



INDAGINE CONOSCITIVA

SISTEMA TARIFFARIO DI PEDAGGIO RELATIVO ALLE
CONCESSIONI DI CUI ALL'ARTICOLO 37, COMMA 2,
LETTERA G), DEL D.L. 201/2011

Relazione breve

8 maggio 2024

ART

1. PREMESSA

In esito alle risultanze della verifica di impatto della regolazione (di seguito: VIR) effettuata dagli Uffici dall’Autorità sulla metodologia alla base dei Sistemi tariffari di pedaggio relativi alle concessioni autostradali, avviata con delibera n. 181/2023 del 23 novembre 2023 e conclusa in data 24 gennaio 2024, è emersa l’opportunità di intervenire sulla predetta metodologia, sia attraverso l’adozione di indicazioni operative finalizzate a favorire una più puntuale applicazione dei pertinenti Sistemi tariffari come approvati dall’Autorità, sia considerando eventuali ipotesi di revisione, da sottoporre a consultazione pubblica, in ragione, in particolare, dei cambiamenti nel frattempo intervenuti nel settore.

In riferimento al primo profilo, le predette indicazioni operative sono state fornite ai soggetti interessati con delibera n. 15/2024 dell’8 febbraio 2024 recante *“Applicazione dei principi e dei criteri della regolazione economica delle concessioni autostradali approvati ai sensi dell’articolo 37, comma 2, lettera g) del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201. Indicazioni operative”*.

Per quanto attiene al secondo profilo, secondo quanto previsto all’art. 3 del *Regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti per la formazione delle decisioni di competenza dell’Autorità e per la partecipazione dei portatori di interesse*, l’Autorità ha adottato una delibera per l’immediato avvio di una indagine conoscitiva finalizzata alla raccolta presso gli *stakeholders* delle informazioni necessarie per la definizione di un quadro di riferimento sufficientemente esaustivo per l’adozione di ragionevoli e ponderate misure di aggiornamento dei Sistemi tariffari relativi alle concessioni autostradali, con particolare riferimento a:

- i. effettiva vita utile degli *asset* reversibili realizzati, in corso di realizzazione o da realizzare, ricondotti in categorie omogenee e con un livello di disaggregazione tale da poter consentire l’analisi dei sottostanti criteri di valorizzazione e stratificazione temporale, indipendentemente dalla scadenza della concessione e dalla metodologia di ammortamento utilizzata;
- ii. componenti del costo del debito dei singoli concessionari e relativa valorizzazione.

Detta indagine conoscitiva è stata avviata con delibera n. 29/2024 del 29 febbraio 2024 e il termine di conclusione del procedimento è stato fissato al 29 marzo 2024.

1.1. I questionari inviati

Per acquisire le informazioni necessarie in maniera omogenea, con nota prot. ART n. 25688/2024 dell’8 marzo 2024 gli Uffici dell’Autorità hanno inviato alle società concessionarie autostradali che attualmente gestiscono la rete autostradale in concessione (Tabella 1), due moduli di raccolta in formato MS Excel (*“Allegato 1 – Vite utili e stratificazione del capitale investito”* e *“Allegato 2 – Componenti del costo del debito”*), nonché una Nota metodologica, contenente indicazioni per la compilazione di detti moduli, chiedendo altresì la redazione di una breve *“Relazione illustrativa”* contenente: (i) i criteri utilizzati per la compilazione dei format; (ii) opportuni prospetti di riconciliazione dei dati con il bilancio d’esercizio e con altre evidenze documentali, ove pertinenti; (iii) eventuali posizioni interpretative adottate dall’impresa; (iv) ogni altra informazione utile per la migliore comprensione degli stessi.

Il riscontro doveva essere fornito entro il 22 marzo 2024.

Tabella 1 – concessionarie autostradali con indicazione della data di scadenza delle concessioni gestite

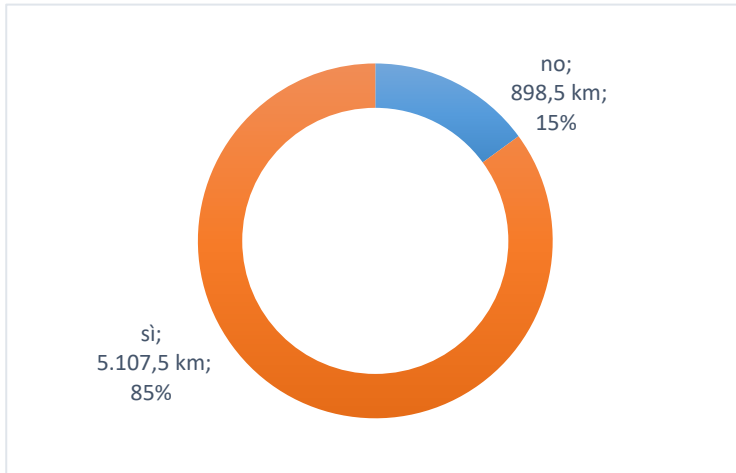
Concessionarie	Data di scadenza della concessione
AdB - Autostrada del Brennero	30.04.2014
ATIVA – Autostrada Torino-Ivrea-Valle d'Aosta	31.08.2016
SATAP – Società Autostrada Torino-Alessandria-Piacenza S.p.A (tronco A21)	30.06.2017
SALT– Società Autostrada Ligure Toscana (tronco Ligure-Toscana)	31.07.2019
AdF – Autostrada dei Fiori (tronco A10)	30.11.2021
SATAP – Società Autostrada Torino-Alessandria-Piacenza S.p.A (tronco A4)	31.12.2026
BR-PD – Autostrada Brescia–Verona–Vicenza–Padova	31.12.2026
MI-SERR – Milano Serravalle–Milano Tangenziali	31.10.2028
SAT – Società Autostrada Tirrenica	31.10.2028
CAS – Consorzio per le Autostrade Siciliane	31.12.2030
AT-CN – Società Autostrada Asti – Cuneo	31.12.2031
SdP – Strada dei Parchi	31.05.2032
CAV – Concessioni Autostradali Venete	31.12.2032
RAV – Raccordo Autostradale Valle d’Aosta	31.12.2032
SAV – Società Autostrade Valdostane	31.12.2032
ASPI – Autostrade per l’Italia	31.12.2038
SALT– Società Autostrada Ligure Toscana (tronco Cisa)	31.12.2031
TaNà – Tangenziale di Napoli	31.12.2037
AdF – Autostrada dei Fiori (tronco A6)	31.12.2038
BBM – Società di progetto Brebemi	22.01.2040
AUTOPAD – Autovia padana	28.02.2043
SPN - Salerno-Pompei-Napoli	08.02.2047
SITAF – Società Traforo Autostradale del Frejus	31.12.2050
AAA - Autostrade Alto Adriatico	25.11.2052
APL – Autostrada Pedemontana Lombarda	01.07.2060
TE – Tangenziale Esterna	16.05.2065

Delle 23 concessionarie interpellate, cui fanno capo 26 concessioni, 21 hanno fornito riscontro. In particolare:

- il Consorzio Autostrade Siciliane non ha fornito alcun riscontro;
- alcune delle concessionarie con una concessione giunta a scadenza (ATIVA, Autostrada dei Fiori – tronco A10, SATAP – tronco A21, SALT – tronco Ligure-Toscana) non hanno fornito informazioni relativamente al tronco giunto a scadenza;
- Salerno-Pompei-Napoli S.p.A. ha inizialmente fornito una risposta parziale (nota prot. ART n. 30535/2024 del 25 marzo 2024), integrata con successivamente (prot. ART n. 36677/2024 dell’08 aprile 2024) con dettagliate informazioni relativa alle vite utili degli asset;
- Autostrade per l’Italia S.p.A. ha fornito le informazioni richieste (nota prot. ART n. 30553/2024 del 25 marzo 2024), con esclusione dei dati relativi al costo del debito dell’anno 2023, in attesa dell’approvazione del bilancio societario: tali informazioni sono state fornite in data 17 aprile 2024 (prot. ART n. 40758/2024).

Poiché le concessioni per le quali è pervenuta risposta gestiscono circa 5.100 km di rete italiana autostradale a pedaggio, pari all'85% della stessa, il campione di dati a disposizione è risultato sufficientemente rappresentativo.¹

Figura 1: percentuale di risposta per km di rete gestita



2. QUESTIONARIO “VITE UTILI E STRATIFICAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO”

La finalità del primo questionario è quella di suddividere il Capitale Investito in tipologie omogenee rispetto alla vita utile dei sottostanti *asset*. A tal fine, è stato specificato che tutti i dati devono riferirsi ai soli *asset* reversibili riconosciuti o riconoscibili in tariffa e ammissibili secondo quanto previsto dai Sistemi tariffari ART vigenti, e devono essere desunti dall'ultimo Piano Economico-Finanziario oggetto di approvazione, opportunamente aggiornato sulla base dei più recenti consuntivi e piani di investimento disponibili.

Nello specifico, per quanto riguarda le **vite utili**, è stato richiesto di esprimere, in numero di anni, la vita utile media che si ritiene congrua – sulla base di considerazioni di tipo tecnico-regolatorio inerenti agli interventi oggetto di incremento patrimoniale - per le varie tipologie di *asset*, definita anche in relazione alla tipologia di opera:

- A. Opere esistenti non oggetto di intervento;
- B. Opere esistenti ed oggetto di manutenzione evolutiva;
- C. Opere esistenti ed oggetto di intervento globale;
- D. Nuove opere.

La suddivisione di cui sopra è stata quindi richiesta in quanto si presuppone che la vita utile possa variare anche a seconda della tipologia di intervento sulle opere stesse. Per quanto riguarda le categorie di *asset*, sono state fornite le seguenti tipologie:

- Viadotti/Ponti/Cavalcavia
- Gallerie
- Sicurezza
 - Barriere laterali, spartitraffico, bordo ponte, etc.
 - Reti Antifaunistiche

¹ Si evidenzia che il concessionario Strada dei Parchi non ha compilato il secondo questionario, relativo al costo del debito.

- Barriere Integrate
- Barriere Fonoassorbenti
- Portali (segnaletica, PMV, etc.)
- Altro
- Pavimentazioni
- Infrastrutture tecnologiche ed impianti
- Altri asset reversibili
 - Stazioni, barriere di esazione, fabbricati e aree di servizio
 - Corpo autostradale (geotecnica, idraulica, arginelli, ecc)
 - Opere sul territorio (descrivere in relazione)
 - Altro

Con riferimento alla **stratificazione temporale** degli incrementi patrimoniali sugli asset reversibili, è stato richiesto di riportarne i valori a costi storici, al 31 dicembre di ogni anno, a partire dal 2020 e in maniera aggregata fino al 2020, sia per tipologia di asset che per tipologia di intervento effettuato sugli stessi. È stato altresì richiesto di dichiarare gli importi al lordo del fondo ammortamento e di eventuali contributi a fondo perduto portati a riduzione del costo storico di acquisizione/produzione, ed inclusivi della spesa relativa alle immobilizzazioni in corso.

A titolo di ulteriore elemento informativo, si è infine richiesta la consistenza al 31 dicembre 2019 degli *asset* reversibili afferenti alle tipologie sopra elencate (in numero, km e mq).

2.1. Le informazioni pervenute

Dai dati pervenuti dai concessionari autostradali rispondenti, si desume che gli investimenti a partire dal 2024 ammonterebbero a circa 44 miliardi di euro (Tabella 2). Su dette ipotesi dovrà pronunciarsi il concedente e, per quanto di competenza, l'Autorità.

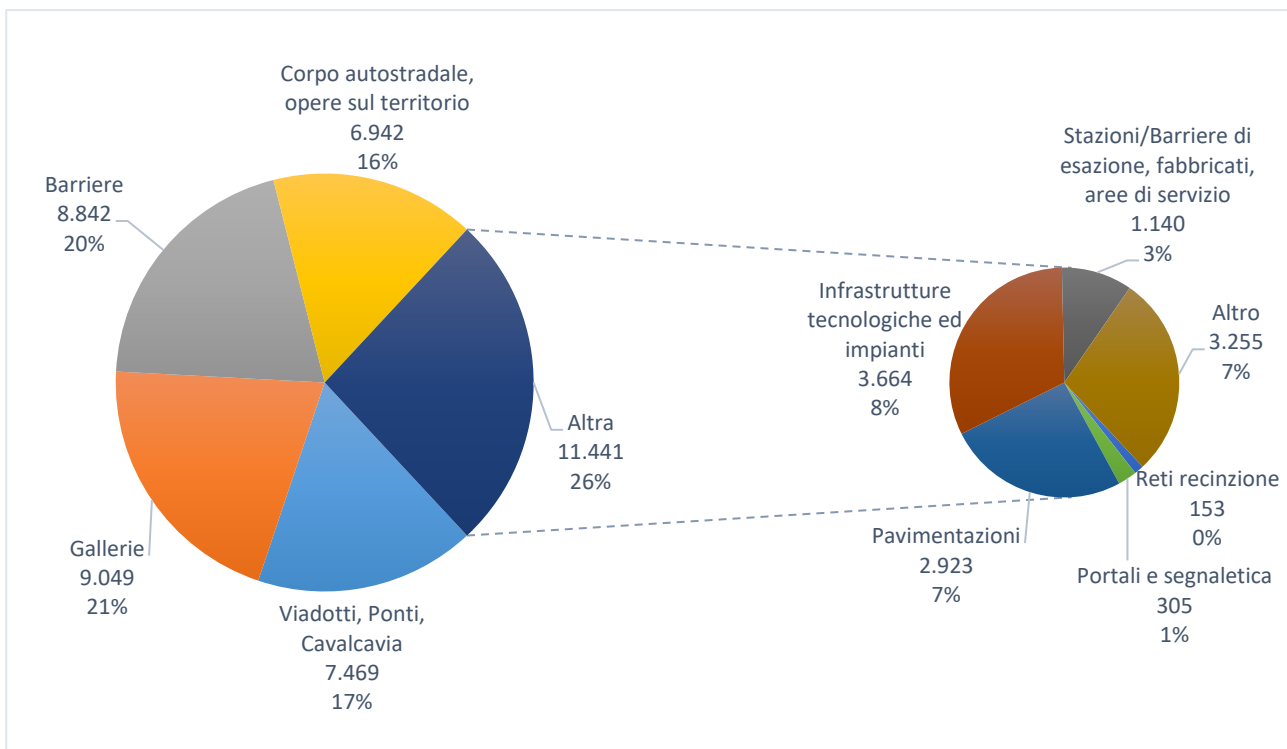
Tabella 2: sintesi degli investimenti previsti dal 2024 - dati in milioni di euro

Investimenti in M€	Opere esistenti				Nuove opere	TOTALE
	Non oggetto di intervento	Messa in sicurezza	Interventi di miglioramento	Interventi globali		
Viadotti, Ponti, Cavalcavia	12,9	495,6	1.735,3	3.084,3	2.140,8	7.468,9
Gallerie	0,9	416,9	642,6	1.569,9	6.418,6	9.049,0
Corpo autostradale (geotecnica, idraulica, arginelli, ecc)	7,2	0,0	554,2	309,0	4.411,2	5.281,5
Reti recinzione	0,3	7,0	8,0	111,2	26,4	152,8
Barriere integrate	0,3	0,0	122,5	297,3	162,0	582,0
Barriere fonoassorbenti	2,8	0,0	2,3	2.007,1	1.311,3	3.323,4
Barriere laterali, spartitraffico, bordo ponte, etc.	1,6	81,1	333,1	3.893,7	626,9	4.936,5
Portali e segnaletica	0,3	12,1	4,8	55,4	232,9	305,5
Altro - sicurezza	0,0	0,1	0,0	0,0	30,4	30,5
Pavimentazioni	5,9	129,9	74,6	1.353,5	1.359,5	2.923,3
Infrastrutture tecnologiche ed impianti	2,3	59,1	98,5	2.049,5	1.454,4	3.663,7
Stazioni/Barriere di esazione, fabbricati, aree di servizio	0,1	21,9	165,3	670,1	283,0	1.140,3

Opere sul territorio	2,4	35,3	10,8	39,1	1.572,8	1.660,4
Altro (residuale)	38,5	37,1	227,9	6,4	2.915,0	3.225,0
TOTALE	75,4	1.296,2	3.979,9	15.446,4	22.944,9	43.742,9

Per quanto riguarda la suddivisione di tali investimenti per categoria di opera, si evidenzia che il 38%, pari a circa 16,5 miliardi, si riferisce alle c.d. opere maggiori (gallerie, viadotti, ponti e cavalcavia), mentre altri 15,7 miliardi sono riconducibili alle barriere e al corpo autostradale. Il restante 26% degli investimenti è riconducibile a 6 categorie, con gli investimenti in infrastrutture tecnologiche e impianti che costituiscono la categoria più rilevante.

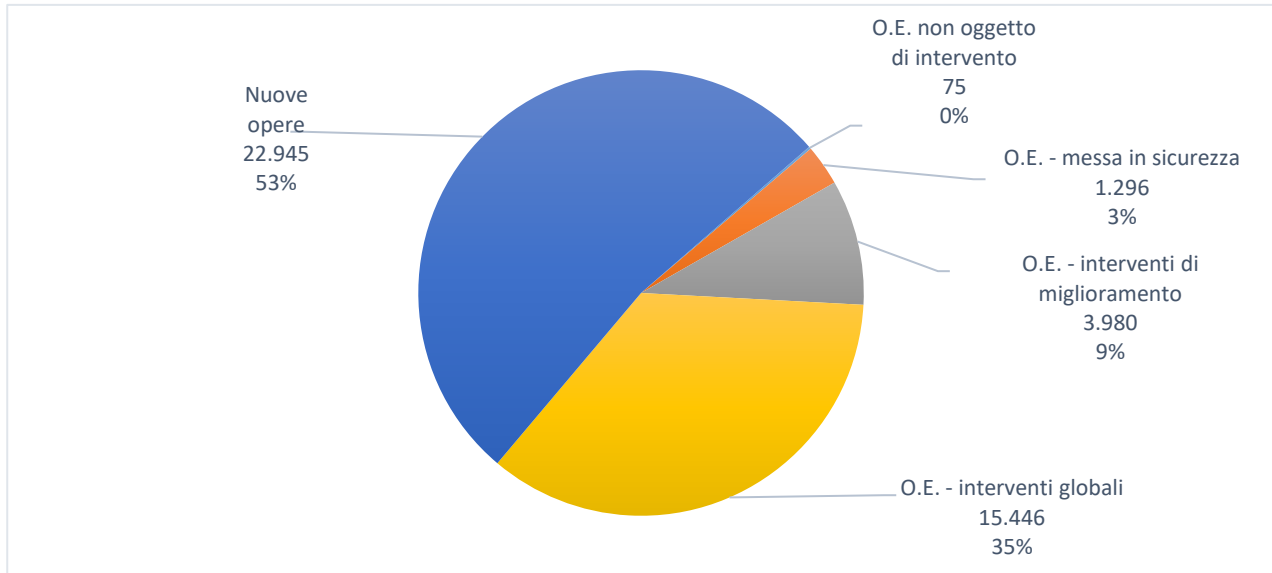
Figura 2: suddivisione degli investimenti dal 2024 per categoria di opera - dati in milioni di euro



Per quanto riguarda la suddivisione di tali investimenti per tipologie di intervento², poco più della metà, pari a circa 23 miliardi, è relativo a nuove opere, mentre circa il 35% (15,4 miliardi) è associato ad interventi globali su opere esistenti: pertanto, queste due tipologie di intervento attraggono l'88% degli investimenti.

² Si rileva che, secondo quanto dichiarato dalla quasi totalità dei concessionari, gli investimenti di messa in sicurezza coinvolgono esclusivamente le gallerie.

Figura 3: suddivisione degli investimenti dal 2024 per categoria di intervento: nuove opere e opere esistenti - dati in milioni di euro



Per quanto riguarda le vite utili proposte dai concessionari, esse variano molto sia tra concessionari sia tra categorie di intervento. In Tabella 3 sono mostrati i valori degli indicatori statistici, per categoria di asset, ottenuti considerando le categorie di intervento nel loro complesso.

Tabella 3: vite utili proposte dai concessionari per tipologia di asset - indicatori statistici

Tipologia di asset	Vite utili (anni)				
	Min	Mediana	Moda	Media	Max
Viadotti, Ponti, Cavalcavia	20	50	50	55	100
Gallerie	10	50	50	54	100
Barriere	15	30	50	34	55
Corpo autostradale, opere sul territorio	10	30	50	36	100
Reti recinzione	10	20	50	28	50
Portali e segnaletica	10	50	50	40	50
Pavimentazioni	10	25	30	23	30
Infrastrutture tecnologiche ed impianti	5	10	10	12	25
Stazioni/Barriere di esazione, fabbricati, aree di servizio	15	50	50	43	100
Altro	10	30	50	34	100

3. QUESTIONARIO "COMPONENTI DEL COSTO DEL DEBITO"

La finalità del secondo questionario è quella di suddividere le componenti del costo del debito per tipologia e caratteristiche. Le informazioni, relative agli anni dal 2020 al 2023, sono state richieste riconciliate con il bilancio di esercizio dell'anno di pertinenza, nonché - per le società che utilizzano i principi contabili IAS-IFRS - riclassificate secondo i principi contabili ITA-GAAP.

Per quanto riguarda le informazioni richieste, esse riguardano, per ogni singola annualità oggetto di indagine:

- Alcuni indici sintetici³, atti a fornire delle informazioni generali relative al complessivo debito finanziario;
- Proventi e oneri finanziari con esclusivo riferimento ai debiti finanziari inseriti nei relativi prospetti, da dettagliare nelle sottocategorie fornite⁴, nonché la riconciliazione degli stessi con il bilancio di esercizio;
- Dati di dettaglio sui debiti finanziari, da fornire per singolo finanziamento, con riferimento alle seguenti informazioni:
 - Soggetto finanziatore e sue caratteristiche;
 - Tipologia di finanziamento;
 - Voce di bilancio civilistico contenente la linea di finanziamento;
 - Data di emissione/sottoscrizione e di scadenza e vita media residua del debito;
 - Tasso nominale, tasso medio di interesse effettivo e descrizione del tasso;
 - Valuta;
 - Valore nominale iniziale e importo effettivamente erogato;
 - Modalità di rimborso;
 - Valore nominale residuo e valore nominale di bilancio residuo 31/12 dell'anno considerato.

3.1. Le informazioni pervenute

Il livello di indebitamento dichiarato dalle concessionarie che hanno risposto alla raccolta dati⁵ ammontava nel 2020 a circa 17 miliardi di euro: tale valore è incrementato nell'ultimo biennio, assestandosi a circa 20,2 miliardi di euro nel 2023 (Figura 4). Tuttavia, circa 1 miliardo di tali debiti, pari al 5%, è di tipo infruttifero⁶. I restanti 19,1 miliardi sono suddivisi tra debiti verso soggetti terzi (80%), debiti verso soci (4%) e debiti verso società controllante (11%).

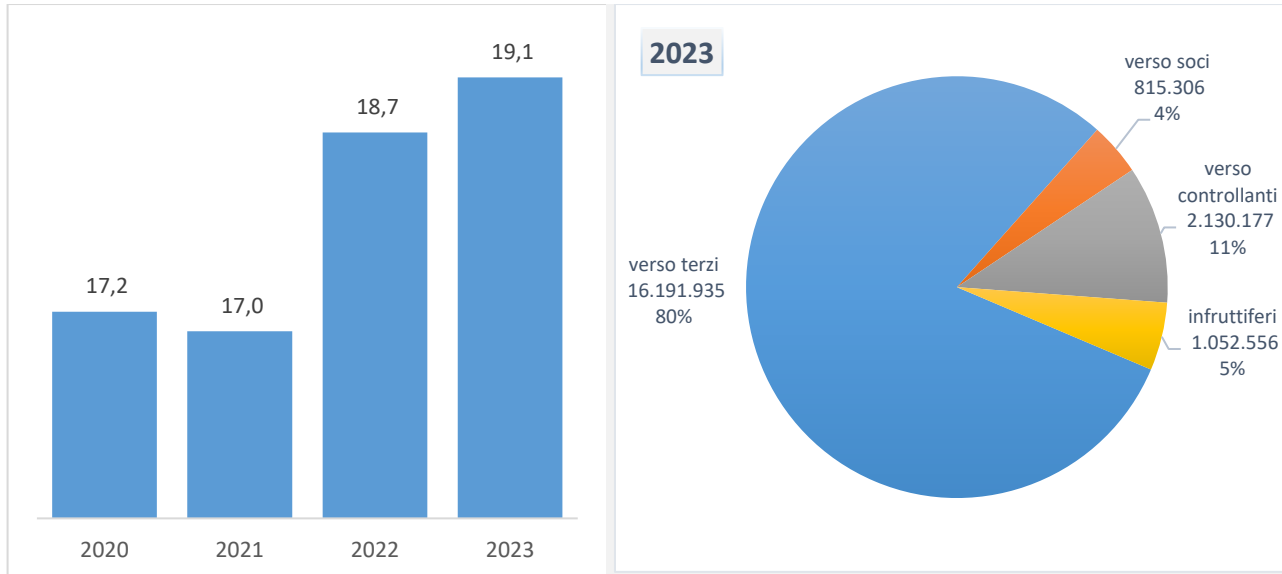
³ Costo medio del debito complessivo; vita residua media del debito; composizione variabile/fisso; composizione variabile/fisso corretto tramite utilizzo di strumenti derivati; linee di credito "*committed*"; vita media residua delle linee di credito "*committed*".

⁴ Con specifico riferimento agli oneri finanziari, sono stati chiesti gli importi relativi a: interessi passivi relativi ai debiti finanziari; oneri da operazioni di finanza derivata a copertura dei debiti finanziari; oneri da valutazione di strumenti finanziari al costo ammortizzato relativi ai debiti finanziari; oneri per disponibilità/mancato utilizzo di linee di credito; oneri una tantum (costi di agenzia, oneri di strutturazione...) relativi ai debiti finanziari; perdite su cambi; altri oneri.

⁵ Tre delle concessionarie rispondenti hanno dichiarato di non avere linee di credito attive negli anni oggetto dell'indagine.

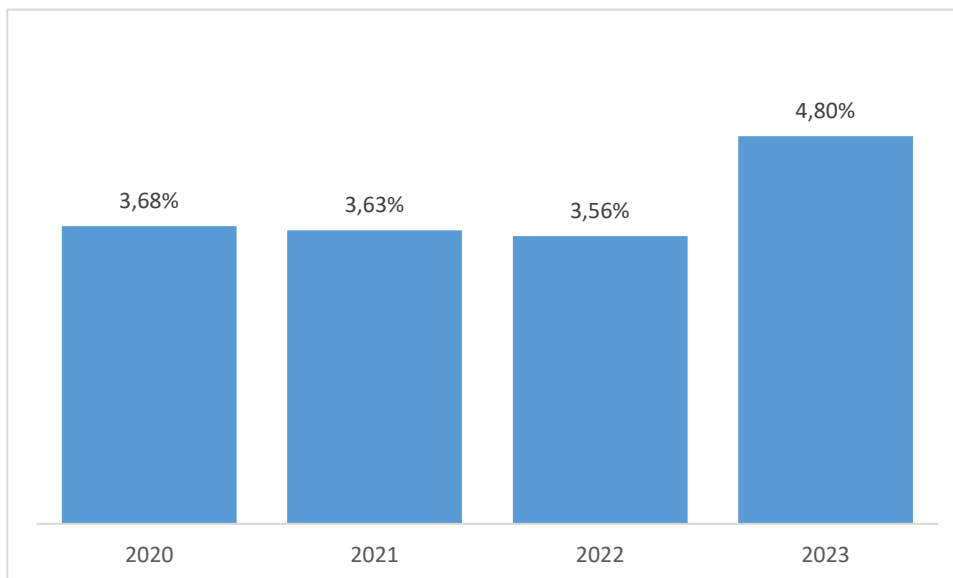
⁶ Debiti verso ANAS/Fondo Centrale di Garanzia.

Figura 4: il livello di indebitamento complessivo: evoluzione 2020-2023 e scomposizione del valore 2023



Il costo medio del debito complessivo dichiarato dai concessionari (Figura 5), è stabile per il primo triennio preso in considerazione: pertanto, pur comprendendo l'incremento del 2023, il valore medio del periodo si assesta a 3,92%.

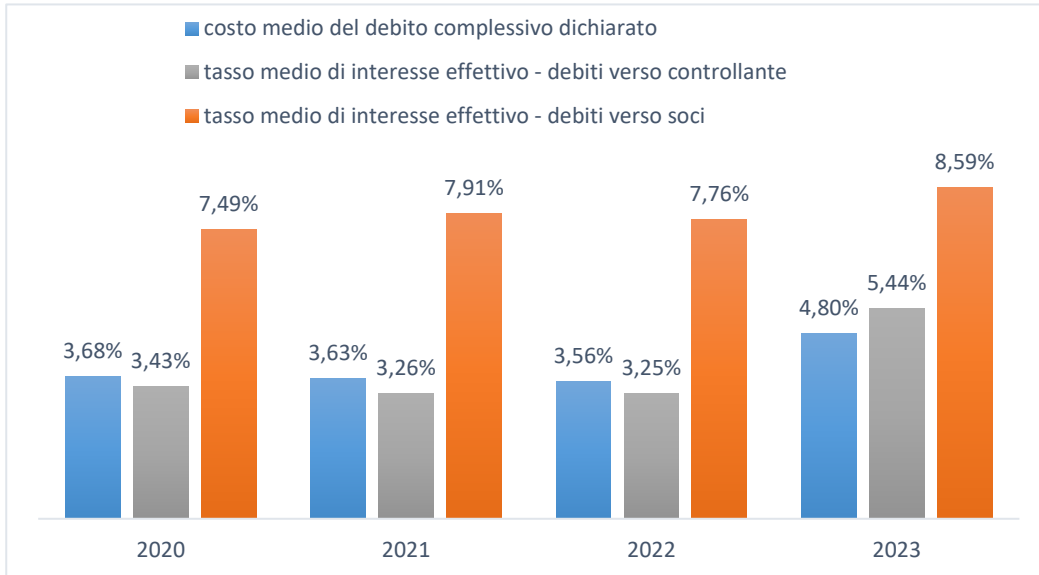
Figura 5: il costo del debito complessivo dichiarato dai concessionari



Tale costo comprende anche tipologie di indebitamento non considerate per la determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito del settore⁷ (Figura 6).

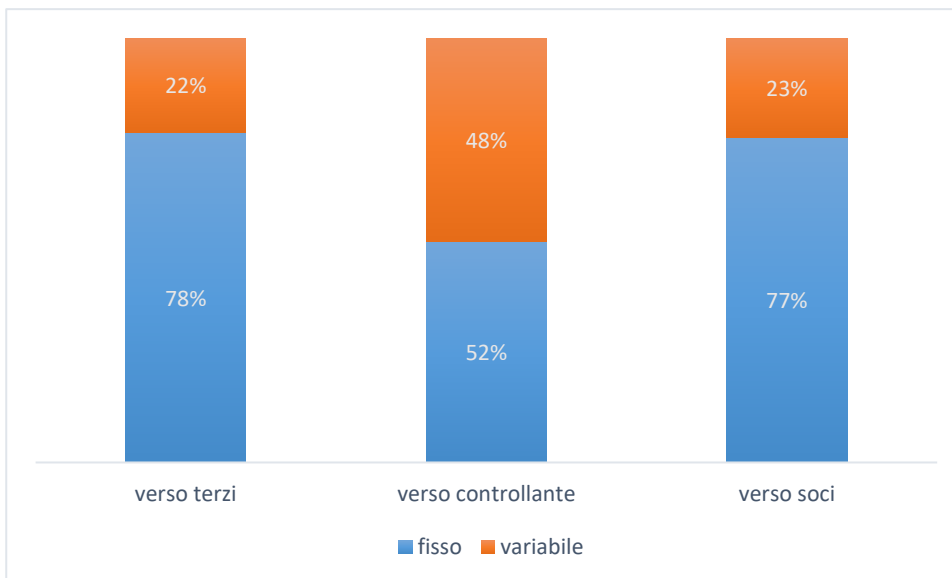
⁷ Si rammenta che, la media quinquennale del costo del debito delle società concessionarie autostradali è determinata sulla base del rapporto tra oneri finanziari e debiti finanziari, escludendo le partite infragruppo e i rapporti coi soci (cfr. ad esempio Allegato A alla delibera n. 139/2023, pag. 3).

Figura 6: il costo medio del debito dal settore e il tasso di interesse effettivo sui debiti verso soci e verso controllante



Un altro elemento di variabilità che caratterizza gli indebitamenti differenziati per soggetto finanziatore è la composizione del debito per tipologia di tasso, come si deduce dalla Figura 7 per il 2023.

Figura 7: tipologia di tasso per stakeholder - anno 2023



4. ESITI DELL'INDAGINE E CONCLUSIONI

Le informazioni pervenute dai concessionari autostradali e le analisi conseguentemente svolte saranno tenute in debita considerazione dall'Autorità nell'ambito di eventuali ipotesi di aggiornamento dei Sistemi tariffari relativi alle concessioni in esame, con particolare riferimento, tra l'altro, ai seguenti temi:

- criteri di rimborso dei costi degli *asset* reversibili, secondo le relative quote di ammortamento;
- metodologia sottesa alla determinazione del WACC;
- eventuale adozione di nuovi schemi di contabilità regolatoria e relativo schema di PEF.