in via mediata sull'equilibrio economico finanziario; b) i casi di forza maggiore da indicarsi nello Schema di convenzione allo scopo di evidenziarne il carattere di assoluta eccezionalità; c) le ipotesi di compromissione dell'equilibrio economico finanziario conseguenti ad eventuali modifiche del contratto di concessione di cui all'art. 175 del Codice, dai commi 1 a 4, con l'eccezione delle ipotesi di modifiche soggettive del concessionario.	Si ritiene che dato il carattere di assoluta eccezionalità e – conseguentemente – di imprevedibilità – non si compatibile con la previsione nello schema di convenzione che, per quanto precede, non potrebbe in ogni caso essere considerato esaustivo.
---	---	---	--	---

II. Sistema tariffario di pedaggio

12	2	Capitale Investito Netto (CIN) Fatto salvo quanto specificato nella presente Sezione, per la determinazione del capitale investito netto sono ammissibili ai fini tariffari, con riferimento all'intero periodo concessorio:	Fatto salvo quanto specificato nella presente Sezione, per la determinazione del capitale investito netto sono ammissibili ai fini tariffari, con riferimento all'intero periodo concessorio:	L'inclusione del capitale circolante nel calcolo del CIN rappresenta una discontinuità rispetto al sistema tariffario previgente. Oltretutto si evidenzia che nelle delibere di giugno 2019 (64-2019 /79-2019) riguardanti il nuovo modello tariffario per le concessionarie autostradali, ART ha provveduto ad eliminare il capitale circolante (lettera b) del punto 12.2) dal calcolo del CIN, in quanto (i) l'inclusione del circolante costituisce di fatto una discontinuità rispetto al passato; (ii) vi sono concrete difficoltà applicative rispetto alla divisione del capitale circolante tra beni reversibili e beni non reversibili; (iii) gli effetti attesi dall'inclusione del capitale risultano modesti. In continuità con quanto già previsto, si richiede l'eliminazione della lettera b).
		a) i costi iscrivibili alle voci B-I (1. costi di impianto e di ampliamento; 2. costi di sviluppo; 3. diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno; 4. concessioni, licenze, marchi e diritti simili; 6. immobilizzazioni in corso e acconti; 7. altre) e B-II (1. terreni e fabbricati; 2. impianti e macchinario; 3. attrezzature industriali e commerciali; 4. altri beni; 5. immobilizzazioni in corso e acconti) dell'articolo 2424 del codice civile, al netto dell'eventuale valore residuo al termine della concessione o della vita utile; b) il capitale circolante netto rappresentato dal saldo tra rimanenze, crediti verso clienti e debiti commerciali.	a) i costi iscrivibili alle voci B-I (1. costi di impianto e di ampliamento; 2. costi di sviluppo; 3. diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno; 4. concessioni, licenze, marchi e diritti simili; 6. immobilizzazioni in corso e acconti; 7. altre) e B-II (1. terreni e fabbricati; 2. impianti e macchinario; 3. attrezzature industriali e commerciali; 4. altri beni; 5. immobilizzazioni in corso e acconti) dell'articolo 2424 del codice civile, al netto dell'eventuale valore residuo al termine della concessione o della vita utile; b) il capitale circolante netto rappresentato dal saldo tra rimanenze, crediti verso clienti e debiti commerciali.	

16	b) il capitale circolante netto rappresentato dal saldo tra rimanenze, crediti verso clienti e debiti commerciali. Tasso di remunerazione del capitale investito		Come indicato sopra, al punto 3.1 - 3.2, il tasso di remunerazione atteso deve riflettere il rischio sostenuto dal concessionario. Il tasso di remunerazione calcolato con la metodologia ART, su dati di mercato relativi ad un campione di società non interamente esposte al rischio traffico, rischia di sotto-stimare l'effettivo tasso di remunerazione rilevante nell'ambito della nuova concessione. Si ritiene inoltre, che in linea con le concessioni recentemente affidate o messe a gara dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (vedi Centropadane, Autostrade Meridionali) il tasso di remunerazione deve essere definito in maniera indipendente da ciascuna delle società che partecipano alla gara, tenendo conto in particolare del costo dell'equity stimato sulla base di dati di mercato e del costo effettivo del debito, nonché della leva finanziaria di ciascun offerente. Solo in questo modo si consente al mercato di esprimere, attraverso l'offerta, la corretta valutazione dell'iniziativa. In definitiva, l'approccio previsto da ART limita nei fatti la contendibilità della concessione in gara, soprattutto da parte di quegli operatori esteri che non troverebbero corrispondenza fra un tasso di rendimento dell'iniziativa "predeterminato" e la valutazione del rischio sottostante da parte degli stessi operatori.
----	---	--	--

16	5 a)	Tasso di remunerazione del capitale investito [...] la struttura finanziaria (gearing) L'indicatore principale della struttura finanziaria, utilizzato ai fini del calcolo del WACC, è il gearing (g) che misura il rapporto tra debiti finanziari e il totale delle fonti di finanziamento. Il gearing di settore è calcolato dalla media degli ultimi cinque anni delle società concessionarie autostradali. Il valore del $gearing\ g$ è pari a _____.	Tasso di remunerazione del capitale investito [...] la struttura finanziaria (gearing) L'indicatore principale della struttura finanziaria, utilizzato ai fini del calcolo del WACC, è il gearing (g) che misura il rapporto tra debiti finanziari e il totale delle fonti di finanziamento. Il gearing di settore è calcolato dalla media degli ultimi cinque anni delle società concessionarie autostradali. Il valore del $gearing\ g$ è pari a _____.	In tal senso si richiede la revisione della definizione del tasso di remunerazione del capitale investito da parte di ART, o di prevedere l'inclusione nel calcolo del tasso di rendimento di una componente addizionale, da ciascun offerente e fissa per tutta la durata della concessione al fine di compensare i maggiori rischi. Per il gearing non si condivide 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. In proposito si ritiene che la leva finanziaria deve essere quella di ciascuna delle società offerenti, in linea peraltro con quanto previsto dalla delibera Cipe n.68/2017.
16	5 b)	Tasso di remunerazione del capitale investito [...] il costo del capitale di debito. Il costo del debito del settore è pari al costo effettivo d'indebitamento della	Tasso di remunerazione del capitale investito [...] il costo del capitale di debito. Il costo del debito del settore è pari al costo effettivo d'indebitamento della	Per il costo del debito, in analogia a quanto indicato per il gearing, si ritiene che il dato medio di settore non sia un dato rappresentativo dell'effettivo costo del debito sostenuto dalle singole concessionarie, in ambito di una gara e a fronte dell'assunzione integrale del rischio traffico. A seconda delle caratteristiche specifiche di ognuna,

	tra oneri finanziari e debiti finanziari delle società concessionarie autostradali. Il periodo di riferimento è considerato pari a cinque anni; si considera l'indebitamento finanziario medio lordo di periodo con riferimento ai debiti finanziari, escludendo le partite infragruppo e i rapporti con i soci. Con riguardo agli oneri finanziari, si assume la voce di conto economico "interessi ed altri oneri finanziari", con riferimento ai debiti finanziari considerati. Il costo del debito è dato dalla somma del <i>risk free rate</i> e del premio al debito (quest'ultimo nel limite massimo del 2%), come riportato nella formula di punto 16.3. Il costo del capitale di debito <i>Rd</i> è pari a ____.	concessionaria prima dell'inizio del periodo regolatorio ed è determinato sulla base del rapporto tra oneri finanziari e indebitamento finanziario netto (debiti finanziari al netto della cassa e prodotti finanziari equivalenti) delle società concessionarie autostradali della società concessionaria autostradale risultante da evidenze di bilancio. Il periodo di riferimento è considerato pari a cinque anni; si Si considera l'indebitamento finanziario netto medio loro di periodo dell'ultimo anno antecedente l'inizio del periodo regolatorio con riferimento ai debiti finanziari, escludendo le partite infragruppo e i rapporti con i soci. Con riguardo agli oneri finanziari, si assume la voce di conto economico "interessi ed altri oneri finanziari", con riferimento ai debiti finanziari considerati, al netto dei proventi finanziari riferibili alla cassa e prodotti finanziari equivalenti. Il costo del debito è dato dalla somma del <i>risk free rate</i> e del premio al debito (quest'ultimo nel limite massimo del 2%), come riportato nella formula di cui al punto 16.3. Il costo del capitale di debito <i>Rd</i> è pari a ____.	infatti, e del ciclo di vita degli asset, le concessionarie autostradali sostengono un costo del debito differente, non adeguatamente rappresentato dalla media di settore. In proposito si evidenzia che la metodologia corrente, declinata nella delibera Cipe n.68/2017, imponendo un limite massimo del 2% rispetto al Risk Free Rate, per il costo del debito di ciascuna concessionaria, implica di fatto l'utilizzo di un costo del debito efficiente per il calcolo del WACC. Nel caso in cui il costo del debito venga parametrato sulla base del costo effettivo sostenuto da ciascun offerente e/o della SPV si richiede di tenere conto nel calcolo del costo del debito anche dei finanziamenti inter-company, i quali sono stati invece esclusi da ART per il calcolo del costo del debito medio di settore. Infine si evidenzia, come già rilevato nell'ambito di precedenti consultazioni, la necessità di riferirsi all'indebitamento finanziario netto, in quanto il calcolo del costo del debito basato sul rapporto tra oneri finanziari (al netto dei proventi finanziari riferibili alla cassa e prodotti finanziari equivalenti) e indebitamento finanziario netto risulta maggiormente rappresentativo dell'effettivo costo del debito sostenuto dalla società concessionaria, peraltro in continuità con l'attuale regolamentazione prevista dalla delibera CIPE 68/2017.
--	--	---	---

16	5 c)	Tasso di remunerazione del capitale investito [...] il coefficiente beta (β), quale misura del rischio sistematico. Il coefficiente beta rappresenta la misurazione del rischio sistematico e non diversificabile cui è soggetta l'impresa operante in un determinato mercato. Tale valore è determinato con un'analisi per confronto dei cosiddetti <i>comparables</i>, ossia dei coefficienti beta di altre aziende o settori comparabili [...]"	Tasso di remunerazione del capitale investito [...] il coefficiente beta (β), quale misura del rischio sistematico. Il coefficiente beta rappresenta la misurazione del rischio sistematico e non diversificabile cui è soggetta l'impresa operante in un determinato mercato. Tale valore è determinato con un'analisi per confronto dei cosiddetti <i>comparables</i>, ossia dei coefficienti beta di altre aziende e-settori comparabili. Le società comparabili incluse nella stima del beta devono essere identificate dopo aver effettuato test di liquidità e verificato che l'andamento dei titoli non risulti influenzato in maniera anomala nel periodo di riferimento per effetto di operazioni straordinarie di fusione e/o acquisizione, o eventi straordinari della gestione. Al parametro beta equity, stimato sulla base del campione delle società comparabili identificato e della leva finanziaria specifica della società, potrà essere aggiunto un premio di rischio aggiuntivo determinato sulla base di evidenze oggettive al fine di compensare i maggiori rischi assunti	Per il parametro beta si rileva l'esigenza di inserire nel campione di società utilizzate per la stima del parametro, società quotate a livello internazionale sottoposte a rischi analoghi a quelli richiesti per la nuova concessione nell'ambito della gara. In linea con quanto indicato precedentemente, la stima del parametro beta effettuata su un campione di società esposte solo in maniera limitata al rischio traffico, non riflette la componente aggiuntiva di rischio sistematico assunta dal concessionario che è sottoposto integralmente al rischio traffico e potrebbe essere quindi sotto-stimata. A tal proposito, si richiede di prevedere l'inclusione nel calcolo del tasso di remunerazione di una componente aggiuntiva, fissa per tutto il periodo della concessione e stimata in maniera autonoma da ciascun offerente, per garantire la copertura dei maggiori rischi.
----	------	--	---	--

16	5 d)	Tasso di remunerazione del capitale investito [...] c) <u>tasso privo di rischio (risk free rate - rfr). Il risk free rate (rfr)</u> è dato dalla media aritmetica dei rendimenti lordi giornalieri del BTP decennale, rilevati dalla Banca d'Italia con riferimento, per ciascun periodo regolatorio, agli ultimi 12 mesi disponibili. Il <i>risk free rate</i> alla data di stesura del presente documento è pari a ____ %.	dal concessionario determinato dal concorrente in sede di offerta. Tasso di remunerazione del capitale investito [...] d) <u>tasso privo di rischio (risk free rate - rfr). Il risk free rate (rfr)</u> è dato dalla media aritmetica dei rendimenti lordi giornalieri del BTP decennale, rilevati dalla Banca d'Italia con riferimento, per ciascun periodo regolatorio, agli ultimi 12 mesi disponibili all'ultimo anno del periodo regolatorio scaduto. Il <i>risk free rate</i> alla data di stesura del presente documento è pari a ____ %. c)	Infine, per il Risk Free Rate si ritiene 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. Al riguardo, si ricorda che il principio sopra riportato è espressamente previsto nella Del. CIPE 68/2017, che ha evidenziato la necessità di determinare con maggiore precisione il Dies a Quo per la presentazione dell'aggiornamento quinquennale del Piano economico finanziario e del calcolo del tasso risk free, fissandolo al 31 dicembre dell'ultimo anno del periodo regolatorio"
19	1 & 2	Obiettivo di incremento di produttività da efficientamento 19.1 Con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui al punto 17, <i>Xt</i> è l'indicatore di produttività (ossia il coefficiente di incremento della produttività annuo), da determinarsi per la concessione, secondo quanto stabilito dall'articolo 37, comma 2, lettera g), del d.l. 201/2011, con cadenza quinquennale.	Obiettivo di incremento di produttività da efficientamento 19.1 Con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui al punto 17, <i>Xt</i> è l'indicatore di produttività (ossia il coefficiente di incremento della produttività annuo), da determinarsi per la concessione, secondo quanto stabilito dall'articolo 37, comma 2, lettera g), del d.l. 201/2011, con cadenza quinquennale.	Si premette che nell'ambito di una gara non è ragionevole richiedere <i>ex-ante</i> un efficientamento dei costi operativi alle società offerenti, le quali stimeranno costi di gestione efficienti sulla base delle proprie esperienze e previsioni. La definizione di un parametro di efficientamento definito in maniera esogena dall'Autorità, limita fortemente la possibilità di diversificare le offerte nell'ambito della gara. Si rileva inoltre che la determinazione del parametro di efficientamento è effettuata sulla base della metodologia statistica dell'"analisi della frontiera di costo stocastica" ("SFA", dal termine inglese "stochastic frontier analysis". Pur tralasciando le criticità tecniche, si fa presente che la

		19.2 Ai fini del calcolo dell'indicatore di produttività X_t, l'Autorità determina inizialmente, 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 in termini di percentuale complessiva di recupero di efficienza produttiva (X^*). A partire da tale ultimo valore, l'Autorità procede a determinare l'indicatore di produttività annuale X_t (con esclusione del primo anno), valido per il primo periodo regolatorio, che risulta dalla seguente relazione $\prod_{t=1}^5 (1 - X_t) = 1 - X^*, X_t > 0, \forall t$ Per la concessione in oggetto, il valore della percentuale complessiva di efficienza produttiva X^* è pari a __, __%, mentre l'indicatore di produttività X_t da impiegarsi nella formula del <i>price cap</i> è pari a __, __%.	a partire dal secondo quinquennio regolatorio. 19.2 Ai fini del calcolo dell'indicatore di produttività X_t, l'Autorità determina inizialmente, 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 in termini di percentuale complessiva di recupero di efficienza produttiva (X^*) parametrato sui costi effettivamente efficientabili da parte del concessionario. A partire da tale ultimo valore, l'Autorità procede a determinare l'indicatore di produttività annuale X_t (con esclusione del primo anno), valido per il primo secondo periodo regolatorio, che risulta dalla seguente relazione $\prod_{t=1}^5 (1 - X_t) = 1 - X^*, X_t > 0, \forall t$ Per la concessione in oggetto, il valore della percentuale complessiva di recupero di efficienza produttiva X^* è pari a __, __%, mentre l'indicatore di	delibera n. 70/2016 impiegava tale metodologia per l'individuazione degli ambiti territoriali ottimali, e cioè dell'estensione chilometrica ritenuta ottimale per l'assegnazione delle nuove concessioni (economie di scala), e non l'individuazione dei costi efficienti dei singoli concessionari ai fini dell'individuazione dell'obiettivo da produttività di efficientamento. Si ritiene infine, che qualsiasi efficientamento non debba presentare ripercussioni negative sui livelli di sicurezza e sugli standard qualitativi e tecnologici. Si ritiene che il fattore di efficientamento possa essere applicato solo ai costi operativi e non anche ai costi degli asset non reversibili, e che debba essere calcolato solo sui costi operativi che possono essere efficientati dal concessionario. Si fa presente che l'incidenza sui costi operativi è: circa 35% personale, circa 40% manutenzioni; circa 15% servizi; circa 5% canoni di concessione; circa 5% materie prime e altri costi. L'unica componente di costo teoricamente efficientabile è quella attinente al costo del personale, in considerazione del fatto che alcune voci di costo, quali le manutenzioni e i canoni di concessione, sono incompressibili, e altre, quali i servizi e le materie prime, non sono particolarmente materiali. Tuttavia una riduzione del costo del lavoro, per essere attuabile, necessita inevitabilmente di leve operative in realtà non disponibili a causa dei rilevanti vincoli cui è
--	--	--	---	--

			produttività X_t da impiegarsi nella formula del <i>price cap</i> è pari a __, __ %.	sottoposta l'attività del concessionario; a titolo esemplificativo: - Clausole di salvaguardia/clausole sociali relative al personale previste nei contratti di concessione presi in gara; - <u>Accordo col Concedente</u> per il passaggio da obblighi di presenza fisica fissa al casello al concetto prestazionale di service level agreement. Senza questo si pone un tetto significativo all'efficienza raggiungibile. - <u>Accordi sindacali</u> per la riduzione del personale, con sottostante necessità di supporto politico e delle istituzioni. - <u>Stanziamiento dei costi necessari</u> per le incentivazioni di cui sopra. Considerato quanto sopra, si richiede che tale parametro di efficientamento venga eventualmente definito da ART a partire dal secondo periodo regolatorio. Infine si rileva che l'integrazione delle concessioni di SALT e AdF derivate dalla gara congiunta contribuirà all'incremento dell'efficienza in modo trascurabile, visto che si tratta di due autostrade fisicamente lontane fra loro (SALT termina a Sestri Levante e AdF ha inizio a Savona) con conseguente impossibilità di realizzare sinergie di carattere operativo.
--	--	--	--	--

 45 #

23	1 - 10	Meccanismi di premi/ penalità con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi [...] 23.7 Il concedente deve verificare annualmente il conseguimento degli indicatori-obiettivo nel corso del periodo regolatorio, utilizzando il seguente approccio: - ad ogni dimensione prestazionale deve essere assegnato un peso P_{qj}, con $\sum P_{qj}=1$; - se tutte le dimensioni I_{qj} non risultano essere singolarmente al di sopra della soglia minima, il concessionario deve essere penalizzato attraverso un correttivo tariffario basato sull'applicazione del limite massimo, pari al 2% della componente tariffaria di gestione; [...]	Meccanismi di di premi/ penalità con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi [...] 23.7 Il concedente deve verificare annualmente il conseguimento degli indicatori-obiettivo nel corso del periodo regolatorio, utilizzando il seguente approccio: - ad ogni dimensione prestazionale deve essere assegnato dal concedente un peso P_{qj}, con $\sum P_{qj}=1$; - se tutte la maggior parte delle dimensioni I_{qj} non risultano essere singolarmente al di sopra della soglia minima, il concessionario deve essere penalizzato attraverso un correttivo tariffario basato sull'applicazione del limite massimo, pari al 2% della componente tariffaria di gestione; [...]	Non si condivide la previsione che nel caso in cui tutte le dimensioni (I_{qj}) non risultino singolarmente al di sopra della soglia minima individuata, il concessionario debba essere penalizzato attraverso un correttivo tariffario basato sull'applicazione del limite massimo, pari al 2% della componente tariffaria di gestione. Tale previsione risulta infatti particolarmente iniqua se riferita ad un set di indicatori così numeroso ed eterogeneo come quello previsto. Si evidenzia che alcune delle aree tematiche proposte dall'Autorità risultano spesso di impossibile quantificazione sulla base di dati oggettivi (come ad esempio la customer satisfaction e il free flow che al momento risulta non implementabile), e di fatto scarsamente controllabili da parte sia del concessionario che del concedente. Si rileva inoltre che il sistema di penali/premi proposto dall'Autorità risulta particolarmente complesso, basato su un numero troppo elevato di indicatori, e di difficile monitoraggio da parte del concessionario. A tal proposito, si propone di introdurre un numero limitato di indicatori di qualità per consentire l'applicazione concreta del sistema di incentivazione, e di prevedere che essi siano solo oggettivi e non soggettivi al fine di utilizzare parametri che possono essere individuati in maniera incontrovertibile (attualmente IPAV e TIG). Si propone che eventuali nuovi indicatori vengano concordati con il concedente e che tali indicatori debbano
----	--------	--	--	--





				essere oggettivi e verificabili ai fini delle applicazioni delle penali. Si ritiene preferibile che gli obiettivi di qualità siano individuati solo sulla base di valori standard di settore che si applichino in maniera analoga al settore, e che i criteri di ponderazione e i pesi specifici di ciascun indicatore siano individuati dall'Autorità per il settore. Va tuttavia evidenziata la necessità che taluni parametri, quali la velocità media di percorrenza e la disponibilità dell'infrastruttura, siano valutati caso per caso in funzione del programma di investimenti per la sicurezza e l'incremento della vita utile dell'infrastruttura relativo alla singola concessionaria. Si evidenzia la necessità di evitare duplicazione con le penali previste nella Convenzione Unica.
24	1	Adegumento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti Con riferimento alla formula di adeguamento tariffario di cui al punto 22.1, la componente $\Delta TK_{(t+1)}$ è costituita da due sub-componenti, con le seguenti modalità: [...] b) la seconda sub-componente ($HK_{(t+1)}$) rappresenta la penalità applicabile nel caso in cui il ritardo nell'effettuazione degli investimenti sia imputabile al	Adegumento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti Con riferimento alla formula di adeguamento tariffario di cui al punto 22.1, la componente $\Delta TK_{(t+1)}$ è costituita da due sub-componenti, con le seguenti modalità: [...] b) la seconda sub-componente ($HK_{(t+1)}$) rappresenta la penalità applicabile nel caso in cui il ritardo nell'effettuazione degli investimenti sia imputabile al	Si ritiene che il meccanismo di penalità previsto nella componente tariffaria di costruzione con riferimento ai ritardati investimenti non possa essere basato su meccanismi discrezionali, lasciati alla verifica del concedente, in quanto: - Tale sistema introduce incertezza rispetto ai profili tariffari attesi dal concessionario nel corso del periodo regolatorio; - Il sistema dovrebbe eventualmente prevedere un meccanismo simmetrico di allocazione del rischio di costruzione, nei soli casi in cui il ritardo è attribuibile colpa o fatto del concedente e non del concessionario.

[Handwritten signature]

		investimenti sia imputabile al concessionario, al fine di disincentivare il posticipo degli investimenti stessi, fatti salvi i meccanismi di penalità previsti dalla convenzione, che possono arrivare anche alla revoca della stessa, e si determina come segue: [...]	concessionario, sulla base di una sentenza emessa da un Tribunale Amministrativo, al fine di disincentivare il posticipo degli investimenti stessi, fatti salvi i meccanismi di penalità previsti dalla convenzione, che possono arrivare anche alla revoca della stessa, e si determina come segue: [...]	Si rileva inoltre che attualmente le concessioni prevedono un sistema di penali, non direttamente consuntivate nei livelli tariffari, che disincentivano comportamenti opportunistici da parte del concessionario e garantiscono di fatto l'assenza di sovra-compensazioni. A tal proposito si ricorda che il sistema tariffario vigente di fatto già garantisce che i livelli tariffari riconosciuti al concessionario siano basati esclusivamente sul valore a consuntivo degli investimenti effettivamente realizzati e riconosciuti dal concedente.
--	--	---	--	--

Dr. n. #