



DELIBERA N. 1 / 2007

*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

REG.TO ALLA CORTE DEI CONTI
Ufficio Controllo Ministeri Econ. e Fin.

2 FEB. 2007



DIRETTIVA IN MATERIA DI
REGOLAZIONE ECONOMICA DEL SETTORE AUTOSTRADALE

1 ECONOMIA E FINANZE Fog. 155

IL CIPE

VISTO l'art. 11 della legge 23 dicembre 1992, n. 498, in materia di attribuzioni del CIPE nel settore delle concessioni autostradali;

VISTO l'art. 10 della legge 24 dicembre 1993, n. 537, che reca, tra l'altro, ulteriori disposizioni in tema di concessioni autostradali, proseguendo nel processo di progressiva privatizzazione del settore;

VISTO l'art. 21 del decreto-legge 24 dicembre 2003, n. 355, convertito dall'art. 1 della legge 27 febbraio 2004, n. 47, recante disposizioni in materia di concessioni autostradali, così come modificato dall'art. 2, comma 89, del decreto-legge appresso menzionato;

VISTO il decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, ed in particolare l'art. 2, commi 82 e 83, così come modificati dall'art. 1, comma 1030, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (finanziaria 2007);

VISTE le proprie determinazioni assunte il 20 novembre 1995 in materia di disciplina dei servizi di pubblica utilità non già diversamente regolamentati ed in tema di determinazione delle relative tariffe; determinazioni poi riprodotte, con limitate modifiche, nella delibera del 24 aprile 1996, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 118 del 22 maggio 1996;

VISTA la proposta del Ministro delle infrastrutture, concernente direttiva in materia di regolazione economica per il settore autostradale, acquisita in seduta agli atti di questo Comitato;

CONSIDERATO di dover garantire una maggiore trasparenza del rapporto concessorio e di adeguare la regolamentazione dello stesso al perseguimento degli interessi generali connessi all'approntamento delle infrastrutture e alla gestione del servizio secondo adeguati livelli di sicurezza, efficienza e qualità ed in condizioni di economicità e di redditività, nel rispetto dei principi comunitari;

RITENUTO che, al fine di assicurare uniformità di trattamento, la stessa direttiva si applica alle nuove convenzioni, ed ai rapporti convenzionali in essere nei limiti ed alle condizioni di cui ai commi 82 e 83, dell'art. 2 del decreto legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, successivamente modificata dall'art. 1, comma 1030, della legge 27 dicembre 2006, n. 296;



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

UDITA la relazione del Ministro delle Infrastrutture;

DELIBERA

E' approvato il documento tecnico allegato, intitolato "Direttiva in materia di regolazione economica del settore autostradale", composto di n.7 (sette) pagine, che forma parte integrante della presente delibera. La stessa direttiva si applica alle nuove convenzioni regolanti le concessioni autostradali, ed ai rapporti convenzionali in essere nei limiti ed alle condizioni di cui ai commi 82 e 83, dell'art.2 del decreto legge n.262/2006, convertito con modificazioni, dalla legge n.286/2006, successivamente modificata dall'art.1, comma 1030, della legge n.296/2006.

Roma, 26 gennaio 2007

IL SEGRETARIO DEL CIPE
Fabio GOBBO

IL PRESIDENTE
Romano PRODI

Prodi

DIRETTIVA IN MATERIA DI REGOLAZIONE ECONOMICA DEL SETTORE AUTOSTRADALE

1. PREMESSA

Le disposizioni del presente documento si applicano nei limiti e alle condizioni di cui ai commi 82 e 83 dell'articolo 2 del decreto legge 3 ottobre 2006 n. 262 convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006 n. 286, successivamente modificata dall'articolo 1 comma 1030 della legge n. 296 del 27 dicembre 2006.

2. DEFINIZIONI

- 2.1. Le definizioni di seguito elencate valgono esclusivamente ai fini della presente direttiva.
- 2.2. **Aggiornamento:** l'aggiornamento del piano economico-finanziario da effettuare alla scadenza di ogni periodo regolatorio mediante la verifica della permanenza e/o delle variazioni verificatesi nel medesimo periodo degli elementi individuati nel piano economico-finanziario medesimo.
- 2.3. **Formula tariffaria:** la formula matematica che determina gli adeguamenti annuali della tariffa con il metodo del price cap.
- 2.4. **Investimento realizzato:** il valore iscritto in bilancio e ammissibile ai fini regolatori.
- 2.5. **Nuovi investimenti:** le opere incluse nelle convenzioni accessive a concessioni autostradali affidate successivamente alla data di entrata in vigore del decreto legge 3 ottobre 2006, n. 262, gli investimenti inclusi nelle convenzioni e negli eventuali atti aggiuntivi vigenti alla stessa data ma non ancora inseriti nei piani economico-finanziari, nonché gli investimenti inclusi nei piani medesimi per la parte che eccede i valori ivi specificati.
- 2.6. **Parametro X:** è il fattore percentuale di adeguamento annuale della tariffa determinato all'inizio di ogni periodo regolatorio e costante all'interno di esso, in modo tale che, ipotizzando l'assenza di ulteriori investimenti, per il successivo periodo di regolamentazione il valore attualizzato dei ricavi previsti sia pari al valore attualizzato dei costi ammessi, tenuto conto dell'incremento di efficienza conseguibile dai concessionari e scontando gli importi al tasso di congrua remunerazione.
- 2.7. **Periodo regolatorio:** il periodo di cinque anni al termine del quale il piano economico-finanziario è soggetto ad aggiornamento.
- 2.8. **Piano economico-finanziario:** l'allegato alla convenzione che permette di verificare l'equilibrio economico-finanziario della concessione sulla base dei costi ammessi e dei ricavi previsti ai fini regolatori.
- 2.9. **Price cap:** il metodo di definizione e adeguamento della tariffa, il quale identifica un vincolo superiore alla crescita della tariffa per il periodo regolatorio e un riallineamento della stessa al termine del periodo regolatorio.

- 2.10. **Progetto definitivo:** il progetto predisposto dal concessionario sviluppando il progetto preliminare ed elaborato ai sensi dell'art. 93 del d.leg.vo n. 163/2006 e delle eventuali norme regolamentari ad esso riferibili, così come approvato dal concedente, che recepisce le modifiche e/o integrazioni risultanti dalla Conferenza di Servizi e/o disposte dal CIPE.
- 2.11. **Recupero:** il recupero della parte degli introiti da tariffa percepiti dal concessionario relativa a impegni di investimento compresi nel piano economico-finanziario e non realizzati o ritardati.
- 2.12. **Revisione:** la modifica della convenzione e del piano economico-finanziario resa necessaria da un nuovo programma di investimenti ovvero da eventi straordinari che determinino un'alterazione del piano economico-finanziario medesimo.
- 2.13. **Riallineamento tariffario:** la rideterminazione del parametro X della formula tariffaria in fase di aggiornamento.
- 2.14. **Rischio di costruzione:** il rischio di incremento dei costi di costruzione di un investimento previsto in convenzione.
- 2.15. **Tariffa:** il prezzo unitario, espresso per veicoli/km, al lordo di eventuali componenti tariffarie aggiuntive o riduttive e al netto delle imposte e degli eventuali sovrapprezzi, che costituisce il limite superiore imposto alla media delle tariffe di pedaggio praticate dai singoli concessionari per le diverse classi di veicoli e/o tipologia di tratta autostradale, ponderata con i volumi di traffico dell'anno precedente.

3. CRITERI DI AMMISSIBILITÀ DEI COSTI SOSTENUTI E REMUNERAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO

Costi operativi

- 3.1. Per la voce costi operativi, sono ammissibili ai fini delle determinazioni tariffarie i costi contabilizzabili alle voci 6, 7, 8, 9, 11 e 14 dell'art. 2425 c.c.:
- direttamente imputabili alle attività di gestione autostradale (es. personale direttamente impiegato nelle attività e nei servizi, materiali direttamente impiegati), come rilevati da apposito sistema di contabilità analitica predisposto dai concessionari;
 - indirettamente imputabili alle attività di gestione autostradali, quali quota di pertinenza delle spese generali, comunque allocate quanto più analiticamente possibile alle attività cui si riferiscono, secondo criteri oggettivi e resi trasparenti.
- 3.2. I costi di cui al punto precedente sono comunque ammissibili entro limiti massimi stabiliti sulla base di criteri di economicità, del raffronto con operatori efficienti comparabili e dei volumi di traffico.
- 3.3. I criteri di predisposizione del sistema di contabilità analitica, di allocazione delle spese generali e di ammissibilità massima dei costi sono disciplinati dall'ANAS con appositi disciplinari elaborati sentiti i concessionari e approvati dai Ministeri delle Infrastrutture e dell'Economia e delle Finanze, previa acquisizione del parere del NARS.

Costi di rimborso e remunerazione del capitale

3.4. Per la voce costi di investimento, sono considerati ai fini delle determinazioni tariffarie:

- i costi di rimborso del capitale direttamente investito nella gestione e sviluppo delle infrastrutture autostradali, secondo le relative quote di ammortamento;
- una congrua remunerazione di tale capitale.

3.5. Sono ammissibili per la determinazione del capitale direttamente investito ai fini tariffari i costi contabilizzabili alle voci B-I, sottovoci 2, 3 e 6, nonché alle voci B-II, dell'art. 2424 c.c.:

- direttamente imputabili alle attività autostradali, come rilevati da apposito sistema di contabilità analitica predisposto dai concessionari;
- indirettamente imputabili alle attività autostradali, quali quota di pertinenza di investimenti a carattere generale (es. sede aziendale), comunque allocate quanto più analiticamente possibile alle attività cui si riferiscono, secondo criteri oggettivi e resi trasparenti.

3.6. Per gli investimenti, i costi di cui al punto precedente sono ammessi secondo gli importi stabiliti in base al progetto definitivo approvato dall'ANAS. Negli altri casi (es. sede aziendale) i costi sono ammissibili entro limiti massimi stabiliti sulla base di criteri di economicità e del raffronto con operatori efficienti.

3.7. Le immobilizzazioni in corso sono ammesse a remunerazione in ragione del grado di realizzazione dell'investimento, sulla base delle risultanze di bilancio.

3.8. I costi di cui al punto 3.5 sono comunque determinati al netto degli eventuali contributi pubblici ricevuti.

3.9. I costi di rimborso del capitale sono determinati in misura pari alle quote di ammortamento del capitale investito di cui al punto 3.5, utilizzando l'ammortamento finanziario o l'ammortamento tecnico-economico, nel caso di beni gratuitamente devolvibili, e l'ammortamento tecnico-economico per le altre fattispecie, con esclusione di ammortamenti accelerati.

3.10. I costi di remunerazione del capitale sono determinati in misura pari al tasso riconosciuto di congrua remunerazione del capitale, al lordo delle imposte, moltiplicato per il capitale investito netto regolatorio (al lordo del fondo di ammortamento civilistico e al netto del fondo di ammortamento tecnico-economico).

3.11. Il tasso di congrua remunerazione del capitale investito viene determinato per i nuovi investimenti secondo la metodologia del costo medio ponderato del capitale.

3.12. I criteri di predisposizione del sistema di contabilità analitica, di allocazione delle quote di pertinenza di investimenti a carattere generale, di ammissibilità massima dei costi, nonché di individuazione delle aliquote tecnico-economiche sono disciplinati con procedura analoga a quella di cui al punto 3.3. Con la procedura è altresì disciplinata l'adozione di un sistema di contabilizzazione degli investimenti a costi storici, unito ad un tasso di remunerazione nominale, ovvero a costi correnti, unito ad un tasso di remunerazione reale.

Proventi da attività accessorie

3.13. Concorrono alla determinazione dell'equilibrio economico-finanziario anche i proventi conseguiti in ragione dello svolgimento di attività accessorie collegate all'utilizzo delle aree e pertinenze autostradali. Questi proventi sono destinati interamente al servizio di tale equilibrio. Pertanto, ai fini delle determinazioni tariffarie di cui al paragrafo successivo, i ricavi previsti da tali attività, al netto dei relativi costi, sono portati in riduzione ai costi ammessi.

4. FORMULA TARIFFARIA

4.1. La tariffa relativa a ciascun concessionario è adeguata annualmente sulla base della seguente formula tariffaria definita secondo il metodo del price cap:

$$\Delta T = \Delta P - X + K$$

dove

- ΔT è la variazione percentuale annuale della tariffa;
- ΔP è il tasso di inflazione programmato;
- X è il parametro di cui al precedente punto 2.6;
- K è la variazione percentuale annuale della tariffa determinata ogni anno in modo da consentire la remunerazione degli investimenti realizzati l'anno precedente quello di applicazione; è determinata in modo tale che il valore attualizzato dei ricavi incrementali previsti fino al termine del periodo di regolamentazione sia pari al valore attualizzato dei maggiori costi ammessi, scontando gli importi al tasso di congrua remunerazione; ai maggiori costi ammessi devono essere sottratti gli utilizzi del fondo di cui al punto 6.4.

4.2. Alla tariffa così individuata si aggiunge o sottrae una componente relativa al fattore di qualità, secondo le modalità individuate dalla delibera CIPE n. 319 del 1996 e successive integrazioni anche ai sensi del comma 3 dell'articolo 21 della legge 47/2004.

5. AGGIORNAMENTO

5.1. Il piano economico-finanziario allegato alla convenzione contiene tutti gli elementi che concorrono alla determinazione della tariffa e a consentire l'equilibrio economico e finanziario della concessione.

5.2. Il piano economico-finanziario è soggetto ad aggiornamento al termine di ciascun periodo regolatorio nonché, in sede di prima applicazione, ai sensi del comma 82 dell'articolo 2 del decreto legge 3 ottobre 2006 n. 262 convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006 n. 286.

5.3. Nell'ambito dell'aggiornamento del piano economico-finanziario si procede in ogni caso:

- a) al calcolo dei costi ammessi per il successivo periodo regolatorio;
- b) al riconoscimento tra i costi ammessi dei maggiori oneri eventualmente sostenuti nel periodo precedente per l'attività di progettazione e costruzione derivanti da eventi di forza maggiore o fatto del terzo;
- c) alla deduzione dai costi ammessi di eventuali altri importi da recuperare (es. sanzioni o penali);
- d) all'aggiornamento delle stime di traffico;
- e) alla rideterminazione del parametro X da applicare nel periodo successivo.

5.4. Al fine di assicurare gradualità all'evoluzione tariffaria, è possibile, in sede di aggiornamento, prevedere l'inclusione o la deduzione di poste figurative nei costi ammessi, a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico-finanziaria. Il parametro X della formula tariffaria è rideterminato in modo tale da tenere conto di queste poste figurative.

6. RECUPERO

6.1 Il recupero avviene in ragione del principio di neutralità economica del concessionario, in modo tale che questi non tragga benefici economico-finanziari dalla mancata o ritardata realizzazione degli investimenti in beni reversibili previsti in convenzione.

6.2 L'importo da recuperare è determinato per ciascun anno in misura pari alla somma di:

- a) minori ammortamenti effettivamente contabilizzati in seguito ai mancati o ritardati investimenti rispetto a quelli previsti;
- b) minore costo del capitale effettivamente sostenuto, determinato moltiplicando le minori immobilizzazioni nette medie effettivamente contabilizzate in seguito ai mancati o ritardati investimenti per il tasso interno di rendimento previsto.

6.3 In presenza di meccanismi di adeguamento tariffario legati all'effettivo stato di avanzamento dei lavori, dagli importi di cui al punto precedente sono dedotti i minori ricavi rispetto a quelli previsti conseguiti in seguito all'applicazione di tali meccanismi.

6.4 Gli importi da recuperare determinati ai sensi del punto 6.2 sono accantonati annualmente dal concessionario nel passivo dello Stato Patrimoniale del bilancio, nel fondo rischi ed oneri. Le risorse appostate su tale fondo sono destinate a nuovi investimenti su disposizioni del concedente. Tali importi, dalla determinazione fino all'effettivo utilizzo, sono rivalutati ad un tasso pari all'Euribor a 12 mesi.

6.5 Nel caso l'inadempimento sia attribuibile a responsabilità del concessionario, nel recupero possono essere compresi, anche in data successiva alla data di determinazione degli importi di cui al punto 6.2, ulteriori oneri a titolo sanzionatorio.

PS

AE

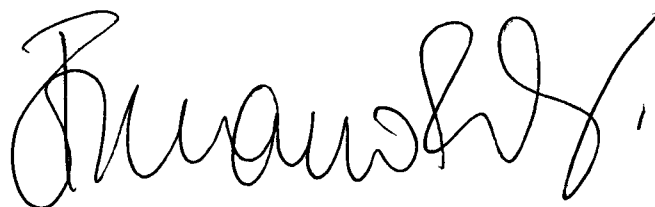
7. ALLOCAZIONE DEI RISCHI

- 7.1. Il rischio di costruzione è posto a carico del concessionario successivamente all'approvazione del progetto definitivo dell'opera da parte del concedente, ad esclusione dei casi in cui l'eventuale incremento dei costi di costruzione sia determinato da forza maggiore o da fatti di terzi non riconducibili a responsabilità del concessionario stesso.
- 7.2. I costi di costruzione sono comprensivi dei costi relativi ai servizi di ingegneria occorrenti per la progettazione e realizzazione dell'opera.
- 7.3. Gli oneri di progettazione rimangono a carico del concessionario nel caso in cui il progetto definitivo non venga approvato in sede di Conferenza di servizi.

8. METODOLOGIA DI DETERMINAZIONE DELLE IPOTESI DI SVILUPPO DEL TRAFFICO

- 8.1. La metodologia impiegata per formulare le stime previsionali di traffico deve essere caratterizzata da robustezza analitica, trasparenza e riproducibilità. Deve inoltre consentire l'effettuazione di analisi di simulazione, di sensitività e di rischio da parte dei soggetti istituzionalmente legittimati.
- 8.2. In particolare, devono essere riportati in un allegato dedicato della convenzione i seguenti elementi informativi minimi:
 - a) individuazione delle infrastrutture in programma o in costruzione che hanno rilevanza ai fini dell'analisi dell'evoluzione dei volumi di traffico;
 - b) individuazione dei possibili scenari trasportistici che potrebbero verificarsi nell'orizzonte temporale del piano economico-finanziario. Pertanto si descrivono in particolare:
 - lo scenario di riferimento di partenza ("ipotesi nulla") corrispondente allo stato attuale;
 - altri scenari ritenuti significativi aggiungendo le infrastrutture di cui al punto a);
 - lo scenario ipotesi nulla con l'aggiunta delle tratte di nuova costruzione e degli interventi di riqualificazione;
 - c) individuazione delle variabili di natura macroeconomica, trasportistica e settoriale considerate significative ai fini dell'analisi dell'evoluzione dei volumi di traffico; descrizione di tipo probabilistico delle variabili affette da maggior grado di incertezza;
 - d) profilo temporale, declinato a frequenza annuale, delle ipotesi di evoluzione delle variabili di natura macro-economica, trasportistica e settoriale sottostanti allo scenario di sviluppo del traffico nell'orizzonte temporale del piano economico-finanziario;
 - e) esplicita motivazione dell'eventuale scostamento di tale evoluzione da quadri di riferimento ufficiali, ove disponibili, della programmazione territorialmente rilevante (interconnessioni internazionali, arterie nazionali, tratte regionali);
 - f) disaggregazione del profilo di evoluzione del traffico fra categorie omogenee di veicoli;
 - g) indicazione delle fonti statistiche da cui sono tratti i dati storici e, ove presente, del soggetto (università, centro di ricerca, istituzione pubblica o consulente privato) che ha elaborato le indicazioni previsive che, in tale caso, andranno rese accessibili ai soggetti istituzionalmente legittimati;

- h) descrizione verbale e connessa rappresentazione analitica del modello strutturale di calcolo impiegato per la formulazione delle previsioni, nonché indicazione numerica, con eventuali intervalli di confidenza, dei parametri rilevanti e dei test statistici impiegati per verificare l'affidabilità empirica delle eventuali stime (di tipo econometrico, autoregressivo o interpolativo) condotte sui dati storici;
- 8.3 Le stime di traffico, elaborate sulla base dei criteri esposti ai precedenti punti, sono approvate dall'ANAS ai fini delle successive determinazioni tariffarie.

A handwritten signature in dark ink, consisting of stylized cursive letters, possibly reading 'G. C. M.', followed by a long horizontal flourish.A large, handwritten signature in dark ink, written in a cursive style, possibly reading 'P. M. A. S. I.', with a small mark above the final letter.A small, handwritten signature in dark ink, written vertically on the left margin, possibly reading 'G. C. M.'.