

**Parere al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili reso dall’Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell’art. 43 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, avente ad oggetto l’aggiornamento del Piano Economico Finanziario relativo alla Convenzione Unica tra Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. e Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.**

L’ Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità o ART), nella seduta del 23 settembre 2022,

premesse che:

- in data 1° agosto 2007 è stata sottoscritta la Convenzione Unica tra Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. (di seguito: CAL) e Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. (di seguito: APL) relativa a progettazione, costruzione e gestione del collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-valico del Gaggiolo e opere ad esso connesse, approvata in data 12 febbraio 2008 con decreto interministeriale n. 1667 del Ministro delle Infrastrutture di concerto con il Ministro dell’Economia, registrato alla Corte dei conti in data 18 aprile 2008, efficace dal 24 aprile 2008, data di comunicazione da parte di CAL ad APL dell’avvenuta registrazione alla Corte dei Conti del decreto Interministeriale;
- in data 6 maggio 2010 è stato sottoscritto l’Atto Aggiuntivo n. 1 a detta Convenzione, approvato con decreto interministeriale n. 110 del 24 marzo 2011 – unitamente all’Atto integrativo, sottoscritto in data 2 marzo 2011, per il recepimento delle indicazioni del Ministero dell’Economia e delle Finanze rese in data 1° marzo 2011 – e divenuto efficace a decorrere dal 24 giugno 2011, data di relativa registrazione alla Corte dei conti;
- in data 20 dicembre 2018 è stato sottoscritto l’Atto Aggiuntivo n. 2 a detta Convenzione, approvato con decreto interministeriale n. 585 del 19 dicembre 2019, divenuto efficace a decorrere dal 20 febbraio 2020, data di relativa registrazione alla Corte dei conti;
- con delibera n. 70/2016 del 23 giugno 2016 l’Autorità ha approvato la Misura di regolazione relativa alla definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, di cui all’Allegato 1 alla medesima delibera;
- con delibera n. 106/2020 del 18 giugno 2020, a conclusione del procedimento avviato con delibera n. 70/2020, l’Autorità ha approvato il sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica tra CAL e APL, di cui al relativo Allegato A (di seguito: Sistema tariffario ART);
- con note prot. 3204 e 3216 dell’8 febbraio 2021 (acquisite rispettivamente ai prott. 1722/2021 e 1727/2021), la Direzione Generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (di seguito: DGVCA-MIMS) ha trasmesso la proposta di aggiornamento del Piano Economico Finanziario (PEF), per l’espressione del parere previsto dall’articolo 43, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201;
- con nota prot. 2676/2021 del 1° marzo 2021, gli Uffici dell’Autorità hanno illustrato alla DGVCA-MIMS, nonché per conoscenza a CAL, alcuni profili per i quali si rendeva necessario acquisire puntuale riscontro ai fini del completamento dell’istruttoria;
- con note del 30 marzo 2021, pervenute per conoscenza all’Autorità (acquisite rispettivamente ai prott. 3944/2021 e 3945/2021), CAL ha trasmesso alla DGVCA-MIMS la relazione contenente il

- riscontro alle osservazioni formulate dagli Uffici dell’Autorità, corredata di 11 allegati, includendo inoltre la versione aggiornata dello Schema di Atto Aggiuntivo n. 3, comprensivo dei seguenti allegati: (i) Piano Economico Finanziario aggiornato, con inclusi Piano Finanziario Regolatorio e relativa Relazione di Accompagnamento (con allegati); (ii) cronoprogramma degli investimenti aggiornato; (iii) studio trasportistico aggiornato al mese di febbraio del 2020;
- con nota prot. 9893 del 9 aprile 2021 (acquisita al prot. 4323/2021 in pari data), la DGVCA-MIMS ha trasmesso agli Uffici dell’Autorità parte della documentazione integrativa già acquisita per conoscenza da CAL, per gli adempimenti di competenza;
  - il Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte, con sentenza n. 384 pubblicata il 13 aprile 2021, ha parzialmente annullato la delibera n. 106/2020, accogliendo, nei sensi di cui in motivazione (in particolare con riferimento al recupero di efficienza ed alla remunerazione del capitale investito), il ricorso presentato da APL;
  - con nota prot. 7556/2021 del 6 maggio 2021, gli Uffici dell’Autorità hanno comunicato alla DGVCA-MIMS e, per conoscenza, al concedente CAL l’intenzione di presentare ricorso in appello avverso tale sentenza, con contestuale richiesta di sospensione degli effetti, rappresentando che si sarebbe potuto procedere all’espressione del parere di competenza soltanto all’esito dell’indicato contenzioso, in considerazione delle decisioni del Consiglio di Stato, anche in sede cautelare. Con la stessa nota: (i) sono stati segnalati alla DGVCA-MIMS e a CAL alcuni profili di potenziale criticità in considerazione delle risultanze delle analisi che era stato comunque possibile svolgere da parte dei competenti Uffici dell’Autorità; (ii) sono state allegate alcune osservazioni, nonché alcuni suggerimenti riguardanti le modifiche da apportare agli atti convenzionali, al fine di adeguarne le previsioni al mutato quadro normativo e regolatorio in materia di concessioni autostradali;
  - il Consiglio di Stato, con sentenza n. 3484 pubblicata il 4 maggio 2022, ha accolto l’appello conseguentemente presentato dall’Autorità e, in parziale riforma della citata sentenza n. 384/2022 del TAR Piemonte, ha respinto per intero il ricorso proposto in primo grado da APL;
  - con nota dell’8 giugno 2022, pervenuta per conoscenza all’Autorità (acquisita al prot. 14314/2022), CAL ha trasmesso alla DGVCA-MIMS il riscontro alle osservazioni formulate dall’Autorità con nota prot. 7556/2021 e il Piano Economico Finanziario conseguentemente aggiornato;
  - con nota prot. 18639 del 18 luglio 2022 (acquisita al prot. 16580/2022 in pari data), la DGVCA-MIMS ha trasmesso agli Uffici dell’Autorità la documentazione integrativa già acquisita per conoscenza da CAL, per la definizione del parere di competenza;
  - nel corso dell’audizione occorsa in data 6 settembre 2022, e con conseguente comunicazione e-mail del 9 settembre 2022 (prot. ART 19077/2022), CAL e APL hanno fornito gli elementi tecnici di chiarimento richiesti dagli Uffici dell’Autorità, contestualmente alla convocazione dell’indicata audizione, con nota prot. 17047/2022 del 27 luglio 2022;

esaminata la documentazione trasmessa, ai sensi dell’art. 43, comma 1, del d.l. 201/2011, ritiene di svolgere le seguenti osservazioni, alle quali andranno adeguate le pertinenti disposizioni dello Schema di Atto aggiuntivo interessato, al cui riguardo gli Uffici dell’Autorità si sono già espressi con la citata nota prot. 7556/2021 attraverso osservazioni e suggerimenti che il concedente, nella sua relazione di ottemperanza allegata alla nota della DGVCA-MIMS prot. ART 18639/2022, si è impegnato a recepire.

## I. Considerazioni preliminari

Come risultante dall'art. 2 della Convenzione Unica, il PEF, trasmesso con la citata nota prot. ART 16580/2022, si riferisce alla costruzione e all'esercizio delle seguenti tratte autostradali:

Denominazione		Km a pedaggio
<b>A36</b>	Autostrada Pedemontana Lombarda, corrente tra Dalmine - Como - Varese - Valico del Gaggiolo, con diramazioni per la Tangenziale Est di Milano (Usmate) e per l'A-8 (Castronno)	87,51
<b>A59</b>	1° Lotto Tangenziale di Como	4,31
<b>A60</b>	1° Lotto Tangenziale di Varese	7,03
<b>Totale</b>		<b>98,85</b>

Allo stato attuale risultano in esercizio una tratta di 30,19 km dell'autostrada A36 (tra l'A8 Milano-Varese e l'A9 Milano-Como, nonché tra l'A9 e lo svincolo di Lentate sul Seveso – tratte A e B1) e le intere tratte A59 e A60. In riferimento alle ulteriori tratte dell'autostrada A36, è prevista l'entrata in esercizio in due fasi: al 1° agosto 2025 (per 33,60 km, in sovrapposizione alla Milano-Meda e da questa alla Tangenziale Est, presso Usmate – tratte B2 e C) e al 1° luglio 2030 (per 23,72 km, dalla Tangenziale Est all'A4, presso Filago, tratta D).

L'estesa chilometrica complessiva delle tratte gestite, a regime, risulterà quindi inferiore al minimo (180 km) individuato al punto 2 della misura di regolazione approvata con la citata delibera n. 70/2016 per gli ambiti ottimali di gestione, valore al di sotto del quale si rileva la presenza di significative inefficienze di costo, fortemente crescenti al ridursi dell'estesa stessa.

La scadenza della concessione deve intendersi fissata al 1° luglio 2060, in quanto l'articolo 4.1 della Convenzione Unica, stipulata il 1° gennaio 2007, dispone che detto termine sia stabilito *“al trentesimo anno successivo a quello di definitiva entrata in esercizio dell'intera autostrada”*<sup>1</sup>.

Il Piano si sviluppa conseguentemente su un orizzonte temporale di oltre 40 anni (dal 1° gennaio 2020 al 30 giugno 2060) e, fatte salve le difformità applicative di seguito evidenziate, prevede:

- l'assenza di incrementi tariffari dal 2020 al 2022, un incremento predeterminato e pari a +1,51% annuo dal 2023 al 2024, e un incremento lineare, derivante dall'applicazione del meccanismo di poste figurative di cui al punto 2.14 del Sistema tariffario ART, pari a + 2,29% annuo, dal 2025 alla scadenza della concessione.

Al riguardo, si registra come in conseguenza di tale impostazione, che vede una crescita lineare continua del pedaggio dal 2025, tenuto conto della durata della concessione, la tariffa unitaria media stimata dal gestore al 2060 finisce per risultare più che doppia rispetto a quella prevista per il 2020, senza peraltro che sia stata formulata alcuna valutazione sulla sostenibilità della stessa da parte dell'utenza;

- una variazione del traffico pagante da circa 0,287 milioni di veicoli-km totali nel 2019 a circa 1,364 milioni di veicoli-km totali al 2059<sup>2</sup>, tenuto anche conto della progressiva entrata in esercizio di tutte le tratte oggetto della concessione (tratte B2 e C - 1° agosto 2025, tratta D – 1° luglio 2030).

Si precisa che il concessionario applica un sistema di esazione *free-flow*, che asseritamente determina l'insorgere di mancati introiti, previsti pari all'8% dei ricavi annui per il periodo 2020-2045 e successivamente pari al 6% degli stessi. Conseguentemente, i livelli di traffico stimati per il medesimo periodo, descritti *supra*, sono stati proporzionalmente diminuiti delle medesime percentuali. Va altresì

<sup>1</sup> Si registra come, nella convenzione originaria del 2007, la scadenza della concessione fosse fissata, sebbene in via presuntiva, al 2045. Ne consegue che, nel tempo, sono finora maturati ritardi per oltre 15 anni rispetto a tale termine.

<sup>2</sup> Tale ultimo dato corrisponde all'ultima annualità intera di cui è disponibile la stima, posto che la scadenza della concessione è prevista al 30 giugno 2060. Si configura pertanto un Tasso medio di incremento CAGR pari a + 3,88% annuo.

precisato che, a parziale compensazione dei maggiori livelli tariffari unitari derivanti da tale impostazione, i costi operativi assunti all'anno base, ai fini della costruzione tariffaria, sono stati a loro volta diminuiti di un importo pari all'ammontare annuo del recupero di tali mancati introiti, come risultante dai dati del bilancio di esercizio;

- un capitale investito netto, al 31 dicembre 2019, pari a circa 627,9 milioni di euro, composto come illustrato nella tabella che segue:

Composizione del Capitale investito netto al 31 dicembre 2019		Valore (milioni di euro)
1	Immobilizzazioni in beni reversibili da bilancio di esercizio 2019, inclusive di rivalutazioni	1.434,8
2	Fondo di ammortamento maturato al 31 dicembre 2019	-12,3
3	Contributi pubblici al 31 dicembre 2019	-1.027,4
4	Lavorazioni in corso al 31 dicembre 2019, al netto dei contributi pubblici	70,4
5	Credito di poste figurative maturato al 31 dicembre 2019	162,4
<b>Totale</b>		<b>627,9</b>

- un piano di investimenti, per il periodo compreso tra il 1° gennaio 2020 ed il 1° luglio 2060, pari a circa 2.414,5 milioni di euro, al netto dei contributi pubblici;
- l'applicazione di un recupero di efficienza produttiva pari al 2,18%, attraverso la previsione di un indicatore di produttività X pari a 0,22% annuo, con imputazione a partire dal 2021 fino al 2030 (ovverosia per 10 annualità).

Su tale imputazione – che, in applicazione di quanto previsto dal punto 20.4 del Sistema tariffario ART, determina per l'indicatore di produttività una diversa distribuzione rispetto a quella quinquennale prevista nella formula di cui al punto 20.2 del Sistema stesso – il concedente CAL, nelle sue relazioni di accompagnamento al PEF trasmesse all'Autorità, si è espresso favorevolmente per le seguenti ragioni: (i) l'esiguità della estesa chilometrica della tratta autostradale in concessione rispetto alla soglia minima definita con delibera dell'Autorità n. 70/2016; (ii) la progressiva entrata in esercizio delle tratte autostradali nel corso del 2025 e del 2030. Inoltre, il concedente, nella relazione allegata citata nota prot. ART 4323/2021, afferma che *“l'infrastruttura autostradale è caratterizzata da una netta preponderanza dei costi fissi sul totale dei costi operativi e quindi l'efficientamento è stato applicato su un orizzonte temporale tale da poter ricomprendere l'avvenuta entrata in esercizio dell'intera infrastruttura, circostanza non raggiungibile ipotizzando un solo quinquennio”*;

- l'applicazione, dal 2020 fino alla fine della concessione, di un tasso di inflazione pari allo 0,3%, che fa riferimento alle proiezioni macroeconomiche formulate nel Bollettino economico della Banca Centrale Europea disponibile alla data di prima stesura del PEF;
- un tasso di remunerazione, per le opere realizzate o in corso di realizzazione, corrispondente al tasso interno di rendimento delle attività autostradali scaturente dall'applicazione del sistema tariffario previgente (di seguito: TIR previgente), pari al 6,24%;
- un tasso di remunerazione, per le opere da realizzare, corrispondente al tasso medio ponderato del costo del capitale (di seguito: WACC), pari al 5,73% (tasso nominale pre-tax). Detto tasso, tuttavia, è stato ridotto a 4,08% (tasso nominale post-tax) nel periodo 2021-2041, asseritamente per tenere conto degli effetti economico-finanziari derivanti dall'esenzione fiscale ai fini IRES e IRAP per circa 286 milioni di euro e dalla compensazione del debito IVA per circa 515 milioni di euro<sup>3</sup>, in applicazione delle misure di defiscalizzazione ex art. 18 l. 183/2011, previste dagli atti concessori a compensazione di un contributo a fondo perduto pari a circa 800 milioni di euro nel periodo 2021-2041;
- l'inclusione nel modello tariffario convenuto tra concedente e concessionario, quale componente tariffaria

<sup>3</sup> Vedi Relazione accompagnatoria del Piano Economico Finanziario (allegata a nota prot. ART 16580/2022), pag. 6.

per oneri di concessione, a partire dal 2030, di un importo corrispondente all'utilizzo del fondo svalutazione crediti relativo ai pedaggi derivanti dall'attività di esazione che APL svolge per conto di Autostrade per l'Italia, pro-soluto;

- un indicatore di redditività, rappresentato dal Tasso interno di rendimento di progetto (TIR), pari al 4,79%<sup>4</sup>, calcolato su un orizzonte temporale dal 2008 al 2060;
- indicatori di sostenibilità finanziaria, rappresentati dal valore minimo dei parametri DSCR (*Debit Service Coverage Ratio*) e LLCR (*Loan Life Coverage Ratio*), rispettivamente pari a 1,78 e 2,36<sup>5</sup>, in linea con i valori di soglia comunemente adottati nei rapporti concessori autostradali.

Il Piano Economico Finanziario, sebbene orientato al recepimento del Sistema tariffario ART, in conformità con le disposizioni di cui all'art. 13, comma 3, del d.l. 30 dicembre 2019, n. 162, deve essere soggetto a revisione per ovviare alle difformità applicative di seguito descritte, idonee a riflettersi sui livelli tariffari applicabili all'utenza.

## II. Osservazioni dell'Autorità

### 1. Periodo regolatorio e applicazione del Sistema tariffario ART

In merito al periodo regolatorio, si evidenzia che il punto 32 del Sistema tariffario ART prevede esplicitamente l'applicazione del nuovo regime tariffario a partire dal 1° gennaio 2021 e che, ai sensi del medesimo sistema, in presenza di un periodo regolatorio 2020-2024, la costruzione tariffaria – al fine di garantire la continuità tra i diversi periodi regolatori – deve essere effettuata:

- per la sola annualità 2020, a seguito di un aggiornamento del Piano Economico Finanziario, elaborato dal concessionario sulla base del Sistema tariffario previgente, secondo le modalità di cui al punto 17.3 del Sistema tariffario ART, facendo riferimento al periodo temporale esteso fino alla scadenza della concessione;
- per le annualità 2021-2024, a seguito di un aggiornamento del Piano Economico Finanziario, elaborato dal concessionario sulla base del Sistema tariffario ART, tenendo conto delle valutazioni del concedente in merito alla valorizzazione, al 31 dicembre 2020: (i) del capitale investito netto; (ii) del TIR previgente di cui al punto 17 del Sistema tariffario ART; (iii) del credito di poste figurative relativo al medesimo sistema tariffario previgente.

Di contro, nella specie, le valutazioni in merito alle componenti economiche e patrimoniali relative al previgente sistema tariffario risultano effettuate con riferimento alla quantificazione al 31 dicembre 2019, rendendo in tal modo – di fatto – retroattiva al 1° gennaio 2020 l'applicazione del nuovo regime tariffario, in difformità rispetto a quanto previsto dalla delibera n. 106/2020.

CAL, nella propria relazione allegata alla nota prot. ART 16580/2022, afferma che *“L'applicazione del nuovo sistema tariffario ART a partire dal primo anno del nuovo periodo regolatorio è la medesima impostazione utilizzata nella procedura di aggiornamento del piano economico-finanziario relativo alla Tangenziale Est Esterna di Milano (“TEM”), di cui CAL è ente concedente”*.

Al riguardo, si segnala che l'approccio adottato per TEM è stato ritenuto ammissibile dal CIPESS, nella propria delibera n. 55/2021 del 3 novembre 2021, in quanto, in tale occasione, il concedente ha potuto dimostrare che l'applicazione anticipata del nuovo sistema regolatorio *“risulta maggiormente conveniente per l'utenza*

---

<sup>4</sup> Vedi Relazione accompagnatoria del Piano Economico Finanziario (allegata a nota prot. ART 16580/2022), pag. 22.

<sup>5</sup> Vedi Relazione accompagnatoria del Piano Economico Finanziario (allegata a nota prot. ART 16580/2022), pag. 22.

*autostradale*<sup>6</sup>.

Si ritiene al riguardo necessario che il concedente fornisca l'esito di analoga verifica anche per il caso di specie.

## **2. Effetti economici da COVID-19**

Si segnala che il Piano non include recuperi di effetti economici scaturenti dell'emergenza sanitaria dovuta al COVID-19; tuttavia, il concedente CAL, nella propria relazione allegata alla nota prot. ART 16580/2022, afferma che tale aspetto è stato espressamente disciplinato nello schema di Atto Aggiuntivo n. 3 in forza delle previsioni convenzionali in merito ad aggiornamento e revisione del PEF, prevedendo in particolare quanto segue: *"CAL e il Concessionario hanno convenuto di non modificare lo studio del traffico posto a base del PEF2020 e di recuperare gli eventuali minori ricavi, conseguenti ai minori volumi di traffico determinati dall'epidemia da COVID-19, consuntivati nel periodo regolatorio e verificati dal Concedente, nell'ambito dell'aggiornamento da effettuare per il prossimo periodo regolatorio, secondo quanto previsto all'art. 12 della Convezione."*

Al riguardo, si sottolinea che, come più volte già evidenziato dall'Autorità<sup>7</sup>, l'inclusione in tariffa, in termini di ammissibilità, avuto riguardo sia alla quantificazione che alla eventuale modulazione nel tempo di eventuali ristori correlati agli effetti economici scaturenti dell'emergenza sanitaria dovuta al COVID-19, tenuto conto anche della sostenibilità da parte dell'Utenza della tariffa risultante, rimane nella esclusiva responsabilità dei concedenti, ferma restando l'applicazione della metodologia individuata dall'Autorità<sup>8</sup>, con particolare riferimento alle risultanze delle partite economiche iscritte a bilancio di esercizio, al netto dei benefici derivanti dalle misure di sostegno alle imprese adottate dal Governo.

## **3. Determinazione della tariffa unitaria media di riferimento**

Nella formulazione da ultimo trasmessa da parte di APL, la tariffa unitaria media relativa al 2019 – riferimento su cui impostare la dinamica tariffaria in applicazione del Sistema tariffario ART – è stata assunta dal concessionario pari a 0,13889 €/veic\*km, valore calcolato al netto del canone, ma sulla base di una formula che non risulta formalmente corretta, in quanto il canone stesso, secondo la metodologia adottata, non pare rappresentare il 2,4% del pedaggio netto, quanto piuttosto il 2,4% del pedaggio lordo.

## **4. Dinamica della componente tariffaria di gestione**

### *4.1 Metodologia di determinazione*

Occorre preliminarmente sottolineare che, ai sensi del punto 18 del Sistema tariffario ART, la dinamica della componente tariffaria di gestione si basa sull'evoluzione annua, applicando la metodologia *price cap*, della tariffa unitaria media all'Anno ponte, a sua volta determinata come rapporto fra i pertinenti costi di gestione (scaturenti dai costi all'Anno base, incrementati del tasso di inflazione programmata) e i volumi di traffico medi del periodo tariffario.

Alla luce della documentazione trasmessa da CAL, si registra come il concessionario abbia invece fatto derivare la tariffa di gestione annua dalla mera evoluzione delle diverse componenti del costo di gestione

---

<sup>6</sup> Vedi punto 4.1 delibera CIPESS n. 55/2021 del 3 novembre 2021 (<https://ricerca-delibere.programmazioneeconomica.gov.it/media/docs/2021/E210055.pdf>)

<sup>7</sup> A partire dal parere n. 8/2020 del 14 ottobre 2020.

<sup>8</sup> Vedi note prot. ART 7405/2021 del 4 maggio 2021 e prot. ART 11119/2021 del 15 luglio 2021.

(attraverso l'applicazione di criteri peculiari, vedi *infra*), nonché dall'evoluzione dei volumi di traffico.

In proposito il concedente, nella propria relazione allegata alla nota prot. ART 16580/2022, ha sottolineato come “*l'evoluzione dei costi operativi delle differenti tratte sia basata solamente sull'efficiamento X trasmesso dall'ART e sull'inflazione programmata*”, ed ha fornito, nel corso della citata audizione del 6 settembre 2022, adeguati chiarimenti sulla metodologia adottata, che ha previsto, tra l'altro:

- a) la determinazione di un costo chilometrico unitario riferibile ai costi di gestione all'anno base delle tratte in esercizio, valutato al netto dei costi amministrativi e generali. Detto costo, cui è applicata la dinamica tariffaria di cui alla formula del *price cap*, è stato poi utilizzato per quantificare gli oneri di gestione incrementali derivanti dall'entrata in esercizio di nuove tratte, rispettivamente dal 2025 e dal 2030;
- b) il trattamento, a partire dal 2025, della partita di costo descritta al precedente punto a) e di quella relativa al recupero dei mancati introiti da pedaggio illustrata *supra*, nell'ambito dell'affidamento ad un soggetto terzo di un contratto di *Operation & Maintenance* a partire da tale annualità;
- c) il trattamento, a partire dalla data di conclusione dei lavori di costruzione dell'infrastruttura autostradale (prevista per il 2030), dei costi operativi capitalizzati fino a tale data, perché afferenti a personale impegnato nella realizzazione dell'opera.

Con riferimento alle componenti tariffarie sopra illustrate, CAL ha precisato, nel corso della citata audizione, che le valutazioni assunte alla base della costruzione tariffaria potranno in ogni caso essere modificate, disponendo di informazioni più aggiornate, in occasione delle successive revisioni del PEF.

In ragione di tale asserzione e tenuto conto che, come illustrato *supra*, nel periodo tariffario 2020-2024 la dinamica dei prezzi praticati all'utenza è strettamente vincolata all'applicazione di incrementi tariffari predeterminati (0,00% dal 2020 al 2022 e +1,51% dal 2023 al 2024) – prescindendo dunque dal livello cumulato sull'intero periodo concessorio della componente tariffaria di gestione – si ritiene necessario prescrivere al concessionario il ricalcolo della dinamica tariffaria della stessa componente di gestione, adottando una metodologia pienamente conforme ai dettami del Sistema tariffario ART, ossia: (i) partendo dai costi di gestione determinati all'anno base; (ii) facendoli evolvere all'anno successivo con applicazione del tasso di inflazione programmata; (iii) dividendo il conseguente ammontare per i volumi di traffico medi del periodo 2020-2024; (iv) applicando alla conseguente tariffa unitaria media 2020 la dinamica del *price cap* (inflazione + efficientamento); (v) includendo, ove necessario, gli oneri di gestione incrementali derivanti dall'entrata in esercizio di nuove tratte autostradali.

#### 4.2 Computo dell'extraprofitto da attività accessorie

Nel computo dell'extra-profitto da attività accessorie, il concessionario assume in tariffa, in deduzione rispetto ai costi operativi all'Anno base, oneri per oltre 3,1 milioni di euro, che tuttavia, come desumibile dal bilancio di esercizio, non risultano essere – ai sensi delle definizioni di cui al punto 3.1, lettera b) (Attività accessorie) e lettera c) (Attività non pertinenti) del Sistema tariffario ART – proventi da attività accessorie (asseritamente assenti), quanto piuttosto correlati a ricavi da attività apparentemente non pertinenti (essendo prevalentemente riconducibili a recupero dei mancati introiti da pedaggio *free flow*, ma anche a sopravvenienze attive, risarcimenti e recupero di spese legali).

In particolare:

- non si ritiene che sopravvenienze attive, risarcimenti e recupero di spese legali debbano essere conteggiati fra i proventi da attività accessorie, in quanto non correlabili ad attività collegate allo sfruttamento commerciale delle aree e delle pertinenze autostradali relative alle tratte oggetto di concessione. Conseguentemente, si prescrive al concessionario l'espunzione di tali partite dal computo;

- per quanto attiene al recupero dei mancati introiti correlati alla riscossione *free flow*, ai fini tariffari si ritiene ammissibile l'assimilazione di tale partita a proventi da attività accessorie, posto che per effetto del criterio di attribuzione adottato si determina una diminuzione dei costi di gestione all'anno base, compatibile con l'esigenza di compensare, almeno parzialmente, la diminuzione dei livelli di traffico stimati, illustrata *supra*. Tuttavia, si ritiene necessario prescrivere ad APL che, in applicazione di quanto previsto al punto 11 del Sistema tariffario ART, proceda al computo della partita economica in questione secondo le seguenti fasi: (i) quantificando i ricavi correlati al recupero dei citati mancati introiti; (ii) provvedendo alla deduzione da tali ricavi dei relativi costi; (iii) trattenendo la quota di profitto ragionevole.

## 5. Metodologia di calcolo del TIR previgente

Con riferimento al calcolo del tasso interno di rendimento riconducibile al sistema tariffario previgente, di cui al punto 17 del sistema tariffario ART, alla luce dell'analisi della documentazione allegata alla nota prot. ART 16580/2022, si evidenzia che:

- la composizione del CIN al 31 dicembre 2019 differisce da quella adottata per la determinazione della componente tariffaria di costruzione afferente al sistema tariffario ART. La differenza, pari a circa 1,3 milioni di euro<sup>9</sup>, appare riconducibile all'inclusione delle seguenti voci: (i) immobilizzazioni immateriali; (ii) "quota fondo ammortamento beni reversibili riferita a oneri finanziari e costo personale capitalizzato"; (iii) "risconti passivi su contributi teorici";
- gli oneri finanziari<sup>10</sup> risultano computati al netto dei costi fissi di finanziamento;
- le imposte<sup>11</sup> risultano computate al netto delle variazioni annue del credito/debito tributario (voce che incorpora gli effetti delle misure di defiscalizzazione ammesse, come illustrato *supra*).

Si ritiene necessario che il concedente proceda ad effettuare adeguate verifiche su quanto sopra evidenziato, finalizzate ad assicurare la necessaria coerenza del calcolo con la disciplina tariffaria di cui al punto 17 del sistema tariffario ART.

## 6. Applicazione del meccanismo di poste figurative

Con riferimento alle Poste figurative di cui al punto 26 del Sistema tariffario ART, da applicare alla dinamica della componente tariffaria di costruzione, occorre evidenziare che il calcolo del tasso di attualizzazione adottato per la verifica della neutralità finanziaria, scaturente dalla media dei tassi di remunerazione adottati, ponderata sulla base del volume degli investimenti, non risulta aver preso a riferimento l'intero periodo concessorio (2020-2060), limitandosi al periodo 2020-2057<sup>12</sup>.

Si ritiene necessario prescrivere al concessionario di provvedere al ricalcolo di tale tasso di attualizzazione e al conseguente riconteggio delle poste figurative, al fine di assicurarne la neutralità finanziaria.

## 7. Misure di defiscalizzazione

Con riferimento all'applicazione delle misure di defiscalizzazione di cui all'art. 18 della l. 183/2011, indicate *supra* (esenzione IRES-IRAP e compensazione debito IVA) e previste negli atti concessori, si rileva la necessità

---

<sup>9</sup> Vedi file xls "PEF CIPE", Foglio "TIR", cella E4.

<sup>10</sup> Vedi file xls "PEF CIPE", Foglio "TIR", celle F6:AT6.

<sup>11</sup> Vedi file xls "PEF CIPE", Foglio "TIR", celle F7:AT7.

<sup>12</sup> Vedi file xls "PEF 2020", Foglio "PFR ART", cella C104.



da parte del concessionario, nell'attenersi alle norme che regolano tale forma di contribuzione<sup>13</sup>, di prospettare una adeguata e puntuale rappresentazione di dette misure anche ai fini della costruzione tariffaria, nel Piano finanziario regolatorio redatto sulla base del Sistema tariffario ART.

A tale riguardo, si ritiene necessario prescrivere al concessionario di provvedere:

- a. ad operare una opportuna riduzione del WACC durante il periodo di applicazione delle misure stesse, per il recupero di IRES e IRAP non versate;
- b. a riportare il valore delle misure di defiscalizzazione IVA attraverso l'appostamento di adeguati importi di segno negativo tra gli oneri integrativi di cui al punto 2.12 del Sistema tariffario ART.

Si rileva peraltro che il mancato coordinamento tra l'applicazione di tali misure e la loro corretta rappresentazione nel Piano Finanziario regolatorio e nel Piano economico finanziario può determinare un impatto sugli indicatori di sostenibilità della concessione.

## 8. Indicatori di sostenibilità economica e finanziaria

Fatto salvo quanto evidenziato a proposito delle misure di defiscalizzazione, con riferimento agli indicatori di sostenibilità economica e finanziaria, come indicati *supra*, pur confermando la loro sostanziale conformità ai valori di riferimento comunemente adottati per le concessioni autostradali, si osserva quanto segue:

- il calcolo del DSCR risulta adottato solo a decorrere dal 2026, in ragione della sua indisponibilità nelle annualità precedenti, caratterizzate da flussi di cassa al servizio del debito significativamente negativi, con conseguente impossibilità di provvedere al rimborso del debito;
- la presenza di un idoneo indicatore di sostenibilità finanziaria a decorrere dal 2026 risulta inoltre fortemente influenzata dal significativo aumento dei ricavi dal 2024 al 2026 (+137%), correlato all'apertura delle nuove tratte autostradali indicate *supra*;
- il Piano prevede il rimborso dei debiti in scadenza a partire dalle annualità 2025 e 2026.

Alla luce di quanto osservato, corre l'obbligo di segnalare come eventuali ritardi nel completamento dell'infrastruttura autostradale, con conseguente indisponibilità dei correlati ricavi stimati, potrebbero comportare squilibri nella sostenibilità finanziaria del progetto, determinando la necessità di revisione del PEF.

\*\*\*

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, è reso il parere ai sensi dell'art. 43 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201.

Il presente Parere è trasmesso al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e a Concessioni Autostradali Lombarde S.p.a., nonché pubblicato sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

Torino, 23 settembre 2022

Il Presidente  
Nicola Zaccheo

(documento firmato digitalmente  
ai sensi del d.lgs. 82/2005)

---

<sup>13</sup> Vedi, in particolare la delibera CIPE n. 1/2013 del 18 febbraio 2013.