

ART

OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

n. 7/2019	Conferimento dell'incarico di responsabile dell'Ufficio Affari Istituzionali ed Internazionali dell'autorità.
n. 5/2019	Selezione pubblica per l'ammissione di n. 8 praticanti presso l'Autorità di regolazione dei trasporti. Approvazione graduatorie finali e nomina dei vincitori
Anno 2018	
n. 147/2018	Nomina del Garante etico dell'Autorità di regolazione dei trasporti
n. 146/2018	Codice etico dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Modifica
n. 145/2018	Selezione pubblica per l'ammissione di n. 8 praticanti presso l'Autorità di regolazione dei trasporti. Costituzione della Commissione per la valutazione comparativa delle candidature pervenute
n. 144/2018	Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti 2019-2021. Approvazione in via preliminare dello schema di piano e avvio della consultazione pubblica
n. 140/2018	Bilancio di previsione 2019 e Pluriennale 2019-2021 – Approvazione
n. 131/2018	Incarico di coordinamento dell'Advisory Board dell'Autorità
n. 130/2018	Designazione del Responsabile della protezione dei dati personali dell'Autorità di regolazione dei trasporti
n. 129/2018	Elenco di esperti ai sensi dell'articolo 17 del regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità
n. 128/2018	Performance Management. Approvazione
n. 127/2018	Regolamento sulle progressioni di carriera del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Modifica
n. 126/2018	Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Modifiche
n. 125/2018	Regolamento sul trattamento di quiescenza e di previdenza del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Modifica
n. 117/2018	Procedura di selezione pubblica, per titoli ed esami, indetta con delibera n. 82/2018 per l'assunzione a tempo determinato, per la durata di ventiquattro mesi, prorogabile per ulteriori dodici mesi, di n. 18 unità di personale nelle qualifiche di funzionario (n. 12 unità), operativo (n. 4 unità) e operativo (n. 2 unità appartenenti alle categorie protette di cui all'articolo 1 della legge 12 marzo 1999, n. 68, recante "Norme per il diritto al lavoro dei disabili"). Nomina della Commissione per la selezione
n. 116/2018	Determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2019. Riapertura della consultazione pubblica avviata con la delibera n. 92/2018
n. 113/2018	Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente, funzionario e operativo, di cui alla delibera n. 74/2015. Esecuzione della sentenza del Consiglio di Stato n. 3641/2018, pubblicata il 13 giugno 2018
n. 112/2018	Bilancio di previsione 2018 – Variazione di bilancio
n. 111/2018	Procedura di selezione di personale proveniente da pubbliche amministrazioni indetta con delibera n. 9/2013 relativamente all'Area dirigenti – Affari giuridici e contenzioso (A2). Esecuzione della sentenza del Consiglio di Stato n. 3056/2017
n. 108/2018	Concorso pubblico per titoli ed esami, riservato alle categorie protette di cui alla legge 12 marzo 1999, n. 68, recante "Norme per il diritto al lavoro dei disabili", articoli 1 e 18, indetto con delibera

OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

ART

	n. 59/2018 per il reclutamento di n. 4 unità di personale di ruolo dell'Autorità di regolazione dei trasporti da assumere a tempo indeterminato nella qualifica di funzionario – Livello funzionario III, cod. FIII7. Nomina del Segretario della Commissione esaminatrice
n. 107/2018	Proroga dell'incarico di Garante etico
n. 101/2018	Selezione pubblica per l'ammissione di n. 8 praticanti presso l'Autorità di regolazione dei trasporti
n. 97/2018	Procedura di selezione di personale proveniente da pubbliche amministrazioni indetta con delibera n. 9/2013 relativamente all'Area dirigenti – Affari giuridici e contenzioso (A2). Esecuzione della sentenza del Consiglio di Stato n. 3056/2017
n. 95/2018	Assunzione a tempo indeterminato di n. 2 operativi, livello di Assistente – cod. A3 mediante utilizzo della graduatoria finale approvata con la delibera n. 91/2016 in esito alla procedura concorsuale indetta con delibera n. 74/2015, relativa al profilo OP02
n. 94/2018	Assunzione a tempo indeterminato di n. 1 funzionario, livello di funzionario III – cod. FIII7 mediante utilizzo della graduatoria finale approvata con la delibera n. 103/2017 in esito alla procedura concorsuale indetta con delibera n. 74/2015, relativa al profilo F13
n. 93/2018	Assunzione a tempo indeterminato di n. 1 funzionario, livello di funzionario III – cod. FIII7 mediante utilizzo della graduatoria finale approvata con la delibera n. 1/2017 in esito alla procedura concorsuale indetta con delibera n. 74/2015, relativa al profilo F01
n. 92/2018	Avvio della consultazione pubblica per la determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2019
n. 87/2018	Avvio della procedura di formazione dell'elenco degli esperti ad alto livello di specializzazione ai sensi dell'articolo 17 del regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale
n. 86/2018	Concorso pubblico per titoli ed esami, riservato alle categorie protette di cui alla legge 12 marzo 1999, n. 68, recante "Norme per il diritto al lavoro dei disabili", articoli 1 e 18, indetto con delibera n. 59/2018 per il reclutamento di n. 4 unità di personale di ruolo dell'Autorità di regolazione dei trasporti da assumere a tempo indeterminato nella qualifica di funzionario – Livello funzionario III, cod. FIII7. Nomina della Commissione esaminatrice
n. 85/2018	Regolamento concernente la disciplina contabile dell'Autorità. Modifica
n. 82/2018	Procedura di selezione pubblica, per titoli ed esami, per l'assunzione a tempo determinato, per la durata di ventiquattro mesi, prorogabile per ulteriori dodici mesi, di n. 18 unità di personale nelle qualifiche di funzionario (n. 12 unità), operativo (n. 4 unità) e operativo (n. 2 unità) appartenenti alle categorie protette
n. 81/2018	Concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente (n. 4 unità), funzionario (n. 29 unità) e operativo (n. 3 unità), di cui alla delibera n. 74/2015
n. 72/2018	Aggiornamento dei valori stipendiali contenuti nella Sezione II – Parte economica del regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità a decorrere dal 1° gennaio 2018, in adeguamento al contenuto dell'Accordo sindacale del 14 giugno 2018
n. 71/2018	Regolamento delle trasferte e missioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Modifiche
n. 70/2018	Bilancio di previsione 2018 – Assestamento
n. 65/2018	Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti 2018-2020. Approvazione definitiva
n. 59/2018	Procedura per il reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami, riservato alle categorie protette di cui alla legge 12 marzo 1999, n. 68, recante "Norme per il diritto al lavoro dei

ART

OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

	disabili”, articoli 1 e 18, per il reclutamento di n. 4 unità di personale di ruolo dell’Autorità di regolazione dei trasporti da assumere a tempo indeterminato nella qualifica di funzionario – Livello funzionario III, cod. FIII7
n. 54/2018	Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione dell’Autorità di regolazione dei trasporti 2018-2020. Approvazione in via preliminare dello schema di piano e avvio della consultazione pubblica
n. 53/2018	Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell’Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente (n. 4 unità), funzionario (n. 29 unità) e operativo (n. 3 unità), di cui alla delibera n. 74/2015
n. 46/2018	Nomina del Nucleo di valutazione
n. 45/2018	Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell’Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente (n. 4 unità), funzionario (n. 29 unità) e operativo (n. 3 unità), di cui alla delibera n. 74/2015
n. 44/2018	Rendiconto finanziario 2017 – Approvazione
n. 41/2018	Regolamento recante la disciplina dei permessi studio. Adozione
n. 40/2018	Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell’Autorità. Modifica
n. 39/2018	Regolamento recante la disciplina del telelavoro e del lavoro agile. Adozione
n. 38/2018	Performance Organizzativa
n. 32/2018	Designazione del Responsabile della protezione dei dati personali dell’Autorità di regolazione dei trasporti
n. 22/2018	Premio di risultato anno 2018
n. 21/2018	Proroga del Nucleo di valutazione
n. 14/2018	Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione dell’Autorità di regolazione dei trasporti 2016-2018. Aggiornamento anno 2018. Approvazione in via preliminare e avvio della consultazione pubblica
n. 7/2018	Rinnovo dell’incarico di responsabile all’Ufficio Accesso alle infrastrutture, di responsabile dell’Ufficio Affari generali, amministrazione e personale, di responsabile dell’Ufficio Affari legali e contenzioso e di responsabile dell’Ufficio ICT
n. 6/2018	Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell’Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente (n. 4 unità), funzionario (n. 29 unità) e operativo (n. 3 unità), di cui alla delibera n. 74/2015
Anno 2017	
n. 155/2017	Procedura di selezione pubblica per l’ammissione di n. 8 praticanti presso l’Autorità di regolazione dei trasporti. Approvazione graduatorie finali e nomina vincitori
n. 154/2017	Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell’Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente, funzionario e operativo, di cui alla delibera n. 74/2015
n. 150/2017	Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell’Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche

OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

ART

	di dirigente (n. 4 unità), funzionario (n. 29 unità) e operativo (n. 3 unità), di cui alla delibera n. 74/2015
n. 149/2017	Costituzione della commissione per la valutazione comparativa dei curricula per l'ammissione di n. 8 praticanti presso l'Autorità di regolazione dei trasporti
n. 144/2017	Bilancio di previsione 2018 e Pluriennale 2018 – 2020 – Approvazione
n. 143/2017	Reclutamento di n. 2 funzionari, livello di funzionario III – Cod. FIII7 mediante utilizzo della graduatoria finale approvata, in esito alla procedura concorsuale relativa al profilo di concorso F12 – funzionario Ingegnere esperto in materia di sistemi per il trasporto pubblico locale, con la delibera n. 7/2017
n. 137/2017	Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente (n. 4 unità), funzionario (n. 29 unità) e operativo (n. 3 unità), di cui alla delibera n. 74/2015
n. 133/2017	Regolamento sul trattamento di quiescenza e di previdenza del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Approvazione
n. 123/2017	Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente (n. 4 unità), funzionario (n. 29 unità) e operativo (n. 3 unità), di cui alla delibera n. 74/2015
n. 113/2017	Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente (n. 4 unità), funzionario (n. 29 unità) e operativo (n. 3 unità), di cui alla delibera n. 74/2015. Scorrimento della graduatoria finale relativa al profilo F07 – funzionario ingegnere esperto di pianificazione, gestione della domanda e modellistica dei sistemi di trasporto, approvata con delibera n. 15/2017 e dichiarazione vincitore
n. 112/2017	Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente, funzionario e operativo, di cui alla delibera n. 74/2015. Parziale rettifica della graduatoria finale approvata con delibera n. 89/2016
n. 104/2017	Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente (n. 4 unità), funzionario (n. 29 unità) e operativo (n. 3 unità), di cui alla delibera n. 74/2015. Scorrimento della graduatoria finale relativa al profilo F10
n. 103/2017	Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente (n. 4 unità), funzionario (n. 29 unità) e operativo (n. 3 unità), di cui alla delibera n. 74/2015. Approvazione graduatoria finale relativa al reclutamento di n. 2 funzionari nel profilo F13 – funzionario – Affari istituzionali
n. 102/2017	Bilancio di previsione 2017 – Assestamento
n. 100/2017	Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente (n. 4 unità), funzionario (n. 29 unità) e operativo (n. 3 unità), di cui alla delibera n. 74/2015. Reclutamento di n. 2 operativi nel profilo OP01
n. 96/2017	Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente (n. 4 unità), funzionario (n. 29 unità) e operativo (n. 3 unità), di cui alla delibera n. 74/2015. Scorrimento della graduatoria finale relativa al profilo F07 – funzionario ingegnere esperto di pianificazione, gestione della domanda e modellistica dei sistemi di trasporto, approvata con delibera n. 15/2017 e dichiarazione vincitore

ART OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

n. 90/2017	Progressioni di carriera del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti relative al biennio valutativo 2015/2016
n. 75/2017	Contributo al finanziamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Ricognizione delle competenze dell'Autorità e degli ambiti interessati dalle attività poste in essere
n. 74/2017	Designazione dell'Advisory Board dell'Autorità
n. 55/2017	Premio di risultato anni 2016 e 2017
n. 54/2017	Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità. Modifica
n. 53/2017	Regolamento sulle progressioni di carriera del personale dell'Autorità. Adozione
n. 52/2017	Performance Management
n. 33/2017	Piano formativo per il personale dell'Autorità - Anno 2017
n. 29/2017	Conferimento dell'incarico di Responsabile dei rapporti con le organizzazioni sindacali
n. 28/2017	Procedura di valutazione comparativa dei curricula e scelta dei candidati per lo svolgimento dei tirocini curriculari ed extracurriculari formativi e di orientamento. Approvazione graduatorie finali e nomina dei vincitori

Anno 2016

n. 145/2016	Costituzione della commissione per la valutazione comparativa dei curricula e la scelta dei candidati per lo svolgimento dei tirocini curriculari ed extracurriculari formativi e di orientamento
n. 139/2016	Misura e modalità di versamento dovuto all'Autorità di regolazione dei Trasporti per l'anno 2017
n. 138/2016	Bilancio di previsione 2017 e Pluriennale 2017-2019. Approvazione
n. 135/2016	Nomina del Collegio dei revisori
n. 131/2016	Regolamento concernente l'organizzazione ed il funzionamento dell'Autorità. Modifica
n. 120/2016	Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Aggiornamento 2016-2018. Approvazione definitiva
n. 118/2016	Avvio della consultazione pubblica per la determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2017
n. 115/2016	Integrazione dell'elenco di esperti, di cui all'articolo 17 del regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità, approvato con delibera n. 74/2016 e integrato con delibera n. 98/2016
n. 98/2016	Integrazione dell'elenco di esperti, ai sensi dell'articolo 17 del regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità, approvato con delibera n. 74/2016. Approvazione
n. 97/2016	Adempimento degli obblighi di cui alla legge 12 marzo 1999, n. 68, recante "Norme per il diritto al lavoro dei disabili" sulla base della Convenzione con la Città Metropolitana di Torino sottoscritta in data 27 marzo 2015
n. 85/2016	Bilancio di previsione 2016 – Assestamento
n. 81/2016	Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti – Aggiornamento 2016-2018 – Approvazione in via preliminare e avvio della consultazione pubblica

OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

ART

n. 74/2016	Approvazione dell'elenco di esperti ai sensi dell'articolo 17 del regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità
n. 68/2016	Premio di Risultato anno 2015
n. 61/2016	Nuovo "regolamento concernente l'organizzazione ed il funzionamento dell'Autorità"
n. 48/2016	Rendiconto finanziario 2015. Approvazione
n. 21/2016	Regolamento per l'acquisizione in economia di beni e servizi. Modifica
n. 20/2016	Avvio della procedura di formazione dell'elenco di esperti ai sensi dell'art. 17 del regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità
n. 18/2016	Procedura di valutazione comparativa dei curricula e scelta dei candidati per lo svolgimento dei tirocini curriculari ed extracurriculari formativi e di orientamento. Scorrimento graduatoria tirocini extracurriculari
n. 12/2016	Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione 2015-2017. Approvazione definitiva
Anno 2015	
n. 115/2015	Procedura di valutazione comparativa dei curricula e scelta dei candidati per lo svolgimento dei tirocini curriculari ed extracurriculari formativi e di orientamento. Approvazione graduatorie finali
n. 199/2015	Bilancio di previsione 2015. Seconda variazione
n. 95/2015	Protocollo per le relazioni sindacali nell'Autorità di regolazione dei trasporti. Ratifica
n. 94/2015	Misura e modalità di versamento del contributo dovuto all'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2016
n. 93/2015	Bilancio di previsione 2016 e Pluriennale 2016-2018 – Approvazione
n. 82/2015	Regolamento per l'acquisizione di beni e servizi. Approvazione
n. 74/2015	Procedure per il reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente (n. 4 unità), funzionario (n. 29 unità) e operativo (n. 3 unità)
n. 59/2015	Definizione del trattamento economico delle ore di lavoro straordinario prestate dal personale dell'Autorità nel 2015, ai sensi dell'art. 26, comma 2, del regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità
n. 58 bis/2015	Nomina del Garante etico dell'Autorità di regolazione dei trasporti
n. 58/2015	Codice etico dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Approvazione
n. 51/2015	Bilancio di previsione 2015 – Assestamento
n. 35/2015	Programma Triennale per la Trasparenza e l'Integrità 2015-2017. Approvazione preliminare
n. 33 bis/2015	Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale. Modifica
n. 30/2015	Rendiconto finanziario 2014. Approvazione
n. 30/2015	Performance Management
n. 27/2015	Pubblicazione sul sito internet dell'Autorità di regolazione dei Trasporti dell'avviso di attivazione di tirocini formativi e di orientamento curriculari ed extracurriculari

ART

OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

n. 21/2015	Adempimento da parte dell'Autorità degli obblighi di cui alla legge 12 marzo 1999 n. 68, recante "Norme per il diritto al lavoro dei disabili". Convenzione con la città metropolitana di Torino
n. 15/2015	Nomina del Nucleo di valutazione
n. 14/2015	Regolamento concernente la disciplina contabile. Modifica
n. 13/2015	Assegnazione delle funzioni di Responsabile per la prevenzione della corruzione e di Responsabile per la trasparenza dell'Autorità di regolazione dei Trasporti
n. 4/2015	Adozione del regolamento sul procedimento sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il reg. (CE) 2006/2004
Anno 2014	
n. 82/2014	Pianta organica dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Rideterminazione
n. 78/2014	Misura e modalità di versamento del contributo dovuto all'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2015
n. 77/2014	Bilancio di previsione 2015. Pluriennale 2015-2017 - Approvazione
n. 74/2014	Regolamento per la disciplina dell'orario di lavoro e del servizio sostitutivo di mensa
n. 66/2014	Bilancio di previsione 2014. Pluriennale 2014-2016. Quinta variazione
Anno 2013	
n. 13/2013	Entrata in operatività
n. 12/2013	Determinazione in prima attuazione dell'aliquota del contributo dovuto per anno 2014 dai gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati, modalità di riscossione e comunicazione all'Autorità dei dati relativi
n. 11/2013	Bilancio di previsione 2014 e bilancio pluriennale 2014-2016
n. 9/2013	Avvisi di selezione di personale dipendente da pubbliche amministrazioni
n. 8/2013	Uffici nella città di Roma
n. 7/2013	Adozione di una procedura di selezione di esperti
n. 6/2013	Regolamento concernente la disciplina contabile dell'Autorità
n. 5/2013	Nomina del collegio dei revisori
n. 4/2013	Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti
n. 3/2013	Bilancio preventivo dell'Autorità per il 2013
n. 2/2013	Pianta organica del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti
n. 1/2013	Regolamento concernente l'organizzazione ed il funzionamento

ART

OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

3. I PARERI

Ad indicazione del sempre crescente esercizio delle funzioni (anche) consultive attribuite all’Autorità, nei paragrafi seguenti sono riportati in versione integrale i pareri da essa resi nel periodo di riferimento (paragrafo 3.1).

Segue l’elenco dei pareri adottati negli esercizi precedenti, per il cui testo integrale si rinvia al sito *web* dell’Autorità (paragrafo 3.2).

In entrambi i paragrafi i provvedimenti sono presentati in ordine cronologicamente inverso e/o suddivisa in sottocategorie tematiche.

3.1 I pareri adottati nel periodo di riferimento

3.1.1 Gli aggiornamenti dei PEF e gli schemi di atti aggiuntivi delle concessioni autostradali in essere

3.1.1.1 **Parere n. 11 del 17 giugno 2021 – Convenzione Unica tra ANAS S.p.A. e Autostrada dei Fiori S.p.A. – Tronco A10**

L’Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità o ART), nella seduta del 17 giugno 2021, premesso che:

- in data 2 settembre 2009 è stata sottoscritta la Convenzione Unica tra ANAS S.p.A. (di seguito: ANAS) e Autostrada dei Fiori S.p.A. (di seguito: AdF) relativa al tronco autostradale A10 - approvata ai sensi dell’art. 2, comma 202, della l. 191/2009, che modifica l’art. 8-duodecies del d.l. 59/2008, convertito con modificazioni dalla l. 101/2008 - divenuta efficace dal 12 novembre 2010, data di sottoscrizione dell’Atto con cui la medesima Convenzione Unica ha recepito le prescrizioni di cui alla delibera CIPE n. 18 del 13 maggio 2010;
- in data 21 febbraio 2018 è stato sottoscritto l’Atto Aggiuntivo a detta Convenzione - approvato con decreto interministeriale n. 127 del 16 marzo 2018 - e divenuto efficace dal 23 aprile 2018, data di relativa registrazione alla Corte dei Conti - che contemplava l’aggiornamento del Piano Economico Finanziario (di seguito, anche: PEF) per il periodo regolatorio 2014-2018;
- con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 707 del 17 dicembre 2019 è stata indetta una procedura ristretta per l’“Affidamento in concessione delle attività di gestione delle tratte autostradali A12 Sestri Levante-Livorno, A11/A12 Viareggio-Lucca e A15 diramazione per La Spezia e A10 Savona-Ventimiglia (confine francese), nonché, limitatamente agli interventi di messa in sicurezza dell’infrastruttura esistente, la progettazione, la costruzione e la gestione degli stessi”, prevedendosi che gli effetti dell’affidamento in concessione, limitatamente alla tratta autostradale A10 Savona - Ventimiglia (confine francese), decorreranno dalla data di scadenza dell’attuale convenzione fissata al 30 novembre 2021; – con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 839 del 18 novembre 2020 sono state approvate le risultanze delle operazioni di gara per detto affidamento, con aggiudicazione al concorrente Itinera S.p.A.;
- 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. 74/2019 del 19 giugno 2019, a conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019, l’Autorità ha approvato il sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica tra ANAS e AdF relativa al tronco autostradale A10, di cui al relativo Allegato A (di seguito: Sistema tariffario ART);
- con nota 32090 del 21 dicembre 2020, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (di seguito: MIMS) ha trasmesso la proposta di aggiornamento del PEF, relativo alla suddetta Convenzione Unica, per l’espressione del parere di competenza di cui all’art. 43, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, corredata (i) del Piano Economico Finanziario inviato da AdF al MIMS l’11 novembre 2020, composto dal Piano Economico Finanziario, dal Piano Finanziario Regolatorio, dalla Relazione illustrativa e da due file excel denominati rispettivamente “PEF_ADF_A10_TIR_CIFE_20201108” e “PEF_ADF_A10_ART_20201110”, nonché (ii) dell’informativa della competente Direzione generale del MIMS sull’istanza di aggiornamento del PEF presentata da AdF;
- con nota del 18 gennaio 2021, gli Uffici dell’Autorità, oltre a richiedere l’integrazione della documentazione resa disponibile, hanno illustrato alla competente Direzione generale del MIMS alcuni profili per i quali si rendeva necessario acquisire puntuale riscontro ai fini del completamento dell’istruttoria;
- con nota del 20 maggio 2021, il MIMS ha trasmesso agli Uffici dell’Autorità, per gli adempimenti di competenza, la documentazione integrativa acquisita da AdF con riguardo all’aggiornamento della proposta di PEF tenendo conto delle osservazioni formulate dall’Autorità;

ART

OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

esaminata la documentazione trasmessa dal concedente, ai sensi dell'art. 43, comma 1, del d.l. 201/2011, ritiene di svolgere le seguenti osservazioni, che andranno raccordate con le disposizioni dello Schema di Atto aggiuntivo interessato, al cui riguardo gli Uffici dell'Autorità, a seguito della relativa trasmissione, potranno fornire specifici elementi in ordine ad eventuali criticità ivi riscontrate.

I. Considerazioni preliminari

Come risultante dall'art. 2 della Convenzione Unica, il PEF, originariamente trasmesso con la citata nota prot. ART 20126/2020, si riferisce alla costruzione e all'esercizio delle seguenti tratte autostradali:

Denominazione		Km
A10	Savona - Ventimiglia (confine francese)	113,3
Totale		113,3

L'estesa chilometrica complessiva delle tratte gestite risulta 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.

Il Piano si sviluppa su un orizzonte temporale inferiore a 2 anni (dal 1° gennaio 2020 al 30 novembre 2021) e, fatte salve le difformità applicative di seguito evidenziate, prevede:

- l'assenza di incremento tariffario per il 2020 ed il 2021; - una variazione del traffico pagante da circa 1.221 milioni di veicoli-km totali nel 2019 a circa 1.157 milioni di veicoli-km totali per il periodo gennaio-novembre 2021¹³⁶;
- un capitale investito netto, al 31 dicembre 2019, pari a circa 226 milioni di euro, composto come illustrato 1 Tale ultimo dato corrisponde ad una proiezione annuale per l'intero 2021 di circa 1.265 milioni di veicoli-km. Si configura pertanto un Tasso medio di incremento CAGR + 1,78% annuo. 3 nella tabella che segue;

Composizione del Capitale investito netto al 31 dicembre 2019		Valore (Mio €)
1	Immobilizzazioni in beni reversibili da bilancio di esercizio 2019, inclusive di rivalutazioni	1.299
2	Fondo di ammortamento maturato al 31 dicembre 2019	-1.089
3	Contributi pubblici al 31 dicembre 2019	-70
4	Lavorazioni in corso al 31 dicembre 2019	25
5	Rettifiche per investimenti non riconosciuti in tariffa ("manutenzioni straordinarie e devoluzione aree di servizio")	-8
6	Rettifiche per oneri finanziari capitalizzati	-4
7	Credito di poste figurative maturato al 31 dicembre 2019	73
Totale		226

- un piano di investimenti, per il periodo compreso tra il 1° gennaio 2020 ed il 30 novembre 2021, pari a circa 118,5 milioni di euro;
- nessun recupero di efficienza produttiva, con conseguente previsione di un indicatore di produttività X pari a 0,00% annuo, per le due annualità 2020 e 2021. Tale imputazione è correlata dal concessionario alla circostanza che "la scadenza della concessione al 30 novembre 2021 non consente materialmente di poter mettere in atto le relative azioni di efficientamento", mentre il concedente non risulta essersi espresso in proposito, limitandosi, nella citata nota prot. ART 8271/2021, a rinviare a quanto già evidenziato nella propria nota del 30 aprile 2021 (prot. ART 6760/2021) con riferimento all'aggiornamento del PEF relativo alla concessione fra ANAS e Società Autostrade Valdostane S.p.A. (ove affermava che "da quanto risulta dalla relazione al Piano Economico Finanziario, l'estensione dell'orizzonte di riferimento risulta giustificato dalla impossibilità di comprimere i costi operativi connessi alla manutenzione dell'infrastruttura"), che tra l'altro non presentava analogo orizzonte temporale;
- la previsione di un incremento del valore di subentro da riconoscere al concessionario uscente a cura di quello subentrante in forza della procedura di affidamento aggiudicata con il citato d.m. 839/2020, il cui valore risulta, nella proposta del concessionario, pari a circa 237,7 milioni di euro, rispetto all'importo di 180 milioni di euro assunto in sede di avvio della procedura ex d.m. 707/2019.

Detto incremento risulta riconducibile, oltre che ad una crescita degli investimenti in beni reversibili rispetto a quelli previsti nel previgente PEF 2014-2018, anche (i) agli effetti del mancato recepimento di quanto previsto dal Sistema tariffario ART con riferimento al recupero di efficienza produttiva (vedi *infra*), nonché (ii) agli effetti economici scaturenti dall'emergenza sanitaria da Covid-19, quantificati in componenti di costo integrative pari a 25,2 milioni di euro, imputate all'anno 2021 (vedi *infra*);

- l'applicazione di un tasso di inflazione pari all'1,20% per il 2019 e allo 0,8% dal 2020 fino alla fine della concessione;
- 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 10,99%;

¹³⁶ Tale ultimo dato corrisponde ad una proiezione annuale per l'intero 2021 di circa 1.265 milioni di veicoli-km. Si configura pertanto un Tasso medio di incremento CAGR + 1,78% annuo.

- un tasso di remunerazione, per le opere da realizzare, corrispondente al tasso medio ponderato del costo di capitale (di seguito: WACC), pari al 7,09%;
- un indicatore di redditività, rappresentato dal Tasso interno di rendimento di progetto (TIR), pari al 10,69%.

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, oltre che alle criticità di natura finanziaria sopra evidenziate, anche 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

Il punto 32 del Sistema tariffario ART prevede esplicitamente l'applicazione del nuovo regime tariffario a partire dal 1° gennaio 2020. Ne consegue che, ai sensi del medesimo Sistema, in presenza di un periodo regolatorio 2019-2021, la costruzione tariffaria, al fine di garantire la continuità tra i diversi periodi regolatori, deve essere effettuata:

- per la sola annualità 2019, 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 2020-2021, 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 2019: (i) del capitale investito netto; (ii) del TIR previgente; (iii) del credito di poste figurative relativo al sistema tariffario previgente.

Di contro, il concessionario AdF risulta avere predisposto un PEF basato sul periodo regolatorio 2020-2021.

Risulta inoltre necessario che la competente Direzione Generale del MIMS si pronunci preventivamente circa l'ammissibilità tariffaria:

- del capitale investito netto, secondo quanto previsto dal punto 12.1 del Sistema tariffario ART, con particolare riferimento alle rettifiche e alle rivalutazioni indicate dal concessionario;
- del calcolo, a cura del concessionario, del Tasso interno di rendimento (TIR previgente) di cui al punto 17.2 del Sistema tariffario ART. Al riguardo, in particolare, AdF risulta:
 - avere assunto quale valore iniziale delle immobilizzazioni reversibili un ammontare differente da quello utilizzato per la costruzione tariffaria nell'ambito del Sistema tariffario ART, in quanto non inclusivo, rispetto a quest'ultimo, della rettifica per investimenti non riconosciuti in tariffa, asseritamente riferibili a manutenzioni straordinarie e a "devoluzione aree di servizio";
 - non avere incluso nel calcolo del TIR previgente, effettuato a partire dal pertinente aggiornamento dell'ultimo PEF approvato dal concedente, gli investimenti previsti fino alla scadenza del periodo concessorio con riferimento alle opere da realizzare alla data di pubblicazione della delibera n. 74/2019, mentre al fine di assicurare la piena coerenza della complessiva pianificazione economico-finanziaria appare necessario che il concessionario, ai fini del calcolo del TIR previgente, provveda all'aggiornamento del PEF, ai sensi del punto 17.3 del Sistema tariffario ART, ricomprendendo la totalità dei flussi di cassa della gestione operativa, ivi inclusi quelli relativi ai citati investimenti relativi alle opere da realizzare;
- del credito di poste figurative relativo al sistema tariffario previgente, secondo le previsioni di cui al punto 17.3 del Sistema tariffario ART.

2. Effetti economici da Covid-19

Con riferimento all'inclusione in tariffa, da parte del concessionario, di un onere pari a circa 25,2 milioni di euro correlato agli effetti economici scaturenti dell'emergenza Covid-19, si rileva che: (i) l'inclusione di tali oneri in tariffa - fermo che parrebbe comunque opportuno trovasse specifico fondamento nell'ambito di apposita previsione normativa - dovrebbe essere subordinata alla preventiva ed esplicita autorizzazione da parte del concedente nei confronti di tutti gli operatori del settore; (ii) la quantificazione degli effetti economici in questione dovrebbe essere puntualmente verificata alla luce delle risultanze delle partite 5 economiche iscritte a bilancio di esercizio, al netto dei benefici derivanti dalle misure di sostegno alle imprese adottate dal Governo.

Ferme tali considerazioni (peraltro con la citata nota prot. 614/2021 già sottoposte all'attenzione del MIMS anche con specifico riferimento alla fattispecie in esame), qualora la definizione dell'indicato contesto non risultasse percorribile, rileva, con riguardo alla quantificazione degli indicati effetti economici, quanto rappresentato con nota prot. ART 7405/2021 del 4 maggio 2021, in riscontro alla nota del MIMS prot. ART 4411/2021 del 12 aprile 2021, nell'ambito dell'evocato e condiviso spirito di collaborazione istituzionale e nella prospettiva di assicurare comunque il pieno rispetto, oltre che del quadro normativo di riferimento, dei principi generali sottesi alla regolazione del settore definita dall'Autorità. In particolare – salvo diverso avviso della competente Direzione Generale del MIMS – detta quantificazione: (i) assorbirebbe gli effetti economici già inclusi nella proposta di revisione del PEF; (ii) sarebbe formalizzata attraverso specifiche integrazioni alle disposizioni dello Schema di Atto aggiuntivo interessato; (iii) troverebbe applicazione nell'ambito del monitoraggio annuale previsto dal Sistema Tariffario ART, ovvero del successivo aggiornamento del PEF.

ART

OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

Nel caso di specie, occorre inoltre evidenziare che, stante la scadenza della concessione al 30 novembre 2021, gli effetti economici scaturenti dell'emergenza Covid-19 e riferibili al periodo precedente a tale scadenza sembrerebbero determinare un credito in favore del concessionario uscente, riflettendosi, come detto, per circa 25,2 milioni di euro sull'incremento dell'onere di subentro. Sarà cura del concedente pertanto definire modalità e termini della quantificazione e del trattamento di tale partita.

3. Determinazione della tariffa unitaria media di riferimento

Nella formulazione da ultimo trasmessa da parte di AdF, 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 0,12618 €/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

Con riguardo alla dinamica relativa alla componente tariffaria di gestione, si rileva, da un lato, che il concessionario non ha applicato l'indicatore di produttività X di cui al punto 20.2 del Sistema tariffario ART, pari a 3,12% annuo e finalizzato ad un recupero di efficienza produttiva del 14,64% in cinque anni a partire dal 2020; dall'altro, si rileva che la competente Direzione Generale del MIMS, nella documentazione trasmessa, sebbene in presenza di un periodo regolatorio ridotto e in parte già decorso, non ha comunque prodotto argomentazioni circa la definizione di una diversa imputazione di tale indicatore, sulla base delle condizioni previste al punto 20.4 del medesimo Sistema tariffario ART.

Si evidenzia che, in assenza della trasmissione da parte del concedente all'Autorità delle proprie determinazioni al riguardo (come previsto all'ultimo paragrafo del punto 20.4 del Sistema tariffario ART), tale circostanza costituisce una difformità applicativa del medesimo Sistema tariffario ART, sebbene in presenza di un peculiare contesto di riferimento.

Occorre peraltro ricordare che il punto 20.6 del Sistema tariffario ART disciplina espressamente l'ipotesi in cui l'ultimo periodo regolatorio, per effetto della durata complessiva della concessione, sia composto da un numero di anni inferiore a 5, prevedendo che il concedente, d'intesa con l'Autorità, proceda ad una diversa distribuzione dell'indicatore di produttività Xt.

Né, d'altra parte, si comprendono le ragioni che hanno indotto il concessionario ad applicare un indicatore 6 di produttività pari a zero, in difformità con quanto fatto dallo stesso Concessionario nell'ambito della precedente versione di PEF inviata a questa Autorità con nota 32090 del 21 dicembre 2020.

Va parimenti evidenziato che la medesima circostanza, per effetto del vincolo imposto alla dinamica tariffaria relativa alle annualità 2020 e 2021 (ove non sono previsti incrementi dei pedaggi), comporta un indebito incremento del citato valore di subentro, stimabile in circa 6 milioni di euro, cui AdF non avrebbe diritto in quanto riconducibile ad una gestione non efficiente dell'infrastruttura autostradale.

Al riguardo, in linea generale, necessita raccomandare al concedente l'attenta valutazione di tutti quegli aspetti che contribuendo ad incrementare l'onere di subentro possano incidere negativamente sulla contendibilità della concessione alla sua scadenza (vedi *infra*).

5. Dinamica della componente tariffaria di costruzione

Con riguardo alla dinamica relativa alla componente tariffaria di costruzione, tenuto conto delle assunzioni del concessionario con riferimento ai vincoli all'incremento del pedaggio per le annualità 2020 e 2021, si rileva che, con riferimento alle opere in corso di realizzazione, il concessionario medesimo risulta aver proceduto all'ammortamento dell'investimento annualmente programmato per il 2020 e il 2021 nel corso dell'anno di entrata in esercizio dello stesso, diversamente da quanto previsto al punto 21.1 del Sistema tariffario ART, secondo cui la quota annuale di investimenti prevista per l'anno *t* non determina ammortamenti nel medesimo esercizio.

Sempre con riferimento alle assunzioni del concessionario sui vincoli all'incremento del pedaggio, occorre inoltre evidenziare come la crescita degli investimenti in beni reversibili (barriere antirumore, gallerie, barriere di sicurezza, viadotti ed altro) rispetto a quelli previsti nel previgente PEF 2014-2018, passati da 37,9 milioni di euro nel 2020 a 80,6 milioni di euro nel 2021, si sia riflessa anch'essa per circa 26,5 milioni di euro sull'incremento dell'onere di subentro.

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, nonché pubblicato sul sito web istituzionale dell'Autorità.

3.1.1.2 Parere n. 10 del 17 giugno 2021 – Convenzione Unica tra ANAS S.p.A. e Autostrada dei Fiori S.p.A. – Tronco A6

L'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità o ART), nella seduta del 17 giugno 2021, premesso che:

- in data 18 novembre 2009 è stata sottoscritta la Convenzione Unica tra ANAS S.p.A. (di seguito: ANAS) e Autostrada Torino Savona S.p.A. relativa al tronco autostradale A6 - approvata ai sensi dell'art. 2, comma 202, della l. 191/2009, che modifica l'art. 8-duodecies del d.l. 59/2008, convertito con modificazioni dalla l. 101/2008 - divenuta efficace dal 22 dicembre 2010, data di sottoscrizione dell'Atto con cui la medesima Convenzione Unica ha recepito le prescrizioni di cui alla delibera CIPE n. 21 del 13 maggio 2010;

OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

ART

- con decreto n. 14357 del 2 agosto 2017, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha autorizzato l’operazione di fusione per incorporazione di Autostrada Torino Savona S.p.A. in Autostrada dei Fiori S.p.A. (di seguito: AdF);
- in data 16 novembre 2017 è stato sottoscritto l’Atto aggiuntivo a detta Convenzione disciplinante la fusione per incorporazione di Autostrada Torino Savona S.p.A. in Autostrada dei Fiori S.p.A.; – in data 21 febbraio 2018 è stato sottoscritto un ulteriore Atto Aggiuntivo a detta Convenzione, che contemplava l’aggiornamento del Piano Economico Finanziario (di seguito, anche: PEF) per il periodo regolatorio 2014-2018;
- 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’All.1 alla medesima delibera;
- con delibera n. 75/2019 del 19 giugno 2019, a conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019, l’Autorità ha approvato il sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica tra ANAS e AdF, di cui al relativo Allegato A (di seguito: Sistema tariffario ART);
- con nota 106 del 5 gennaio 2021 (acquisita in pari data al prot. ART 62/2021), il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (di seguito: MIMS) ha trasmesso la proposta di aggiornamento del PEF, relativo alla suddetta Convenzione Unica, per l’espressione del parere di competenza di cui all’art. 43, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, corredata (i) dal Piano Economico Finanziario inviato da AdF al MIMS l’11 novembre 2020, composto dal Piano Economico Finanziario, dal Piano Finanziario Regolatorio, dalla Relazione sui costi di manutenzione e da due file excel denominati rispettivamente “pef_a6_tir_cipe_20201108” e “pef_art_a6_20201110 (1)”, nonché (ii) dall’informativa della competente Direzione generale del MIMS sull’istanza di aggiornamento del PEF presentata da AdF;
- con nota prot. 872/2021 del 22 gennaio 2021, gli Uffici dell’Autorità, oltre a richiedere l’integrazione della documentazione resa disponibile, hanno illustrato alla competente Direzione 2 generale del MIMS alcuni profili per i quali si rendeva necessario acquisire puntuale riscontro ai fini del completamento dell’istruttoria;
- con nota 12529 del 5 maggio 2021 (acquisita in pari data al prot. ART 7479/2021), il MIMS ha trasmesso agli Uffici dell’Autorità, per gli adempimenti di competenza, la documentazione integrativa acquisita da AdF con riguardo all’aggiornamento della proposta di PEF tenendo conto delle osservazioni formulate dall’Autorità, comunicando inoltre che risultava a tale data in corso un confronto sulla sostenibilità delle soluzioni alternative al significativo incremento tariffario previsto, e preannunciando la condivisione con l’Autorità, con separata nota, delle soluzioni individuate;
- con nota prot. 7649/2021 del 7 maggio 2021, gli Uffici dell’Autorità hanno in proposito rappresentato al MIMS l’impossibilità di istruire il riscontro alla richiesta di parere relativamente all’aggiornamento del PEF relativo ad AdF - Tronco A6 fino alla ricezione della preannunciata separata nota, considerata l’evidente rilevanza della stessa;
- con nota 14188 del 20 maggio 2021 (acquisita in pari data al prot. ART 8247/2021), il MIMS, a tale riguardo ha: (i) evidenziato l’impossibilità di accogliere l’ipotesi operativa sviluppata da AdF ai fini del contenimento dei livelli tariffari, sulla base dell’attuale contesto ed in assenza di forme di contribuzione a favore della Società assicurate da apposite disposizioni normative; (ii) invitato conseguentemente l’Autorità ad esprimere il competente parere sulla proposta di PEF già agli atti;

esaminata la documentazione trasmessa dal concedente, ai sensi dell’art. 43, comma 1, del d.l. 201/2011, ritiene di svolgere le seguenti osservazioni, che andranno raccordate con le disposizioni dello Schema di Atto aggiuntivo interessato, al cui riguardo gli Uffici dell’Autorità, a seguito della relativa trasmissione, potranno fornire specifici elementi in ordine ad eventuali criticità ivi riscontrate.

I. Considerazioni preliminari

Come risultante dall’art. 2 della Convenzione Unica, il PEF, originariamente trasmesso con la citata nota prot. ART 62/2021, si riferisce alla costruzione e all’esercizio delle seguenti tratte autostradali:

Denominazione		Km
A6	Torino - Savona asta principale	124,3
-	Raccordo di Fossano	6,6
Totale		130,9

L’estesa chilometrica complessiva delle tratte gestite risulta 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.

Il Piano si sviluppa su un orizzonte temporale di 19 anni (dal 1° gennaio 2020 al 31 dicembre 2038) e, fatte salve le difformità applicative di seguito evidenziate, prevede:

ART

OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

- l'assenza di incremento tariffario per il 2020 ed il 2021, a fronte invece di un incremento tariffario annuo pari a 16,72% per ciascuna delle annualità a partire dal 2022 e fino al 2026. Il livello tariffario raggiunto nel 2026 rimane poi, dal 2027, pressoché costante sino al termine della concessione.
- Detti incrementi tariffari, secondo quanto affermato dal gestore, *“sono stati correlati al periodo di realizzazione degli investimenti al fine di incrementare la capacità di autofinanziamento della concessionaria negli anni in cui il fabbisogno finanziario relativo allo stesso programma di investimenti richiede, in ogni caso, l'accensione di ulteriori e significativi finanziamenti da parte della società”*.
- La dinamica tariffaria adottata - che pone interamente a carico degli utenti il finanziamento degli investimenti da realizzare, particolarmente ingenti nel caso di specie - appare indotta non solo dalla necessità di incrementare i flussi di cassa operativi nel breve periodo, ma anche dalla scelta del concessionario di non ricorrere a fonti finanziarie proprie e/o di terzi, così salvaguardando la redditività degli azionisti, caratterizzata da una crescente distribuzione di dividendi, particolarmente significativa a ridosso della scadenza della concessione.
- un aumento del traffico pagante da circa 912 milioni di veicoli-km totali nel 2019 a circa 1.050 milioni di veicoli-km totali nel 2038 (Tasso medio di incremento CAGR + 0,74% annuo);
- un capitale investito netto, al 31 dicembre 2019, pari a circa 419 milioni di euro, composto come illustrato nella tabella che segue;

Composizione del Capitale investito netto al 31 dicembre 2019		Valore (Mio €)
1	Immobilizzazioni in beni reversibili da bilancio di esercizio 2019, inclusive di rivalutazioni	951
2	Fondo di ammortamento maturato al 31 dicembre 2019	-220
3	Contributi pubblici al 31 dicembre 2019	-421
4	Lavorazioni in corso al 31 dicembre 2019	53
5	Rettifiche per investimenti non riconosciuti in tariffa (<i>“manutenzioni straordinarie e devoluzione aree di servizio”</i>)	-21
6	Rettifiche per oneri finanziari capitalizzati	-7
7	Credito di poste figurative maturato al 31 dicembre 2019	84
Totale		419

- un piano di investimenti, che si concentra nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2020 ed il 31 dicembre 2025, per circa 506 milioni di euro, al netto dei contributi pubblici;
- l'applicazione di un recupero di efficienza produttiva pari all'1,95%, attraverso la previsione di un indicatore di produttività X pari a 0,10% annuo, con imputazione a partire dal 2020 fino al 2038 (ovverosia per 19 annualità). 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 - risulta correlata da AdF: (i) ad una estensione della tratta ampiamente inferiore rispetto alla dimensione efficiente definita con l'indicata delibera n. 70/2016; (ii) alla circostanza che *“la maggior parte dei costi operativi della concessionaria (quali ad esempio i costi per il personale, i costi di manutenzione, assicurazioni ed altri oneri diversi di gestione quali tributi locali ecc.) non risultano – di fatto – efficientabili se non nel lungo periodo in quanto la loro dinamica è influenzata principalmente da vincoli contrattuali, dall'esigenza di garantire indispensabili livelli di sicurezza e di servizio nonché da altri fattori esogeni alla società”*.

Al riguardo, il concedente si è espresso, nella citata nota prot. ART 7479/2021, rinviando a quanto già evidenziato nella propria nota del 30 aprile 2021 (prot. ART 6760/2021) con riferimento all'aggiornamento del PEF relativo alla concessione fra ANAS e Società Autostrade Valdostane S.p.A., ove affermava che *“da quanto risulta dalla relazione al Piano Economico Finanziario, l'estensione dell'orizzonte di riferimento risulta giustificato dalla impossibilità di comprimere i costi operativi connessi alla manutenzione dell'infrastruttura”*;

- l'applicazione di un tasso di inflazione pari all'1,20% per il 2019 e allo 0,8% dal 2020 fino alla fine della concessione;
- l'inclusione, nella determinazione della tariffa all'utenza, di ulteriori componenti di costo integrative valorizzate in: (i) circa 97 milioni di euro, distribuiti in quote annuali nel periodo 2020-2038, per costi da manutenzioni incrementali sulla base dell'emanazione di *“nuove circolari, linee guida e normative che ampliano le attività manutentive sino ad oggi condotte dai gestori con particolare riferimento ai ponti e viadotti, alle gallerie ed alle barriere di sicurezza”*; (ii) 10,8 milioni di euro, all'anno 2021, riconducibili al recupero tariffario di parte degli effetti economici negativi scaturenti dall'emergenza sanitaria da COVID19;
- 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 all'8,58%; - un tasso di remunerazione, per le opere da realizzare, corrispondente al tasso medio ponderato del costo di capitale (di seguito: WACC), pari al 7,09%;
- un indicatore di redditività, rappresentato dal Tasso interno di rendimento di progetto (TIR), pari al 7,91%.

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 oltre che alle criticità finanziarie sopra evidenziate, anche 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

Il punto 32 del Sistema tariffario ART prevede esplicitamente l'applicazione del nuovo regime tariffario a partire dal 1° gennaio 2020. Ne consegue che, ai sensi del medesimo Sistema, in presenza di un periodo regolatorio 2019-2023, la costruzione tariffaria, al fine di garantire la continuità tra i diversi periodi regolatori, deve essere effettuata:

- del per la sola annualità 2019, 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 2020-2023, 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 2019:
 - (i) capitale investito netto;
 - (ii) del TIR previgente;
 - (iii) del credito di poste figurative relativo al sistema tariffario previgente.

Di contro, il concessionario AdF risulta avere predisposto un PEF basato sul periodo regolatorio 2020-2024.

Risulta inoltre necessario che la competente Direzione Generale del MIMS si pronunci preventivamente circa l'ammissibilità tariffaria:

- (i) del capitale investito netto, secondo quanto previsto dal punto 12.1 del Sistema tariffario ART, con particolare riferimento alle rettifiche e alle rivalutazioni indicate dal concessionario;
- (ii) del calcolo, a cura del concessionario, del Tasso interno di rendimento (TIR previgente) di cui al punto 17.2 del Sistema tariffario ART. Al riguardo, in particolare, AdF risulta:
 - avere assunto quale valore iniziale delle immobilizzazioni reversibili un ammontare differente da quello utilizzato per la costruzione tariffaria nell'ambito del Sistema tariffario ART, in quanto non inclusivo, rispetto a quest'ultimo, della rettifica per investimenti non riconosciuti in tariffa, asseritamente riferibili a manutenzioni straordinarie;
 - non avere incluso nel calcolo del TIR previgente, effettuato a partire dal pertinente aggiornamento dell'ultimo PEF approvato dal concedente, gli investimenti previsti fino alla scadenza del periodo concessorio con riferimento alle opere da realizzare alla data di pubblicazione della delibera n. 75/2019, mentre al fine di assicurare la piena coerenza della complessiva pianificazione economico-finanziaria appare necessario che il concessionario, ai fini del calcolo del TIR 5 previgente, provveda all'aggiornamento del PEF, ai sensi del punto 17.3 del Sistema tariffario ART, ricomprendendo la totalità dei flussi di cassa della gestione operativa, ivi inclusi quelli relativi ai citati investimenti relativi alle opere da realizzare;
- (iii) del credito di poste figurative relativo al sistema tariffario previgente, secondo le previsioni di cui al punto 17.3 del Sistema tariffario ART.

2. Effetti economici da Covid-19

Con riferimento all'inclusione in tariffa, da parte del concessionario, di un onere pari a circa 10,8 milioni di euro correlato agli effetti economici scaturenti dell'emergenza Covid-19, si rileva che: (i) l'inclusione di tali oneri in tariffa - fermo che parrebbe comunque opportuno trovasse specifico fondamento nell'ambito di apposita previsione normativa - dovrebbe essere subordinata alla preventiva ed esplicita autorizzazione da parte del concedente nei confronti di tutti gli operatori del settore; (ii) la quantificazione degli effetti economici in questione dovrebbe essere puntualmente verificata alla luce delle risultanze delle partite economiche iscritte a bilancio di esercizio, al netto dei benefici derivanti dalle misure di sostegno alle imprese adottate dal Governo.

Ferme tali considerazioni (peraltro con la citata nota prot. 872/2021 già sottoposte all'attenzione del MIMS anche con specifico riferimento alla fattispecie in esame), qualora la definizione dell'indicato contesto non risultasse percorribile rileva, con riguardo alla quantificazione degli indicati effetti economici, quanto rappresentato con nota prot. ART 7405/2021 del 4 maggio 2021, in riscontro alla nota del MIMS prot. ART 4411/2021 del 12 aprile 2021, nell'ambito dell'evocato e condiviso spirito di collaborazione istituzionale e nella prospettiva di assicurare comunque il pieno rispetto, oltre che del quadro normativo di riferimento, dei principi generali sottesi alla regolazione del settore definita dall'Autorità. In particolare – salvo diverso avviso della competente Direzione Generale del MIMS – detta quantificazione:

- (i) assorbirebbe gli effetti economici già inclusi nella proposta di revisione del PEF;
- (ii) sarebbe formalizzata attraverso specifiche integrazioni alle disposizioni dello Schema di Atto aggiuntivo interessato;
- (iii) troverebbe applicazione nell'ambito del monitoraggio annuale previsto dal Sistema Tariffario ART, ovvero del successivo aggiornamento del PEF.

ART

OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

3. Costi da manutenzioni incrementali

Quanto ai costi da manutenzioni incrementali per il periodo 2020-2038, tenuto conto di quanto illustrato dal concessionario nella documentazione pervenuta all'Autorità, nonché di quanto rappresentato dal concedente circa l'incomprimibilità di tali costi, si rappresenta che:

- a) l'inclusione di tali interventi nella costruzione tariffaria, con conseguente addebito dei relativi oneri agli utenti per circa 97 milioni di euro, va attentamente valutata dalla competente Direzione generale del MIMS sotto il profilo dell'ammissibilità, risultando necessario assicurare completezza informativa e argomentativa circa le motivazioni correlate alla scelta di non porre detto incremento dei costi tra gli impegni a carico del concessionario;
- b) appare necessario che la quantificazione di tali maggiori oneri trovi preventiva ed integrale giustificazione in ragione di sopravvenienze normative o regolamentari in conformità a quanto previsto dal punto 2.12 del Sistema tariffario ART;
- c) tenuto conto della parziale riconduzione degli interventi di manutenzione in questione - desumibile tra l'altro dalla relazione illustrativa al PEF e dalla "Relazione sui costi di manutenzione" incluse nella documentazione pervenuta - nell'ambito delle opere di ripristino e/o riqualificazione, per natura assimilabili a costi di manutenzione straordinaria, si ritiene opportuno considerare detti interventi, ai soli fini tariffari, tra gli investimenti e ricomprenderli nella tariffa di costruzione piuttosto che tra le attività che generano costi di gestione. Si tratta peraltro di una classificazione che, da un lato, consentirebbe di sottoporre tali opere al meccanismo di adeguamento previsto dal punto 25 del Sistema tariffario ART con riferimento all'effettivo grado di realizzazione, e, dall'altro, eviterebbe che la tariffa di gestione dei successivi periodi regolatori sia influenzata dall'esistenza di apparenti maggiori costi operativi, da ritenere in effetti non ciclici;
- d) in merito all'inclusione di detti costi nella dinamica tariffaria della componente di gestione, si rileva che il concessionario non ha operato in conformità al punto 18.2 del Sistema tariffario ART, il quale prevede che la relativa sub-componente, se ciclica e riferibile ai medesimi interventi di manutenzione, venga conglobata nella tariffa di gestione secondo le modalità ivi definite, e ne segua la dinamica per gli anni successivi, fino al termine del periodo regolatorio.

4. Determinazione della tariffa unitaria media di riferimento

Nella formulazione da ultimo trasmessa da parte di AdF, 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 0,07516 €/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.

5. Dinamica della componente tariffaria di gestione

Con riguardo alla dinamica relativa alla componente tariffaria di gestione, oltre a quanto già osservato al paragrafo 3, lettera d), si rileva che, nel calcolo del livello di detta componente all'anno ponte, il concessionario risulta avere assunto il valore medio annuale dei volumi di traffico afferente al periodo 2020- 2024, diversamente da quanto previsto al punto 18.1 del Sistema tariffario ART, secondo cui il costo di gestione annuale deve essere ripartito su un valore medio annuale dei volumi di traffico afferenti al solo periodo regolatorio, ovvero sia - nel caso di specie, e con riferimento all'applicazione del Sistema tariffario ART - al sottoperiodo 2020-2023.

6. Dinamica tariffaria complessiva

Alla luce di quanto sopra evidenziato con riguardo all'incremento tariffario annuo del 16,72% per ciascuna delle annualità a partire dal 2022 e fino al 2026, appare opportuno che la competente Direzione Generale del MIMS, al fine di contenere entro limiti ragionevoli l'incremento tariffario e assicurare una maggiore gradualità nell'evoluzione della tariffa, raccomandi al concessionario un diverso utilizzo delle fonti finanziarie, oltre a valutare, ove ne residuasse la necessità al fine indicato, ulteriori possibilità come, ad esempio, l'opportunità di stabilire - compatibilmente con l'esigenza di assicurare adeguati flussi di cassa a copertura degli investimenti in beni reversibili - la quantificazione di un ragionevole e proporzionato valore di subentro al termine della concessione, attraverso la previsione di quote di ammortamento specifiche a tal fine destinate, in applicazione della metodologia di cui al punto 15.2, lettera a), ii, del Sistema tariffario ART.

Inoltre, in considerazione del rilevante incremento tariffario sopra evidenziato, appare opportuno che la Direzione Generale del MIMS provveda a verificare l'adeguatezza delle previsioni di traffico assunte nel PEF, tenuto conto dei potenziali effetti negativi che potrebbero scaturire dall'elasticità della domanda rispetto alle variazioni di prezzo ipotizzate per l'accesso all'infrastruttura autostradale.

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, nonché pubblicato sul sito web istituzionale dell'Autorità.

3.1.1.3 Parere n. 9 del 27 maggio 2021 – Convenzione Unica tra ANAS S.p.A. e Società Autostrade Valdostane S.p.A.

L' Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità o ART), nella seduta del 27 maggio 2021, premesso che:

- in data 2 settembre 2009 è stata sottoscritta la Convenzione Unica tra ANAS S.p.A. (di seguito: ANAS) e Società Autostrade Valdostane S.p.A. (di seguito: SAV) - approvata ai sensi dell'art. 2, comma 202, della l. 191/2009, che modifica l'art. 8-duodecies del d.l. 59/2008, convertito con modificazioni dalla l. 101/2008 - divenuta efficace dal 12 novembre 2010, data di sottoscrizione dell'Atto con cui la medesima Convenzione Unica ha recepito le prescrizioni di cui alla delibera CIPE n. 17 del 13 maggio 2010;
- in data 22 febbraio 2018 è stato sottoscritto l'Atto Aggiuntivo n. 1 a detta Convenzione - approvato con decreto interministeriale n. 132 del 16 marzo 2018 e divenuto efficace dal 23 aprile 2018, data di relativa registrazione alla Corte dei Conti - che contemplava l'aggiornamento del Piano Economico Finanziario (di seguito, anche: PEF) per il periodo regolatorio 2014-2018;
- 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. 77/2019 del 19 giugno 2019, a conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019, l'Autorità ha approvato il sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica tra ANAS e SAV, di cui al relativo Allegato A (di seguito: Sistema tariffario ART);
- con nota 31362 dell'11 dicembre 2020 (acquisita in pari data al prot. ART 19741/2020), il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (di seguito: MIMS) ha trasmesso la proposta di aggiornamento del PEF, relativo alla suddetta Convenzione Unica, per l'espressione del parere di competenza di cui all'art. 43, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, corredata (i) dal Piano Economico Finanziario inviato da SAV al MIMS l'11 novembre 2020, composto dal Piano Economico Finanziario, dal Piano Finanziario Regolatorio, dalla Relazione illustrativa, dalla Relazione sui costi di manutenzione, dal documento sul Calcolo del TIR del sistema previgente e da un file excel denominato "2020.11.11_SAV_2304_All._PEF-PFR_ART", e (ii) dall'informativa della competente Direzione generale del MIMS sull'istanza di aggiornamento del PEF presentata da SAV;
- con nota prot. 205/2021 dell'8 gennaio 2021, gli Uffici dell'Autorità, oltre a richiedere l'integrazione della documentazione resa disponibile, hanno illustrato alla competente Direzione generale del MIMS alcuni profili per i quali si rendeva necessario acquisire puntuale riscontro ai fini del completamento dell'istruttoria;
- con nota 12038 del 30 aprile 2021 (acquisita in pari data al prot. ART 6760/2021), il MIMS ha trasmesso agli Uffici dell'Autorità, per gli adempimenti di competenza, la documentazione integrativa acquisita da SAV con riguardo all'aggiornamento della proposta di PEF tenendo conto delle osservazioni formulate dall'Autorità;

esaminata la documentazione trasmessa dal concedente, ai sensi dell'art. 43, comma 1, del d.l. 201/2011, ritiene di svolgere le seguenti osservazioni che andranno raccordate con le disposizioni dello Schema di Atto aggiuntivo interessato, al cui riguardo gli Uffici dell'Autorità, a seguito della relativa trasmissione, potranno fornire specifici elementi in ordine ad eventuali criticità ivi riscontrate.

I. Considerazioni preliminari

Come risultante dall'art. 2 della Convenzione Unica, il PEF, originariamente trasmesso con la citata nota prot. ART 19741/2020, si riferisce alla costruzione e all'esercizio delle seguenti tratte autostradali:

Denominazione		Km
A5	Aosta Est – Quincinetto	47,9
A5	Aosta Est - Aosta Centro	6,1
A5	Aosta Centro - Aosta Ovest (solo esercizio)	5,5
-	Raccordo tra A5 e SS 27 del Gran S. Bernardo	7,9
Totale		67,4

L'estesa chilometrica complessiva delle tratte gestite risulta 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.

Il Piano si sviluppa su un orizzonte temporale di 13 anni (dal 1° gennaio 2020 al 31 dicembre 2032) e, fatte salve le difformità applicative di seguito evidenziate, prevede:

- l'assenza di incremento tariffario per il 2020 ed il 2021, a fronte invece di un incremento tariffario annuo dell'8,69% per ciascuna delle annualità a partire dal 2022 e fino al 2026. Il livello tariffario raggiunto nel 2026 rimane poi, dal 2027, pressoché costante sino al termine della concessione. Detti incrementi tariffari, secondo quanto affermato dal gestore, "sono stati correlati al periodo di realizzazione degli investimenti al fine di incrementare la capacità di autofinanziamento della concessionaria negli anni in cui il fabbisogno finanziario relativo allo stesso programma di investimenti richiede, in ogni caso, l'accensione di ulteriori e significativi finanziamenti da parte della società". Tuttavia la dinamica tariffaria adottata - che pone interamente a carico degli utenti il finanziamento degli investimenti da realizzare - appare indotta non solo dalla necessità di incrementare i flussi di cassa operativi in presenza di bassi volumi di traffico, ma anche dalla scelta del concessionario di non