

Parere n. 7/2019

Parere al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti reso dall’Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell’articolo 43 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, avente ad oggetto la revisione del rapporto concessorio dell’autostrada A4 – SATAP S.p.A. e A33 - Società di Progetto Autostrada Asti - Cuneo p.A.

L’ Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità o ART), nella seduta del 23 luglio 2019,

premesse che:

- con nota U.0007089/2019 del 18 marzo 2019 (acquisita al prot. ART 2583/2019 in pari data) il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (di seguito: MIT) ha rimesso le proposte di Piano finanziario relative alle società SATAP Tronco A4 Torino – Milano (di seguito anche SATAP-A4) e A33 - Società di Progetto Autostrada Asti - Cuneo p.A. (di seguito anche ATCN), ai fini delle valutazioni previste ai sensi dell’art. 16, comma 1, del d.lgs. 109/2018;
- con nota U.0007761/2019 del 26 marzo 2019 (acquisita al prot. ART 2837/2019 in pari data) il MIT, con riferimento alla nota prot. n. U.0007089 del 18 marzo 2019, ha trasmesso, per le valutazioni di competenza, gli schemi di atti aggiuntivi alle convenzioni vigenti e la Decisione della Commissione Europea del 27 aprile 2018;
- con nota prot. ART 3439/2019 del 10 aprile 2019, gli Uffici dell’Autorità hanno fornito alcune preliminari osservazioni, rappresentando che soltanto alla conclusione dell’istruttoria avviata con la delibera n. 16/2019 del 18 febbraio 2019 sarebbero stati in grado di esercitare compiutamente le attribuzioni di legge;
- con nota U.0011124/2019 del 3 maggio 2019 (acquisita al prot. ART 4470/2019 in pari data) il MIT, con riferimento alla nota prot. ART 3439/2019 del 10 aprile 2019, ha chiarito l’ambito regolatorio di riferimento, fornendo considerazioni di natura generale nonché osservazioni specifiche sui piani economici-finanziari delle due concessionarie interessate;
- con delibera n. 68/2019, a conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019, l’Autorità, nella sua riunione del 19 giugno 2019, ha approvato il sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del *price cap* con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale relativo alla Convenzione Unica ANAS S.p.A. - Società SATAP Tronco A4;
- con delibera n. 72/2019, a conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019, l’Autorità, nella sua riunione del 19 giugno 2019, ha approvato il sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del *price cap* con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale relativo alla Convenzione Unica ANAS S.p.A. - Società di Progetto Autostrada Asti – Cuneo p.A.;

- con nota U.0017280 dell'8 luglio 2019 (acquisita al prot. ART 7553/2019 in pari data) il MIT ha rimesso, al fine delle verifiche di conformità rispetto alle citate delibere nn. 68/2019 e 72/2019, le sole ipotesi di Piano Economico-Finanziario trasmesse da SATAP-A4 e ATCN;
- con nota prot. ART 7840/2019 del 12 luglio 2019, gli Uffici dell'Autorità hanno fornito alcune preliminari valutazioni e contestualmente richiesto un'integrazione documentale;
- con nota U.0018285 del 17 luglio 2019 (acquisita al prot. ART 8040/2019 in pari data) il MIT ha trasmesso le integrazioni documentali richieste e fornito riscontro alle preliminari valutazioni rappresentate dagli Uffici dell'Autorità con nota prot. ART 7840/2019 del 12 Luglio 2019;
- le proposte di revisione dei piani economici-tariffari sono costituite dalla seguente documentazione:
 - PEF Asti-Cuneo (formato *pdf*);
 - PEF Asti-Cuneo Nota Illustrativa (formato *pdf*);
 - PEF_A33Giugno_2019_ART_v7 (formato *excel*);
 - PEF_A33_Calcolo TIR sistema previgente_v2 (formato *excel*);
 - PEF SATAP A4 (formato *pdf*);
 - PEF SATAP A4 Nota Illustrativa (formato *pdf*);
 - PEF_A4_Giugno 2019_ART_v9 (formato *excel*);
 - PEF_SATAP A4_Calcolo TIR sistema previgente_v1 (formato *excel*).

esaminata la documentazione da ultimo trasmessa, ritiene di svolgere le seguenti considerazioni ai sensi dell'articolo 43 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201.

I. Osservazioni preliminari

Con la citata nota prot. U.0007089 del 18 marzo 2019, il MIT, in relazione alla procedura di aggiornamento e revisione del rapporto concessorio delle tratte autostradali SATAP-A4 e ATCN, ha trasmesso, per le valutazioni di competenza di cui all'art. 16, comma 1, del d.lgs. 109/2018, delle proposte di aggiornamento e revisione del piano economico – finanziario.

Nella citata nota, è stato preliminarmente evidenziato che entrambe le tratte autostradali in concessione erano state oggetto di una precedente proposta presentata nel 2017 dal Governo italiano alla Commissione europea, al fine di trovare una soluzione al completamento del collegamento autostradale Asti-Cuneo e al disequilibrio economico-finanziario della relativa concessione.

La proposta del Governo italiano, basata sul "finanziamento incrociato" di ATCN da parte di SATAP-A4, è stata oggetto della *Decisione C(2018)2435*¹ del 27 aprile 2018 (di seguito: *Decisione*) da parte della Commissione europea: con tale atto, alla luce degli impegni allora assunti dal Governo italiano² nell'ambito della relativa

¹ State Aid SA.49335 (2017/N) and SA.49336 (2017/N) – Italy Italian Motorways investment plan.

² Si ricorda al riguardo che, con la citata *Decisione*, la Commissione si è espressa in merito al progetto italiano basato, tra l'altro, sui seguenti presupposti:

- proroga della concessione SATAP-A4 dal 2026 al 2030 per finanziare gli interventi infrastrutturali di completamento dell'autostrada Asti-Cuneo (per un importo pari a 350 milioni di euro) nonché per la realizzazione di ulteriori interventi;
- allineamento della durata della concessione Asti-Cuneo (dalla scadenza del 2035, prevista dalla vigente Convenzione unica in base all'ipotesi ivi indicata di conclusione dei lavori di costruzione dell'autostrada, peraltro ormai superata) alla scadenza della concessione SATAP-A4 (al 2030);
- impegno dello Stato italiano ad avviare, nel 2030, una procedura di gara pubblica finalizzata all'assegnazione di SATAP-A4 e Asti-Cuneo come un'unica concessione, congiuntamente ad altre due concessioni scadute assentite al gruppo SIAS, ovvero SATAP-A21 e ATIVA, che lo Stato

procedura, la Commissione ha deciso di non sollevare obiezioni in merito all'aiuto di Stato, in quanto giudicato compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE.

Con la richiamata nota, il MIT ha evidenziato all'Autorità di aver sollecitato nel corso del 2018 le società concessionarie SATAP-A4 e ATCN, richiedendo un aggiornamento della proposta di finanziamento incrociato già oggetto di valutazione da parte della Commissione, che tenesse conto, da un lato, del contesto regolatorio vigente, e, dall'altro, che escludesse l'ipotesi di proroga dei rapporti concessori in essere.

Le società concessionarie, nel condividere la richiesta del concedente, hanno proceduto all'elaborazione – in modo difforme dalla proposta su cui si è espressa la Commissione - della nuova proposta di aggiornamento e revisione del piano economico-finanziario, trasmessa all'Autorità con nota prot. U.0007089 del 18 marzo 2019.

Successivamente, con la nota prot. U.0007761 del 26 marzo 2019, ad integrazione della documentazione già inoltrata e per le valutazioni di competenza, sono pervenuti gli schemi di atti aggiuntivi alle convenzioni vigenti ed è stato precisato che l'operazione oggetto delle proposte di Piano economico-finanziario *“benché analoga a quella approvata dall'Unione Europea, recepisce delle condizioni migliorative ai fini dell'interesse pubblico”*.

Con la menzionata nota prot. ART 3439/2019 del 10 aprile 2019, gli Uffici dell'Autorità hanno formulato alcune preliminari considerazioni sulle proposte di revisione dei PEF pervenute e sui relativi schemi di atti aggiuntivi pervenuti, evidenziando le seguenti criticità:

- sotto il profilo dell'efficienza delle gestioni, le concessioni in oggetto presentano entrambe estese chilometriche minori del limite inferiore dell'ambito ottimale di gestione, come individuato dalla delibera n. 70/2016 in 180 km. A tale riguardo è stato auspicato che venisse valutata l'opportunità, in riferimento all'indicata revisione dei rapporti concessori in essere, di coordinare il termine di scadenza delle concessioni in oggetto (che scadranno, rispettivamente, nel 2026 e nel 2045, laddove la decisione della Commissione UE del 27 aprile 2018, al punto 31, tra l'altro, richiamava l'impegno del Governo Italiano ad allineare entrambe le scadenze al 2030) al fine di tenere in debita considerazione l'esigenza, nei futuri affidamenti, del rispetto dei principi declinati nella delibera n. 70/2016;
- la prospettata operazione di finanziamento incrociato con SATAP-A4 prevederebbe il trasferimento in capo a quest'ultima, oltre che degli investimenti necessari per il completamento dell'Asti – Cuneo, anche del valore degli investimenti già realizzati dalla stessa società, determinando in tal modo una traslazione del pedaggio, con ingiustificato aggravio tariffario nei confronti degli utenti dell'autostrada A4 Torino – Milano, ovvero una rilevante crescita dell'onere di subentro da corrispondere al concessionario di tale ultima tratta al momento della scadenza della concessione prevista per il 2026, con conseguente ostacolo alla contendibilità della medesima tratta in fase di riaffidamento della procedura di gara;

italiano si è impegnato ad affidare, a sua volta, con una concessione unica mediante gara pubblica da concludersi entro la fine del 2019 ed avente anch'essa scadenza prevista al 2030.

- limitazione del valore di subentro da prevedere in occasione del citato affidamento del 2030, che potrà ammontare, al massimo, a 1,4 o 1,6 volte l'EBITDA di SATAP-A4 e Asti-Cuneo, unitamente considerate;
- previsione di incrementi tariffari pari a 0% per le tratte gestite da SATAP-A4 nel periodo 2018-2022 e previsione di un limite agli incrementi tariffari previsti dal 2023 al 2030 quantificato in misura pari all'inflazione, come definita dall'ISTAT, maggiorata dello 0,5%;
- per le tratte gestite da Asti-Cuneo, previsione di incrementi tariffari con *cap* al tasso di inflazione reale e concessi solo a partire dalla data di completamento dell'autostrada, nel 2022;
- previsione di specifici tassi di remunerazione per gli investimenti da realizzarsi sulle tratte di competenza di SATAP-A4 e indicazione del contributo in conto capitale relativo alle opere della tratta Asti-Cuneo.

- l’operazione di finanziamento incrociato farebbe ricadere sull’utenza della tratta autostradale A4 oneri riconducibili alla tratta Asti – Cuneo, risultando non coerente con il principio *pay per use*, a meno che non si consideri l’intera operazione come propedeutica ad una fusione fra le due concessioni.

Con la richiamata nota prot. U.0011124 del 3 maggio 2019, il MIT, anche in relazione alle criticità segnalate, ha rappresentato che:

- le proposte di Piano economico-finanziario contemplano un’operazione di finanziamento incrociato attraverso la quale l’autofinanziamento generato dalla tratta A4 viene parzialmente impiegato per il completamento del collegamento autostradale Asti-Cuneo;
- l’operazione è giustificata prevalentemente dall’assenza di un’autonomia finanziaria dell’autostrada A33 per la quale, già nell’anno 2014 in occasione del primo aggiornamento di Piano economico finanziario, la Società concessionaria ha rappresentato la sussistenza di una situazione di grave squilibrio finanziario, richiedendo la revisione del rapporto concessorio a termini di convenzione;
- secondo le indicazioni fornite dalla stessa Società concessionaria, il predetto squilibrio finanziario risulta ascrivibile a fattori esogeni rappresentati fondamentalmente (i) dall’incremento del costo dell’opera per effetto delle prescrizioni emerse nell’ambito delle procedure approvative; (ii) dalla riduzione della domanda di traffico in misura eccezionale rispetto alle stime assunte nel PEF originario;
- in considerazione della situazione determinatasi, il Governo italiano ha formulato delle proposte in sede comunitaria, modificate nel corso del tempo;
- nell’intesa c.d. “*Roadmap for Italian Motorways*” del luglio 2017, le Autorità italiane e comunitarie hanno convenuto di porre in essere l’operazione di finanziamento incrociato, successivamente approvata dalla Commissione europea nell’aprile 2018;
- la proposta sottoposta con nota prot. U.0007089 del 18 marzo 2019 recepisce lo schema di finanziamento incrociato già favorevolmente valutato dall’Unione Europea;
- sotto il profilo dell’efficienza delle gestioni, gli aggiornamenti proposti non configurano un nuovo affidamento e conseguentemente confermano le attuali pattuizioni in merito al termine di scadenza contrattuale. Alla naturale scadenza dei rapporti concessori potranno adeguatamente essere contemplate ipotesi di accorpamento con altre tratte ai fini di una maggiore efficienza operativa.

Con l’ulteriore nota U.0017280 dell’8 luglio 2019, al fine delle verifiche di conformità rispetto ai nuovi sistemi tariffari nel frattempo intervenuti con l’emanazione delle citate delibere nn. 68/2019 e 72/2019, il MIT ha reso disponibili le nuove ipotesi di Piano Economico-Finanziario trasmesse da SATAP-A4 e ATCN, fondate sui seguenti principali punti:

- conferma della scadenza della concessione SATAP-A4 al 2026;
- adeguamento della scadenza della concessione ATCN³, per effetto del mutato cronoprogramma dei lavori, dal 2035 al 2045;
- previsione di un meccanismo di finanziamento incrociato, mediante il quale gli interventi infrastrutturali di completamento dell’autostrada Asti-Cuneo (per un importo pari a circa 318 milioni di euro dal 2019 al 2022) vengono sovvenzionati attraverso la loro inclusione nell’aggiornamento del Piano Economico Finanziario relativo alla concessione SATAP-A4 (di seguito: PEF A4);

³ L’art. 4 della convenzione originaria prevede che la durata della concessione sia fissata in 23 anni e 6 mesi, che decorrono dalla data di ultimazione dei lavori di costruzione dell’autostrada.

- contestuale trasferimento in capo a SATAP-A4 del valore netto degli investimenti in opere reversibili già realizzati e relativi alla concessione ATCN (per un importo pari a circa 308 milioni di euro) e di quota parte delle poste figurative relative al saldo di poste figurative ATCN al 31 dicembre 2017 (per un importo di 76 milioni di euro su un totale di 190 milioni di euro⁴) attraverso la loro inclusione nell'aggiornamento del medesimo PEF di SATAP-A4;
- previsione di ammortamento di un importo complessivo pari a circa 350 milioni di euro, relativo agli interventi infrastrutturali di completamento dell'autostrada Asti-Cuneo, entro la scadenza della concessione SATAP-A4 (2026);
- previsione, nei Piani Economico-finanziari, della seguente dinamica tariffaria:
 - i. per le tratte gestite da SATAP-A4, nessun incremento nel periodo 2019-2022 (compreso) e, dal 2023 e fino al termine della concessione, incremento annuo pari al tasso di inflazione, misurato dall'ISTAT, stimato nel PEF A4 pari all'1,7%, aumentato di una componente reale pari a 0,5%;
 - ii. per le tratte gestite da ATCN, nessun incremento tariffario per il periodo 2019-2022 (compreso) e incremento pari al tasso di inflazione misurato dall'ISTAT, stimato nel PEF pari all'1,7%, aumentato di una componente reale pari a 0,5%, dal 2023 sino al termine della concessione;
- previsione, per la concessione SATAP-A4, di un valore di subentro alla scadenza, pari a circa 980 milioni di euro, in conseguenza dell'effetto combinato dell'operazione di finanziamento incrociato sopra illustrata, del contestuale trasferimento del valore degli investimenti già realizzati da ATCN e di quota parte delle poste figurative relative alla concessione ATCN, nonché del contenimento degli incrementi tariffari nella misura sopra indicata;
- previsione dei seguenti tassi di remunerazione del capitale investito:
 - i. WACC pari al 7,09%, da applicare al solo Capitale Investito Netto relativo alle opere da realizzare, ossia quelle per le quali alla data di pubblicazione Sistema tariffario di cui alle citate delibere nn. 68/2019 e 72/2019 non era ancora intervenuta la stipula del contratto di affidamento dei lavori o, se antecedente, la consegna dei lavori, oppure oggetto di nuove pattuizioni convenzionali;
 - ii. TIR SATAP-A4 pari al 7,55%, relativo al sistema tariffario previgente e calcolato secondo le indicazioni della delibera n. 68/2019, da applicare al solo CIN relativo alle opere già realizzate o in corso di realizzazione ossia quelle che alla data di pubblicazione Sistema tariffario di cui alla citata delibera ART risultavano già realizzate o in corso di realizzazione, in quanto era già intervenuta la stipula del contratto di affidamento dei lavori o, se antecedente, la consegna dei lavori;
 - iii. TIR ATCN pari al 9,23%, relativo al sistema tariffario previgente e calcolato secondo le indicazioni della delibera n. 72/2019, da applicare al solo CIN relativo alle opere già realizzate o in corso di realizzazione, come sopra definite.

Con la menzionata nota prot. ART 7840/2019 del 12 luglio 2019, gli Uffici dell'Autorità, nel richiedere un'integrazione documentale, hanno formulato alcune preliminari considerazioni critiche in relazione: (i) al valore di subentro considerevolmente superiore rispetto a quello evidenziato nel piano presentato a marzo 2019; (ii) al fatto che detto valore risultasse pari a circa 3,9 volte l'EBITDA della sola SATAP-A4 nonché a 3,6 volte l'EBITDA di SATAP-A4 e Asti-Cuneo unitamente considerate, mentre la decisione della Commissione Europea prevedeva che il valore di subentro al termine dell'affidamento (originariamente previsto per l'anno 2030) dovesse ammontare al massimo a 1,6 volte l'EBITDA di SATAP-A4 e Asti-Cuneo; (iii) allo spostamento

⁴ Tale spostamento di poste figurative, desunto dall'analisi dei citati Piani economici-finanziari e confermato dalla nota MIT U.0017280 dell'8 luglio 2019 non è riscontrabile nelle note illustrative allegate al PEF che, al contrario, indicano "A fini regolatori, il Capitale Investito di Asti-Cuneo è altresì comprensivo dell'importo del credito di poste figurative maturato sino al 31 dicembre 2017, pari a 190 milioni di euro, che risulta ammortizzabile dalla stessa entro la fine della concessione sulla base della previsione di costi e di ricavi indicata nel PEF".

in capo a SATAP-A4, oltre al valore delle opere già realizzate e da realizzare, anche di poste figurative di ATCN; (iv) all'inquadramento degli oneri specifici che il concessionario (SATAP-A4) è tenuto a corrispondere ad altro soggetto (ATCN), nell'ambito della componente tariffaria di costruzione.

Da ultimo, con la nota U.0018285 del 17 luglio 2019, il MIT ha rappresentato che:

- il valore di subentro è calcolato con la metodologia a suo tempo definita con la Commissione Europea ed il valore individuato assicura la remunerazione in conformità con i principi di regolazione tariffaria predefiniti, rivolti ad escludere sovra-compensazioni. Inoltre, il rapporto tra il valore di subentro e l'EBITDA appare coerente con le aspettative di mercato;
- lo spostamento, oltre al valore delle opere realizzate, di poste figurative è finalizzato ad assicurare il sostanziale rispetto della dinamica tariffaria concordata con la Commissione Europea, in coerenza con i meccanismi tariffari dell'Autorità;
- le condizioni generali precedentemente definite con le Autorità europee per l'aggiornamento dei Piani finanziari in questione contemplavano che la remunerazione degli oneri relativi al completamento della tratta autostradale Asti-Cuneo avvenisse nei termini stabiliti dalla Convenzione di quest'ultima.

In relazione a tutto quanto sopra esposto, l'Autorità osserva preliminarmente che, a seguito delle rilevanti modifiche introdotte rispetto allo scenario precedentemente sottoposto alla Commissione Europea, la citata *Decisione C(2018)2435* e le linee di indirizzo in essa contenute non possono più essere ritenute attuali, con particolare riferimento ai punti 28, 30 e 31 della citata Decisione. Pertanto, si prende atto della segnalata interlocuzione con la Direzione Generale competente della Commissione europea, con la quale dovrà essere preventivamente condiviso il nuovo scenario di riferimento anche sotto il profilo della disciplina della concorrenza.

La questione appare rilevante anche in considerazione del fatto che le criticità già segnalate dagli Uffici dell'Autorità risultano ora accentuate, in ragione del considerevole incremento del valore di subentro. Si ricorda infatti che sia l'Autorità (cfr. delibera n. 119/2017) che la Commissione europea hanno evidenziato le problematiche di contendibilità relative ai riaffidamenti delle concessioni con valori di subentro molto elevati.

In proposito, non può non ribadirsi che un accorpamento/fusione delle concessioni, oltre che consentire la conformazione all'ambito ottimale di gestione come individuato dalla delibera n. 70/2016, si configurerebbe coerente con la decisione già assunta dalla Commissione europea nel 2018 che già prevedeva l'allocatione dei costi di costruzione dell'autostrada A33 sugli utenti dell'autostrada A4.

II. Osservazioni sull'articolato

In conseguenza della recente rielaborazione dei piani economici finanziari, si evidenzia che non sono ancora stati resi disponibili gli schemi aggiornati di atti aggiuntivi alle convenzioni vigenti e relativi allegati.

Di conseguenza, si ribadiscono le seguenti considerazioni di carattere generale, già rappresentate sugli schemi di atti aggiuntivi resi disponibili con la citata nota U.0007761/2019 del 26 marzo 2019:

- gli atti aggiuntivi da sottoscrivere ed i relativi allegati dovranno fare espresso riferimento al sistema tariffario definito dall'Autorità con le delibere nn. 68/2019 e 72/2019, con anche esplicito richiamo agli "obiettivi di incremento di produttività da efficientamento" stabiliti nelle predette delibere;

- dovranno essere rimosse tutte le clausole contrattuali che possano limitare la piena applicazione del citato sistema tariffario e, di contro, introdotte tutte le clausole necessarie ad assicurarne la piena e completa attuazione;
- dovrà essere prevista una specifica clausola contrattuale di solidarietà fra le due concessioni che, con riferimento al finanziamento incrociato, consenta l'effettivo esercizio del meccanismo di adeguamento tariffario previsto dall'Autorità, finalizzato a trasferire direttamente ed immediatamente agli utenti finali l'effetto economico conseguente alla mancata realizzazione degli investimenti, nonché ad applicare l'eventuale penalità imputabile al concessionario, qualora sia riconosciuto responsabile della mancata realizzazione degli investimenti stessi.

Valuti altresì il Concedente, per le considerazioni sopra esposte, l'opportunità di inserire negli atti aggiuntivi la previsione di accorpamento/fusione delle concessioni SATAP-A4 e ATCN, quantomeno alla scadenza di quest'ultima concessione.

III. Osservazioni sul piano economico finanziario di ATCN

Come già evidenziato, il Piano Economico Finanziario (PEF) da ultimo trasmesso con la citata nota U.0017280 dell'8 luglio 2019, per effetto del mutato cronoprogramma dei lavori, si sviluppa su una durata di 26 anni (dal 2019 al 2045) e prevede, per il medesimo periodo, un volume di investimenti complessivi pari a circa 318 milioni di euro, interamente finanziati attraverso l'erogazione di contributi in conto investimenti da SATAP-A4.

Come già evidenziato, il PEF non prevede alcun incremento tariffario per il periodo 2019-2022 (compreso) e prevede un incremento tariffario del 2,2%, dal 2023 sino al termine della concessione.

La dinamica tariffaria è determinata, oltre che dalla copertura dei costi operativi, dall'assorbimento del saldo di poste figurative pari a circa 114 milioni di euro, in termini di ammortamento e remunerazione al tasso del 9,23%.

Delle originarie poste figurative, pari a 190 milioni di euro, 76 milioni di euro risultano trasferite in capo a SATAP-A4.

Il Piano Economico Finanziario recepisce sostanzialmente il sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del *price cap*, di cui alla delibera n. 72/2019.

Tra l'altro esso prevede:

- l'applicazione di un tasso di efficientamento pari all'1,70%, dal 2020 al 2022, e di un tasso di efficientamento pari al 1,39%, dal 2023 al 2027. Al riguardo, si osserva che il tasso di efficientamento complessivo (11,42%), sebbene ripartito su più annualità oltre il primo periodo regolatorio, risulta conforme a quello individuato nel sistema tariffario di riferimento;
- la mancata realizzazione di un extraprofitto da attività accessorie (quantificato pari a zero) e conseguentemente il mancato computo dello stesso fra i costi ammissibili;
- l'applicazione di un tasso di inflazione pari all'1,70%, per l'intera durata della concessione, non conforme al Punto 19 della citata delibera n. 72/2019, che dispone l'applicazione del tasso di inflazione programmata (ad oggi pari all'1,2%), come risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile all'inizio di ciascun periodo regolatorio;

- l'applicazione del meccanismo di salvaguardia di cui al Punto 17 della citata delibera n. 72/2019, con riferimento alla individuazione del tasso di remunerazione delle poste figurative da assorbire. Detto tasso risulta pari al 9,23%.

Il TIR di Progetto, riportato alla riga 46 del foglio Sintesi ATCN (PEF_A33_Calcolo TIR sistema previgente_v2), pari a 8,83%, risulta compatibile con il tasso interno di rendimento pari al 9,23%, utilizzato solo per la remunerazione delle opere già realizzate, attraverso l'applicazione alle poste figurative scaturenti dal sistema tariffario previgente, ed appare idoneo ad assicurare l'equilibrio del piano economico-finanziario, sussistendo la presenza delle condizioni di equilibrio economico (convenienza economica - redditività) così come definite nell'art. 3, comma 1, lettera fff) del Codice dei Contratti Pubblici.

Il Piano Economico Finanziario non evidenzia gli indicatori di sostenibilità finanziaria o bancabilità (DSCR e LLCR), verosimilmente in dipendenza dell'assenza di finanziamenti da contrarre.

Sulla base di quanto rappresentato, l'Autorità esprime parere contrario allo spostamento di poste figurative per un ammontare di 76 milioni di euro in capo a SATAP-A4, in quanto aggrava l'impatto sull'onere di subentro spettante a quest'ultima all'atto della scadenza della concessione.

Tale spostamento è stato giustificato con la finalità di assicurare il sostanziale rispetto della dinamica tariffaria concordata con la Commissione Europea, in coerenza con i meccanismi tariffari dell'Autorità.

Sul punto si osserva che:

- come in precedenza evidenziato, le linee di indirizzo della Commissione Europea, come contenute nella Decisione C(2018)2435, fanno riferimento ad uno scenario non più attuale alla luce della documentazione trasmessa;
- le poste figurative spostate in capo a SATAP-A4, se mantenute in ATCN, potrebbero essere parzialmente assorbite, in termini di impatto tariffario, dal corretto utilizzo del tasso di inflazione programmata in conformità al Punto 19 della citata delibera n.72/2019;
- le eventuali poste figurative rimaste in ATCN e non interamente assorbite potrebbero costituire un onere di subentro che, in virtù della lontana scadenza della concessione (2045), è da ritenersi di importo irrisorio, in termini di valore attuale.

IV. Osservazioni sul piano economico finanziario di SATAP-A4

Come già evidenziato, il Piano Economico Finanziario (PEF) da ultimo trasmesso con la citata nota U.0017280 dell'8 luglio 2019, si sviluppa su una durata di 8 anni (dal 2019 al 2026) e prevede, per il medesimo periodo, un volume di investimenti complessivi pari a circa 410 milioni di euro, parzialmente finanziati con un contributo di 5,7 milioni di euro (Variante di Bernate), di cui circa 92 milioni per investimenti in beni reversibili di SATAP-A4 e circa 318 milioni per investimenti in beni reversibili di pertinenza di ATCN, sotto forma di contributi in conto investimenti.

Come già evidenziato, il PEF non prevede alcun incremento tariffario per il periodo 2019-2022 (compreso) e prevede un incremento tariffario del 2,2%, dal 2023 sino al termine della concessione.

La dinamica tariffaria è determinata, oltre che dalla copertura dei costi operativi:

- dall'assorbimento del saldo di poste figurative e variazioni regolatorie di SATAP-A4, pari a circa 119 milioni di euro, in termini di ammortamento e remunerazione al tasso del 7,55%;
- dall'assorbimento del saldo di poste figurative di ATCN, pari a circa 76 milioni di euro, in termini di ammortamento e remunerazione al tasso del 9,23%;

- dal parziale recupero degli investimenti di SATAP-A4, come sopra descritti, in termini di ammortamento e remunerazione al tasso del 7,55% per gli investimenti in beni reversibili già realizzati o in corso di realizzazione nonché al tasso del 7,09% per gli investimenti in beni reversibili da realizzare;
- dal parziale recupero degli investimenti di ATCN, come sopra descritti, in termini di ammortamento e remunerazione al tasso del 9,23%.

Il Piano Economico Finanziario recepisce sostanzialmente il sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del *price cap*, di cui alla delibera n. 68/2019.

Tra l'altro esso prevede:

- l'applicazione di un tasso di efficientamento pari all'1,70%, dal 2020 al 2022, e di un tasso di efficientamento pari al 5,46%, dal 2023 al 2026. Il tasso di efficientamento complessivo (24,10%), sebbene ripartito su più annualità oltre il primo periodo regolatorio, risulta conforme a quello individuato nel sistema tariffario di riferimento;
- la deduzione dell'extraprofitto da attività accessorie dai costi operativi, ai fini della determinazione della tariffa di gestione;
- l'applicazione di un tasso di inflazione pari all'1,70%, per l'intera durata della concessione, non conforme al Punto 19 della citata delibera n. 68/2019, che dispone l'applicazione del tasso di inflazione programmata, come risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile all'inizio di ciascun periodo regolatorio;
- l'applicazione del meccanismo di salvaguardia di cui al Punto 17 della citata delibera n. 68/2019, con riferimento alla remunerazione delle poste figurative e degli investimenti in beni reversibili "ante";
- un TIR del Sistema tariffario Previgente pari al 7,55%, mentre il WACC nominale pre-tax risulta pari al 7,09%, come da delibera n. 68/2019.

Il TIR di Progetto, riportato alla riga 46 del foglio Sintesi_SATAP_A4 (PEF_A4_Giugno 2019_ART_v9), pari a 7,97%, risulta compatibile con i diversi tassi di remunerazione utilizzati⁵ ed appare idoneo ad assicurare l'equilibrio del piano economico-finanziario, sussistendo la presenza delle condizioni di equilibrio economico (convenienza economica - redditività) così come definite nell'art. 3, comma 1, lettera fff) del Codice dei Contratti Pubblici.

Il Piano Economico Finanziario non evidenzia gli indicatori di sostenibilità finanziaria o bancabilità (DSCR e LLCR). Tuttavia, il foglio "Conto dei finanziamenti_A4" prevede l'azzeramento dei prestiti al 2025.

Sulla base di quanto rappresentato, l'Autorità esprime parere contrario in merito al trattamento tariffario dei contributi specifici che si prevede che il concessionario (SATAP A4) sia tenuto a corrispondere ad altro soggetto (Asti-Cuneo A33), per il completamento degli investimenti di quest'ultimo.

Infatti, a parere dell'Autorità, i contributi in conto investimento erogati da SATAP-A4 dovrebbero essere più propriamente trattati nell'ambito della componente tariffaria per oneri integrativi (punto 5.3 dell'Allegato A alla delibera n. 68/2019) e remunerati con il WACC nominale pre-tax del 7,09%.

Con riferimento a quanto rappresentato dal MIT con la citata nota U.0018285 del 17 luglio 2019, l'Autorità può convenire sull'applicazione del meccanismo di salvaguardia di cui al Punto 17 della citata delibera n. 72/2019, limitatamente alle sole opere già realizzate da ATCN (o in corso di realizzazione) e trasferite a

⁵ Tasso pari al 7,55% per gli investimenti in beni reversibili già realizzati o in corso di realizzazione; tasso pari al 7,09% per gli investimenti in beni reversibili da realizzare; tasso pari al 9,23% per gli *asset* trasferiti da ATCN.

SATAP-A4, per un importo pari a circa 308 milioni di euro, ferma restando la preventiva verifica da parte della Commissione europea in relazione al mutato scenario di riferimento.

Tuttavia, l’Autorità ritiene che gli investimenti in beni reversibili ancora da realizzare di pertinenza di ATCN, pari a circa 318 milioni di euro, vadano remunerati con il WACC nominale pre-tax del 7,09%, in luogo del 9,23% indicato nel PEF.

Sul punto si osserva che:

- l’applicazione del WACC nominale pre-tax del 7,09% alle opere da realizzare, il corretto utilizzo del tasso di inflazione programmata, in conformità al Punto 19 della citata delibera n. 68/2019, la inammissibilità del trasferimento delle poste figurative di ATCN costituiscono componenti essenziali per la corretta applicazione della citata delibera n. 68/2019;
- in relazione al mutato scenario di riferimento, non appare giustificata l’attuale proposta di Piano finanziario che prevede, come detto, un tasso di remunerazione del 9,23%, oltre che per le poste figurative trasferite, anche su tutte le opere relative a ATCN, mentre la precedente proposta di Piano finanziario, presentata solo nel mese di marzo 2019, prevedeva l’applicazione di un tasso di remunerazione del 7,30%;
- nell’ambito del punto “2.1 Valutazioni preliminari” della Relazione Istruttoria alle delibere nn. 68/2019 e 72/2019, è spiegato chiaramente che *“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.”*;
- nell’ambito del punto “2.4 Finalità del Sistema tariffario di pedaggio e applicazione del price cap” della Relazione Istruttoria alle delibere nn. 68/2019 e 72/2019, è ribadito 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”*.

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

Il presente Parere è trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e pubblicato sul sito *web* istituzionale dell’Autorità.

Torino, 23 luglio 2019

Il Presidente

Andrea Camanzi

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