

**Convenzione relativa alla Concessione per la progettazione
definitiva ed esecutiva, la costruzione e l'esercizio della
Tangenziale Est Esterna di Milano, sottoscritta in data 29
luglio 2010**

*** * ***

ATTO AGGIUNTIVO N. 4

TRA

CONCESSIONI AUTOSTRADALI LOMBARDE S.p.A.

E

TANGENZIALE ESTERNA S.P.A.

Milano, 29 luglio 2025

TANGENZIALE ESTERNA (TE)

CUP I21B05000290007

ALLEGATO A

DELIBERA CIPESS n. 63 del 7 novembre 2024

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

DELIBERA 7 novembre 2024.

Parere sulla proposta di aggiornamento del piano economico finanziario, per la Tangenziale Est esterna di Milano (TEEM), e relativo schema di atto aggiuntivo n. 4 alla convenzione unica di concessione tra Concessioni autostradali lombarde (CAL) S.p.a. e Tangenziale esterna S.p.a. (TE) per il periodo regolatorio 2024-2028, ai sensi dell'articolo 43 del decreto-legge n. 201 del 2011. (Delibera n. 63/2024).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

NELLA SEDUTA DEL 7 NOVEMBRE 2024

Vista la legge 27 febbraio 1967, n. 48, recante «Attribuzioni e ordinamento del Ministero del bilancio e della programmazione economica e istituzione del Comitato dei Ministri per la programmazione economica» e, in particolare, l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica, di seguito CIPE, nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato, e, in particolare, il decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111, recante «Misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria e proroga del termine di cui all'art. 48, commi 11 e 13, del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229», convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 141, il quale all'art. 1-bis ha previsto che dal 1° gennaio 2021, per «rafforzare il coordinamento delle politiche pubbliche in vista del perseguimento degli obiettivi in materia di sviluppo sostenibile indicati dalla risoluzione A/70/L.I adottata dall'Assemblea generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite il 25 settembre 2015», il CIPE assuma «la denominazione di Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile» e che «a decorrere dalla medesima data, nella legge 27 febbraio 1967, n. 48, e in ogni altra disposizione vigente, qualunque richiamo al» CIPE «deve intendersi riferito al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS)»;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri», e successive modificazioni e, in particolare, l'art. 5, comma 2;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, recante «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi» e successive modificazioni;

Vista la legge 23 dicembre 1992, n. 498, recante «Interventi urgenti in materia di finanza pubblica», che, all'art. 11, ha demandato a questo Comitato l'emanazione di direttive per la concessione della garanzia dello Stato, per la revisione delle convenzioni e degli atti aggiuntivi che disciplinano le concessioni autostradali;

Vista la legge 24 dicembre 1993, n. 537, recante «Interventi correttivi di finanza pubblica» che, all'art. 10 ha dettato, tra l'altro, ulteriori disposizioni in tema di concessioni autostradali;

Viste le delibere CIPE 24 aprile 1996, n. 65, recante «Linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità», che, tra l'altro, ha previsto l'istituzione, presso questo stesso Comitato, del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità, di seguito NARS, e 8 maggio 1996, n. 81, recante «Istituzione del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità»;

Vista la delibera CIPE 20 dicembre 1996, n. 319, con la quale questo Comitato ha definito lo schema regolatorio complessivo del settore autostradale e, in particolare, ha indicato la metodologia del *price cap* quale sistema di determinazione delle tariffe e stabilito in cinque anni la durata del periodo regolatorio;

Visto il decreto del Ministro dei lavori pubblici 15 aprile 1997, n. 125, emanato di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, relativo allo schema di piano economico-finanziario, di seguito PEF, e conseguentemente anche relativo al piano finanziario regolatorio, di seguito PFR, da adottare da parte delle società concessionarie autostradali;

Visto il decreto legislativo 5 dicembre 1997, n. 430, recante «Unificazione dei Ministeri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica e riordino delle competenze del CIPE, a norma dell'art. 7 della legge 3 aprile 1997, n. 94» che, all'art. 1, comma 1, lettera e), demanda a questo Comitato la definizione delle linee guida e dei principi comuni per le amministrazioni che esercitano funzioni in materia di regolazione dei servizi di pubblica utilità, ferme restando le competenze delle autorità di settore;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, recante «Misure in materia di investimenti, delega al Governo per il riordino degli incentivi all'occupazione e della normativa che disciplina l'INAIL, nonché disposizioni per il riordino degli enti previdenziali» che all'art. 1, comma 5, ha istituito presso il CIPE il «Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici», di seguito MIP, con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo e la cui attività è funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

Vista la delibera CIPE 21 dicembre 2001, n. 121, con la quale questo Comitato, ai sensi della legge 21 dicembre 2001, n. 443, recante «Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri



interventi per il rilancio delle attività produttive», ha approvato il primo Programma delle infrastrutture strategiche, di seguito PIS, che include, nell'ambito del «Sistema Pedemontano e opere complementari», la realizzazione della Tangenziale est esterna di Milano, di seguito TEEM;

Visto il decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, recante «Disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria», convertito con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, e, in particolare, l'art. 2, comma 82, il quale prevede che «In occasione del primo aggiornamento del piano finanziario che costituisce parte della convenzione accessiva alle concessioni autostradali, ovvero della prima revisione della convenzione medesima, successivamente alla data di entrata in vigore del presente decreto, il Ministro delle infrastrutture, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, assicura che tutte le clausole convenzionali in vigore, nonché quelle conseguenti all'aggiornamento ovvero alla revisione, siano inserite in una convenzione unica, avente valore ricognitivo per le parti diverse da quelle derivanti dall'aggiornamento ovvero dalla revisione. La convenzione unica sostituisce ad ogni effetto la convenzione originaria, nonché tutti i relativi atti aggiuntivi»;

Vista la legge 27 dicembre 2006, n. 296, recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2007)», che all'art. 1, comma 979, prevede, tra l'altro, che per la realizzazione delle tangenziali esterne di Milano, siano trasferite da ANAS S.p.a. ad un soggetto di diritto pubblico, che viene appositamente costituito in forma societaria e partecipato dalla stessa ANAS S.p.a. e dalla Regione Lombardia o da soggetto da essa interamente partecipato, che subentra in tutti i diritti attivi e passivi inerenti la realizzazione delle infrastrutture autostradali;

Visto che in data 19 febbraio 2007, ai sensi di quanto disposto dal citato art. 1, comma 979, della legge n. 296 del 2006, è stata costituita, tra ANAS S.p.a. e Infrastrutture Lombarde S.p.a., la società Concessioni Autostrade Lombarde S.p.a., di seguito CAL, che subentra in tutte le situazioni giuridiche attive e passive relative al collegamento autostradale in argomento;

Vista la delibera CIPE 15 giugno 2007, n. 39, che detta criteri in materia di regolazione economica del settore autostradale, successivamente integrata con delibera CIPE 21 marzo 2013, n. 27, che disciplina, per le concessionarie esistenti alla data di pubblicazione della delibera stessa, criteri e modalità di aggiornamento quinquennale dei PEF;

Vista la convenzione unica tra Concessioni autostradali lombarde S.p.a. e Tangenziale esterna S.p.a., di seguito anche TE, sottoscritta il 29 luglio 2010 che disciplina la progettazione definitiva ed esecutiva, la costruzione e l'esercizio della Tangenziale est esterna di Milano;

Visto il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, recante «Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 13 agosto 2010, n. 136», e successive modificazioni;

Visto il decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, recante «Disposizioni urgenti per la crescita,

l'equità e il consolidamento dei conti pubblici», come modificato dall'art. 16 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, recante «Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze», convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, che ha ulteriormente ampliato le competenze dell'Autorità di regolazione dei trasporti, di seguito ART, e introdotto disposizioni in materia di tariffe e di sicurezza autostradale e, in particolare:

1. l'art. 37 che, nell'istituire l'ART con specifiche competenze in materia di concessioni autostradali ed in merito all'individuazione dei sistemi tariffari, prevede al comma 6-ter che «Restano ferme le competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dell'economia e delle finanze nonché del CIPE in materia di approvazione di contratti di programma nonché di atti convenzionali, con particolare riferimento ai profili di finanza pubblica»;

2. l'art. 43, comma 1, il quale prevede che «Gli aggiornamenti o le revisioni delle convenzioni autostradali vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto, laddove comportino variazioni o modificazioni al piano degli investimenti ovvero ad aspetti di carattere regolatorio a tutela della finanza pubblica, sono trasmessi, sentita l'Autorità di regolazione dei trasporti per i profili di competenza di cui all'art. 37, comma 2, lettera g), in merito all'individuazione dei sistemi tariffari, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al CIPE che, sentito il NARS, si pronuncia entro trenta giorni e, successivamente, approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dalla avvenuta trasmissione dell'atto convenzionale ad opera dell'amministrazione concedente»;

Visto il decreto-legge 29 dicembre 2011, n. 216, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 febbraio 2012, n. 14, e successive modificazioni e, in particolare, l'art. 11, ai sensi del quale il MIT è subentrato ad ANAS S.p.a. nella gestione delle autostrade in concessione, fatte salve le concessioni regionali per le quali sono state costituite apposite società a cui è stata attribuita la funzione di concedente, tra le quali rientra anche la società CAL;

Viste le delibere con le quali questo Comitato ha adottato provvedimenti in merito alla concessione autostradale in esame ed in particolare:

1. la delibera CIPE 29 luglio 2005, n. 95, con la quale questo Comitato ha approvato il progetto preliminare della TEEM;

2. la delibera CIPE 6 novembre 2009, n. 109, con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, in merito allo schema di convenzione unica tra CAL e Tangenziale esterna S.p.a.;

3. la delibera CIPE 3 agosto 2011, n. 51, con la quale questo Comitato ha approvato il progetto definitivo con le varianti proposte, la reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio e la valutazione positiva dello schema del 1° atto aggiuntivo alla citata convenzione unica;



4. la delibera CIPE 3 novembre 2021, n. 55, con la quale questo Comitato ha dato parere favorevole all'aggiornamento periodico del piano economico-finanziario e relativo schema di terzo atto aggiuntivo;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 1° ottobre 2012, e successive modificazioni, recante «Ordinamento delle strutture generali della Presidenza del Consiglio dei ministri», e, in particolare, l'art. 20, relativo all'organizzazione e ai compiti del Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, di seguito DIPE;

Visto il decreto 1° ottobre 2012, n. 341, con il quale il MIT ha istituito, nell'ambito del Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali e il personale, la Struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali con il compito di svolgere le funzioni di cui all'art. 36, comma 2, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, recante «Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria», convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, e successive modificazioni;

Vista la delibera CIPE 21 marzo 2013, n. 27, con la quale questo Comitato ha integrato la delibera CIPE n. 39 del 2007, disciplinando, per le concessionarie esistenti alla data di pubblicazione della delibera stessa, criteri e modalità di aggiornamento quinquennale dei PEF;

Visto il decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, art. 18, comma 2 ed in particolare la previsione che per la TEEM «l'atto aggiuntivo di aggiornamento della convenzione conseguente all'assegnazione del finanziamento è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze»;

Vista la delibera CIPE 1° agosto 2014, n. 26, con la quale questo Comitato ha espresso parere sull'11° «Allegato infrastrutture alla nota di aggiornamento del documento di economia e finanza 2013», che include l'intervento in esame;

Vista la delibera CIPE 7 agosto 2017, n. 68, con la quale questo Comitato ha aggiornato la regolazione economica delle società concessionarie autostradali di cui alle delibere CIPE 15 giugno 2007, n. 39 e 21 marzo 2013, n. 27;

Visto il decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, recante «Disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica», convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, in particolare, l'art. 35 recante «Disposizioni in materia di concessioni autostradali»;

Visto il terzo atto aggiuntivo alla Convenzione unica, sottoscritto in data 22 dicembre 2021, che include l'aggiornamento del PEF relativo al periodo regolatorio 2019-2023;

Viste le seguenti delibere dell'ART:

1. delibera 19 dicembre 2019, n. 176, con la quale l'ART ha avviato il procedimento relativo alla citata convenzione unica tra CAL e Tangenziale esterna S.p.a. volto a stabilire il sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del *price cap* e con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale;

2. delibera 12 febbraio 2020, n. 29, con la quale l'ART ha approvato il sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del *price cap* con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale relativo alla convenzione unica tra CAL e Tangenziale esterna S.p.a.;

3. delibera 14 settembre 2023, n. 139, con la quale l'ART ha determinato il «tasso di remunerazione del capitale investito da utilizzare nell'ambito delle procedure di aggiornamento o revisione delle concessioni autostradali vigenti, ai sensi dell'art. 43 del decreto-legge n. 201/2011, nonché per le nuove concessioni»;

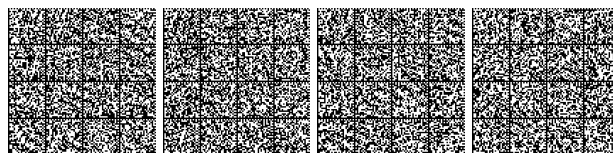
4. delibera 23 settembre 2023, n. 164, con la quale l'ART ha determinato «l'obiettivo di incremento di produttività da efficientamento da utilizzare nell'ambito della procedura di aggiornamento o revisione della convenzione unica Concessioni autostradali lombarde S.p.a. – Tangenziale esterna S.p.a., ai sensi dell'art. 43 del decreto-legge n. 201/2011»;

Viste le norme riguardanti le misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e, in particolare:

1. il decreto-legge del 17 marzo 2020, n. 18, recante «Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19», convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, e, in particolare l'art. 103, comma 1, il quale ha disposto, tra l'altro, che «Ai fini del computo dei termini ordinatori o perentori, propedeutici, endoprocedimentali, finali ed esecutivi, relativi allo svolgimento di procedimenti amministrativi su istanza di parte o d'ufficio, pendenti alla data del 23 febbraio 2020 o iniziati successivamente a tale data, non si tiene conto del periodo compreso tra la medesima data e quella del 15 aprile 2020»;

2. il decreto-legge 8 aprile 2020, n. 23, recante «Misure urgenti in materia di accesso al credito e di adempimenti fiscali per le imprese, di poteri speciali nei settori strategici, nonché interventi in materia di salute e lavoro, di proroga di termini amministrativi e processuali», convertito con modificazioni, dalla legge 5 giugno 2020, n. 40, e, in particolare, l'art. 37, il quale ha stabilito che «Il termine del 15 aprile 2020 previsto dai commi 1 e 5 dell'art. 103 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, è prorogato al 15 maggio 2020»;

3. il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante «Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali», convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, e, in particolare, l'art. 2, comma 1, il quale ha stabilito che «In considerazione dei provvedimenti di regolazione e limitazione della circolazione stradale adottati nel periodo emergenziale da COVID-19 e della conseguente incidenza di detti provvedimenti sulla dinamica dei transiti sulla rete autostradale all'art. 13, comma 3, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito,



con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, le parole: “relative all’anno 2020 e all’anno 2021” sono sostituite dalle seguenti: “relative agli anni 2020 e 2021 e di quelle relative a tutte le annualità comprese nel nuovo periodo regolatorio” e le parole: “non oltre il 31 luglio 2021” sono sostituite dalle seguenti: “non oltre il 31 dicembre 2021”»;

4. il decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, recante «Misure urgenti in materia di sostegno alle imprese e agli operatori economici, di lavoro, salute e servizi territoriali, connesse all’emergenza da COVID-19, nonché per il contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico», convertito, con modificazioni, dalla legge 28 marzo 2022, n. 25 e, in particolare, l’art. 24 che ha prorogato al 31 ottobre 2022 i termini per la definizione del procedimento di aggiornamento dei PEF dei concessionari autostradali, predisposti in conformità alle delibere adottate dall’ART, di cui all’art. 13, comma 3, del decreto-legge n. 162 del 2019;

Viste le note ART n. 7405 del 4 maggio 2021 e n. 11119 del 15 luglio 2021 recanti la metodologia proposta dall’ART per la quantificazione degli effetti economici sul settore autostradale derivanti dalla emergenza COVID-19;

Visto il decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, recante «Codice dei contratti pubblici in attuazione dell’art. 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici», e, in particolare il Libro IV, relativo al partenariato pubblico-privato e alle concessioni;

Vista la nota 27 luglio 2023, n. 766, con la quale CAL ha presentato al MIT formale istanza di avvio della procedura approvativa di cui all’art. 43 del decreto-legge n. 201 del 2011;

Vista la nota 22 settembre 2023, n. 24049, con la quale la competente Direzione generale del MIT ha trasmesso all’ART la documentazione trasmessa da CAL per l’espressione del parere dell’Autorità, previsto ai sensi dell’art. 43, comma 1, del decreto-legge n. 201 del 2011;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 26 settembre 2023, recante «Regolamento interno del nucleo di consulenza per l’attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità e disposizioni concernenti la struttura tecnica di esperti a supporto del NARS e del DIPE»;

Vista la nota ART 23 ottobre 2023, prot. n. 58081, con la quale l’Autorità ha evidenziato alcune criticità procedurali oltre ad alcune valutazioni di merito concludendo che «al fine di poter completare l’istruttoria per il rilascio del parere di competenza, appare necessario che codesta Direzione generale provveda alla trasmissione a questi Uffici della documentazione integrativa e degli ulteriori elementi istruttori in merito a quanto sopra evidenziato»;

Vista la nota ART 27 ottobre 2023, prot. n. 60115, con la quale è stata comunicata l’emanazione della delibera ART n. 164 del 26 ottobre 2023 e del relativo Allegato A recante la determinazione della nuova percentuale complessiva di recupero di efficienza produttiva;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 ottobre 2023, n. 186, recante «Regolamento recante la riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti»;

Vista la nota CAL 5 dicembre 2023, n. 1208, con la quale il concedente ha trasmesso il PEF aggiornato riscontrando le osservazioni ART con una specifica relazione di ottemperanza;

Vista l’ulteriore proroga di cui al decreto-legge 30 dicembre 2023, n. 215, recante «Disposizioni urgenti in materia di termini normativi», convertito, con modificazioni, dalla legge 23 febbraio 2024, n. 18, e, in particolare, il comma 9 dell’art. 8 che ha prorogato al 31 dicembre 2024 i termini per la definizione del procedimento di aggiornamento dei PEF dei concessionari autostradali, predisposti in conformità alle delibere adottate dall’ART;

Considerato che il 31 dicembre 2023 è scaduto il periodo regolatorio e, pertanto, è necessario procedere all’aggiornamento del PEF per gli anni 2024-2028;

Vista la nota MIT 25 gennaio 2024 con la quale il MIT ha richiesto all’Autorità l’espressione del parere di competenza sulla proposta di aggiornamento del PEF/PFR relativo al periodo regolatorio 2024 – 2028, confermando al riguardo l’attualità della documentazione già trasmessa da CAL con la citata nota del 5 dicembre 2023;

Vista la nota ART 22 febbraio 2024, prot. n. 20265, con la quale l’ART ha richiesto ulteriore documentazione integrativa ed elementi istruttori al fine di poter completare l’iter per il rilascio del parere di competenza;

Vista la nota CAL 19 aprile 2024, n. 287, con la quale il concedente ha trasmesso il PEF aggiornato oltre ad una specifica relazione di ottemperanza alla nota ART del 22 febbraio 2024;

Visto il parere ART n. 32 del 30 maggio 2024, recante il «Parere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti reso dall’Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell’art. 43 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, avente ad oggetto l’aggiornamento del piano economico finanziario relativo alla convenzione unica tra Concessioni autostradali lombarde S.p.a. e Tangenziale esterna S.p.a. - Tronco A58»;

Vista la nota CAL 4 luglio 2024, n. 518, con la quale il concedente ha trasmesso al MIT la documentazione di ottemperanza al parere dell’ART n. 32 del 2024 in vista della trasmissione della stessa al CIPESS;

Vista la nota 18 luglio 2024, n. 21444, con la quale la competente Direzione generale del MIT ha trasmesso al Gabinetto del MIT, e per conoscenza all’ART, la documentazione relativa alla proposta per la richiesta di iscrizione all’ordine del giorno del CIPESS;

Vista la nota 22 luglio 2024, n. 28031, con la quale l’Ufficio di Gabinetto del MIT ha trasmesso per l’iscrizione all’ordine del giorno del CIPESS la documentazione relativa allo schema di atto aggiuntivo n. 4 alla convenzione unica di concessione tra CAL e TEEM;

Vista la nota 13 agosto 2024, n. 8660, con la quale il DIPE ha richiesto al MIT un’integrazione della documentazione trasmessa ed in particolare «una relazione che dia conto dell’istruttoria» oltre ad alcuni chiarimenti;



Vista la nota 3 settembre 2024, n. 24802, con la quale la competente direzione del MIT ha trasmesso la nota CAL n. 685 del 30 agosto che fornisce riscontro ai chiarimenti richiesti;

Vista la nota ART 13 settembre 2024, prot. n. 85688, acquisita al protocollo DIPE n. 9566 del 16 settembre 2024, con la quale l'ART ha riscontrato la nota MIT del 19 luglio 2024 evidenziando che, alcune criticità già rilevate nell'ambito del parere ART n. 32 del 2024, risultano ancora presenti nella documentazione trasmessa per l'espressione del CIPESS;

Vista la nota CAL 17 settembre 2024, n. 716, con la quale il concedente ha riscontrato le osservazioni dell'ART confermando la correttezza della documentazione trasmessa e rimettendosi alle valutazioni del CIPESS;

Vista la nota MIT 22 settembre 2024, n. 26552, con la quale viene confermata la richiesta di sottoposizione al CIPESS dell'attuale versione di proposta di PEF;

Visto il parere NARS n. 9 del 28 ottobre 2024, con le valutazioni, prescrizioni, raccomandazioni e osservazioni sulla proposta di aggiornamento in esame;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria e, in particolare, che:

sotto il profilo tecnico-procedurale:

1. l'ART, con parere n. 32 del 30 maggio 2024, si è espressa in merito alla proposta di aggiornamento del PEF relativo alla «Convenzione unica tra Concessioni autostradali lombarde S.p.a. e Tangenziale esterna S.p.a. – Tronco A58», formulando alcune osservazioni sui seguenti aspetti:

1.1. considerazioni preliminari sulla concessione e sulla proposta di aggiornamento del PEF;

1.2. valutazioni preliminari sull'equilibrio economico della concessione e la sostenibilità delle tariffe per gli utenti;

1.3. osservazioni inerenti a difformità applicative relative a:

1.3.1. componente tariffaria di gestione;

1.3.2. prima applicazione dei meccanismi di penalità/premi con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi;

1.3.3. dinamica tariffaria e applicazione del meccanismo di poste figurative;

1.3.4. effetti economici derivanti dalla pandemia da COVID-19;

2. con nota 4 luglio 2024, n. 518, CAL ha riscontrato i rilievi formulati dall'ART nel citato parere, fornendo apposita «Relazione di ottemperanza del concedente in merito alle osservazioni ART contenute nel parere n. 32/2024 del 30 maggio 2024, trasmesso con nota prot. n. 0054070/2024», in cui è rappresentato che:

2.1. con riferimento all'osservazione ART sulla componente tariffaria di gestione CAL ha dichiarato che è stata ottemperata, confermando, in particolare, che non è stato applicato un doppio conteggio dell'inflazione nella determinazione del caro materiali applicato alle manutenzioni ordinarie;

2.2. con riferimento all'osservazione ART sui meccanismi di penalità componente tariffaria di gestione CAL ha dichiarato che è stata ottemperata ed in particolare che è stato individuato un indicatore per ciascuna delle quattro aree tematiche indicate da ART;

2.3. con riferimento all'osservazione ART sulla dinamica tariffaria e sull'applicazione del meccanismo di poste figurative CAL ha provveduto come richiesto da ART ad implementare uno scenario alternativo caratterizzato da una dinamica tariffaria più favorevole all'utenza a partire dal 2034;

2.4. con riferimento agli effetti da COVID-19, CAL ha dichiarato che l'osservazione di ART è sostanzialmente ottemperata, rimanendo, come stabilito nella medesima osservazione, nella esclusiva responsabilità del concedente l'inclusione in tariffa di eventuali ristori relativi agli effetti economici direttamente correlabili all'emergenza sanitaria da COVID-19; ciò è avvenuto mediante il riconoscimento di una corretta quantificazione economica nel PFR degli effetti dovuti alla pandemia, coerente con le previsioni dell'atto aggiuntivo n. 3 alla convenzione unica e gli indirizzi generali assunti dall'Autorità e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

3. con nota 13 agosto 2024, n. 8660, il DIPE ha richiesto alcune integrazioni documentali necessarie all'istruttoria, con particolare riferimento a:

3.1. gli esiti delle eventuali verifiche svolte dall'ART sull'osservanza della documentazione da ultimo trasmessa rispetto ai contenuti del proprio parere, propedeutiche all'espressione del Comitato, nonché al rilascio del preventivo parere del NARS;

3.2. una relazione della competente Direzione generale del MIT contenente le valutazioni di competenza del MIT in ordine alle osservazioni e criticità di cui al parere ART n. 32/2024, anche alla luce delle recenti osservazioni della Corte dei conti in casi analoghi;

3.3. chiarimenti su un'apparente discrasia nell'ambito delle valutazioni del concedente in merito all'asserita impossibilità di espressione sull'ammissibilità, nonché sulla relativa quantificazione economica, dei singoli nuovi investimenti proposti dal concessionario nel periodo 2024-2028, a fronte della contestuale condivisione della proposta di investimenti e della relativa spesa complessiva;

3.4. le motivazioni di due diversi aumenti tariffari previsti nel corso dello stesso anno 2024;

4. con nota 3 settembre 2024, n. 24802, acquisita al prot. DIPE n. 9138, il MIT ha trasmesso la nota CAL n. 685 del 30 agosto 2024, che riscontra le richieste del DIPE, evidenziando fra l'altro come secondo CAL non sia necessario che ART si esprima nuovamente sulla documentazione aggiornata a seguito del parere ART, nonché le osservazioni ART, riportando le considerazioni già effettuate in precedenza e contestualmente fornisce chiarimenti alle richieste del DIPE;

5. con nota 13 settembre 2024, n. 85688, acquisita al protocollo DIPE n. 9566 del 16 settembre 2024, l'ART ha riscontrato la riformulazione del PEF/PFR aggiornata



rispetto al parere ART n. 32 del 2024 e trasmessa dal MIT in data 19 luglio 2024. L'ART ha evidenziato il permanere di alcune criticità rispetto:

5.1. alla determinazione della componente tariffaria di gestione ed in particolare la voce «caro materiale su manutenzioni ordinarie ricorrenti» quantificata dal concessionario non si configura come un costo riconoscibile dal sistema ART e pertanto l'Autorità chiede l'esclusione di tale posta dal PEF;

5.2. alla dinamica tariffaria e all'applicazione del meccanismo di poste figurative: tale criticità è stata ritenuta parzialmente superata, tenuto conto dello scenario alternativo predisposto dal concessionario a seguito del rilascio del parere n. 32/2024. Detto scenario è caratterizzato da una diversa dinamica tariffaria a partire dall'annualità 2034, comportando un contenimento delle poste figurative, sull'intero orizzonte concessorio 2024 - 2065. L'Autorità si è comunque riservata di verificare, in sede di monitoraggio, che gli effetti derivanti dalla dinamica tariffaria adottata non riducano il rischio traffico, che deve permanere in capo al concessionario;

5.3. alla quantificazione degli effetti economici derivanti dalla pandemia da COVID-19 che secondo l'ART sono stati quantificati non tenendo conto della metodologia individuata dalla stessa Autorità e recepita dal MIT;

6. con nota 17 settembre 2024, n. 716, acquisita al protocollo DIPE n. 9728, CAL ha riscontrato la nota ART, evidenziando «perplexità in relazione alle modalità e alle tempistiche con le quali la spettabile Autorità di regolazione dei trasporti ha espresso le proprie considerazioni» e formulando alcune considerazioni in relazione ai profili indicati da ART:

6.1. con riferimento alle considerazioni sulla dinamica tariffaria il punto «è stato ritenuto dalla stessa Autorità superato»;

6.2. con riferimento al punto «componente tariffaria di gestione» CAL «evidenzia che, al fine di evitare un doppio conteggio dell'inflazione (a cui sembra alludere l'ART nella nota del 13 settembre), i costi connessi al caro materiale sono calcolati a valuta costante e sono decrescenti negli anni e, inoltre, la componente tariffaria di gestione relativa al caro materiale non viene inflazionata. In ogni caso, sul punto ci rimettiamo alle competenti valutazioni che il CIPESS dovesse adottare in sede di delibera, nell'ipotesi in cui quest'ultima amministrazione ritenga che il tasso di inflazione – indicato nel sistema tariffario ART – includa, e per intero, la quota incremento dei prezzi riconosciuta per legge»;

6.3. con riferimento agli effetti economici derivanti dalla pandemia da COVID-19 CAL dichiara che «si rappresenta che, come riconosciuto anche dall'ART, rimane nella esclusiva responsabilità del concedente l'inclusione in tariffa di eventuali ristori relativi agli effetti economici direttamente correlabili all'emergenza sanitaria da COVID-19. In particolare, nell'esercizio della predetta competenza, la scrivente società ha già ampiamente motivato in relazione al riconoscimento di una corretta quantificazione economica nel PFR degli effetti dovuti alla pandemia, coerente con le previsioni dell'atto aggiuntivo n. 3 alla convenzione unica e gli indirizzi generali assunti dall'Autorità e del Ministero dei trasporti. In particolare,

e rinviando a quanto già evidenziato in ordine alla correttezza del calcolo e all'approccio comunque estremamente prudente della concedente, si rappresenta anche che: i) sono stati detratti dall'importo riconosciuto al concessionario per il recupero degli effetti indotti dalla pandemia da COVID-19 i rimborsi fiscali ricevuti riferiti all'IRAP, di cui ha beneficiato il concessionario durante detto periodo; ii) gli effetti economici dovuti alla pandemia da COVID-19 sono limitati unicamente alle annualità 2020 e 2021, non prevedendo quindi alcuna compensazione per gli ultimi due anni del periodo regolatorio (2022-2023), nonostante il livello dei volumi di traffico (e dei ricavi) sia stato inevitabilmente inferiore anche per queste ultime annualità, rispetto alle stime di traffico riportate nell'atto aggiuntivo n. 3»;

7. con nota 22 settembre 2024, n. 26552, acquisita al protocollo DIPE n. 9987, il MIT ha fornito in aggiunta ai chiarimenti forniti da CAL le seguenti osservazioni:

7.1. «si segnala l'esigenza che il piano economico finanziario riporti la previsione delle spese di manutenzione ordinaria ritenuta idonea a garantire i più adeguati standard di sicurezza e qualità del servizio. Qualora la previsione di spesa per manutenzioni ordinarie risulti superiore ai coefficienti di produttività stabiliti nella delibera regolatoria, la stessa disciplina dell'Autorità di regolazione dei trasporti prevede la possibilità che il concedente autorizzi la spesa aggiuntiva»;

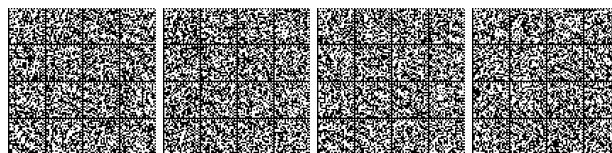
7.2. «l'osservazione formulata dall'Autorità di regolazione dei trasporti inerente all'applicazione del meccanismo di poste figurative non sembra rivestire tenore vincolante atteso che viene chiesto al concedente di «valutare» delle soluzioni alternative. Si evidenzia, in ogni caso, il carattere previsionale della voce «credito da poste figurative» la cui effettiva dinamica nel lungo termine è soggetta a progressivi aggiustamenti e modifiche in funzione dell'evoluzione della gestione autostradale. Le verifiche «in sede di monitoraggio» anticipate dall'Autorità di regolazione dei trasporti coinvolgono la fase successiva al perfezionamento della procedura di aggiornamento convenzionale»;

7.3. «per la definizione dell'effetto economico straordinario derivante dall'emergenza sanitaria da COVID-19 si evidenzia l'esigenza di adottare criteri di quantificazione uniformi per il complesso delle società appartenenti al settore»;

7.4. «si ritiene opportuno da ultimo segnalare che un'adeguata valutazione sull'adeguatezza della proposta di aggiornamento convenzionale impone di distinguere la differente valenza degli atti emanati dall'Autorità di regolazione dei trasporti a seconda che siano emanazione del parere ex art. 43 del decreto-legge n. 201 del 2011 ovvero risultino dalla corrispondenza interlocutoria. Tra le indicazioni riportate nel parere occorrerebbe ulteriormente differenziare le indicazioni prescrittive e dalle raccomandazioni che non assumono carattere vincolante»;

8. il NARS, con parere n. 9 del 28 ottobre 2024, ha sottoposto al CIPESS le seguenti prescrizioni e raccomandazioni concernenti lo schema di quarto atto aggiuntivo e il relativo PEF:

8.1. con riguardo all'articolato dello schema del IV Atto aggiuntivo, che venga prescritto al concedente



di sostituire all'art. 1, lettera c), e nell'art. 4 il richiamo alla «delibera dell'ART n. 70 del 2016 adottata dall'Autorità in data 23 giugno 2016» con quello alla «delibera dell'ART n. 29 del 12 febbraio 2020»;

8.2. sempre con riguardo allo schema del IV Atto aggiuntivo, che venga raccomandato al concedente l'inserimento, dopo la lettera q delle premesse, di una lettera che dia conto della sottoscrizione dell'atto aggiuntivo n. 3 tra concedente e concessionario (analogamente alle precedenti lettere c e d per gli atti aggiuntivi n. 1 e n. 2);

8.3. con riguardo al piano economico finanziario, che venga prescritto al concedente l'adeguamento alla osservazione ART relativa alla componente tariffaria di gestione;

8.4. sempre con riguardo al piano economico finanziario, che venga raccomandato al concedente di tenere in opportuna considerazione, insieme al Ministero proponente, le indicazioni fornite dall'ART in merito al «Recupero degli effetti economici scaturenti dall'emergenza sanitaria dovuta al COVID-19»;

sotto l'aspetto economico-finanziario:

1. il PEF presentato da TE si sviluppa dal 2024 al 2065;
2. l'importo degli investimenti già realizzati per la costruzione dell'autostrada ammonta a 1.659.901.085 euro, che costituisce il costo complessivo sul quale è intervenuto il collaudo tecnico;
3. sono previsti nel PEF investimenti per un importo totale di circa 17,7 milioni di euro di cui 14,6 milioni di euro nel periodo regolatorio 2024-2028;
4. è previsto l'azzeramento delle poste figurative al termine del periodo concessorio fissato al 16 maggio 2065;
5. il valore di subentro risulta essere nullo;
6. un incremento tariffario medio del 5,61% annuo per il periodo regolatorio 2024-2028, 4,81% per il periodo 2029-2033, 9,5% per l'anno 2034, 8,5% per l'anno 2035, 7,50% per l'anno 2036, 6,50% per l'anno 2037, 5,50% per l'anno 2038, 3,49% dal 2039 fino al termine della concessione; (tali aumenti portano la tariffa a km da 0,2212 euro nel 2024 a 0,2803 euro nel 2028 e a 1,2861 euro nel 2065);
7. l'applicazione del tasso di efficientamento annuo dello 0,58% per il periodo regolatorio 2024-2028;
8. il tasso di inflazione utilizzato nel PEF è pari al 5,6 per cento per il 2023 e, successivamente, al 2,3 per cento annuo dal 2024 al termine della concessione;
9. il recupero degli effetti economici derivanti dalla pandemia da COVID-19;
10. i volumi di traffico nel piano prevedono un aumento da 356,52 milioni di veicoli-km/anno nel 2024 a 410,47 milioni nel 2028 a 623,92 milioni nel 2065 (+75 per cento) con un tasso composto di crescita annuale (CAGR) dell'1,41 per cento;
11. il tasso interno di rendimento per investimenti pregressi, determinato secondo il sistema tariffario prevalente (TIR prevalente) è pari all'8,33 per cento;

12. il tasso di remunerazione del capitale investito nominale (WACC) applicato ai nuovi investimenti è pari al 7,69 per cento, come individuato dalla delibera ART n. 139 del 2023;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi della delibera CIPE 28 novembre 2018, n. 82, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica», così come modificata dalla delibera CIPE 15 dicembre 2020, n. 79, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS)»;

Vista la nota prot. n. 12202 del 7 novembre 2024 predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei ministri e dal Ministero dell'economia e delle finanze, di seguito MEF, posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le osservazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Considerato che ai sensi dell'art. 16, della legge 27 febbraio 1967, n. 48, e successive modificazioni, questo Comitato è presieduto «al Presidente del Consiglio dei ministri e che in caso di sua assenza o impedimento temporaneo, è presieduto dal Ministro dell'economia e delle finanze in qualità di Vice Presidente di questo stesso Comitato», mentre «in caso di assenza o di impedimento temporaneo anche di quest'ultimo le relative funzioni sono svolte dal Ministro presente più anziano per età»;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica del 31 ottobre 2022, con il quale il senatore Alessandro Morelli è stato nominato Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 novembre 2022, con il quale il senatore Alessandro Morelli è stato nominato Segretario del CIPESS, e gli è stata assegnata, tra le altre, la delega ad esercitare le funzioni spettanti al Presidente del Consiglio dei ministri in materia di coordinamento della politica economica e di programmazione e monitoraggio degli investimenti pubblici, compresi quelli orientati al perseguimento dello sviluppo sostenibile, nonché quelli in regime di partenariato pubblico-privato;

Considerato che il testo della delibera approvata nella presente seduta, ai sensi dell'art. 5, comma 7, del regolamento interno del CIPESS, sarà trasmesso al Ministero dell'economia e delle finanze per le verifiche di finanza pubblica e successivamente sottoposto alla sottoscrizione del Segretario e del Presidente del Comitato;

Considerato il dibattito svolto durante l'odierna seduta di questo Comitato;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Esprime parere favorevole

1. sulla proposta di aggiornamento del piano economico-finanziario per il periodo regolatorio 2024-2028 e relativo schema di atto aggiuntivo n. 4 alla convenzione tra Concessioni autostradali lombarde S.p.a. (concedente) e la società Tangenziale esterna S.p.a. (concessionario),



con le prescrizioni, raccomandazioni e osservazioni di cui al parere NARS n. 9 del 28 ottobre 2024, che il Comitato fa proprio, e che si intende integralmente richiamato e del quale si riportano le conclusioni:

1.1 con riguardo all'articolato dello schema del IV atto aggiuntivo, si prescrive al concedente di sostituire all'art. 1, lettera c), e nell'art. 4 il richiamo alla «delibera dell'ART n. 70 del 2016 adottata dall'Autorità in data 23 giugno 2016» con quello alla «delibera dell'ART n. 29 del 2020 del 12 febbraio 2020»;

1.2 sempre con riguardo allo schema del IV atto aggiuntivo, si raccomanda al concedente l'inserimento, dopo la lettera q delle premesse, di una lettera che dia conto della sottoscrizione dell'atto aggiuntivo n. 3 tra concedente e concessionario (analogamente alle precedenti lettere c e d per gli atti aggiuntivi n. 1 e n. 2);

1.3 con riguardo al piano economico finanziario, si prescrive al concedente l'adeguamento alla osservazione ART relativa alla componente tariffaria di gestione;

1.4 sempre con riguardo al piano economico finanziario, si raccomanda al concedente di tenere in opportuna considerazione, insieme al Ministero proponente, le indicazioni fornite dall'ART in merito al «Recupero degli effetti economici scaturenti dall'emergenza sanitaria dovuta al COVID-19».

2. Si raccomanda al concedente che venga garantita la coerenza interna degli atti modificati nell'adottare le prescrizioni e le raccomandazioni di cui alla presente deliberazione del Comitato.

3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti relativi alla concessione in esame.

Il vice Presidente: GIORGETTI

Il Segretario: MORELLI

Registrato alla Corte dei conti il 27 marzo 2025

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, reg. n. 444

25A02065

ISTITUTO PER LA VIGILANZA SULLE ASSICURAZIONI

REGOLAMENTO 25 marzo 2025.

Regolamento concernente la disciplina del certificato di assicurazione e del modulo di denuncia di sinistro di cui al Titolo X (Assicurazione obbligatoria per i veicoli a motore e i natanti) Capo I (Obbligo di assicurazione) e Capo IV (Procedure liquidative) del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 - codice delle assicurazioni private. (Regolamento n. 56/2025).

L'ISTITUTO PER LA VIGILANZA SULLE ASSICURAZIONI

Vista la legge 12 agosto 1982, n. 576, e successive modificazioni ed integrazioni, concernente la riforma della vigilanza sulle assicurazioni;

Visto l'art. 13 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con legge 7 agosto 2012, n. 135, concernente

disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini e recante l'istituzione dell'IVASS nonché la necessità di assicurare la piena integrazione dell'attività di vigilanza nel settore assicurativo, anche attraverso un più stretto collegamento con la vigilanza bancaria;

Visto il decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 e successive modificazioni ed integrazioni, recante il codice delle assicurazioni private;

Visto il decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, recante all'art. 31 disposizioni per il contrasto della contraffazione dei contrassegni relativi ai contratti di assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi per i danni derivanti dalla circolazione dei veicoli a motore su strada;

Visto il decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, 9 agosto 2013, n. 110, recante norme per la progressiva dematerializzazione dei contrassegni di assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi per danni derivanti dalla circolazione dei veicoli a motore su strada, attraverso la sostituzione degli stessi con sistemi elettronici o telematici, di cui all'art. 31 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27;

Visto il regolamento IVASS n. 40 del 2 agosto 2018 e successive modificazioni e integrazioni recante disposizioni in materia di distribuzione assicurativa e riassicurativa di cui al Titolo IX del codice delle assicurazioni private;

Visto il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, recante all'art. 1, comma 3, la disciplina della autorizzazione alla circolazione di prova di cui all'art. 1 del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474;

Visto il regolamento (UE) n. 910/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 2014 in materia di identificazione elettronica e servizi fiduciari per le transazioni elettroniche nel mercato interno e che abroga la direttiva 199/93/CE, come modificato dal regolamento (UE) n. 1183/2024 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 aprile 2024;

Visto il decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 e successive modificazioni ed integrazioni, Codice dell'amministrazione digitale;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 22 febbraio 2013, recante le regole tecniche in materia di generazione, apposizione e verifica delle firme elettroniche avanzate, qualificate e digitali;

Considerata l'opportunità di determinare il contenuto del modulo di denuncia di sinistro in conformità con i corrispondenti documenti adottati in altri Paesi dell'Unione europea, per agevolare la circolazione internazionale dei veicoli a motore consentendo, in determinati casi, l'utilizzo di tali documenti ai fini dell'adempimento dell'obbligo di cui all'art. 143 del codice delle assicurazioni private;

Considerata l'opportunità di consentire agli assicurati un adempimento semplificato e celere dell'obbligo di cui all'art. 143 del codice delle assicurazioni private;

Tenuto conto del parere dell'Agenzia per l'Italia digitale prot. n. 152981 del 19 giugno 2024;



TANGENZIALE ESTERNA (TE)

CUP I21B05000290007

ALLEGATO B

**PIANO ECONOMICO FINANZIARIO AGGIORNATO (PEF2023),
COMPENSIVO DI PIANO FINANZIARIO REGOLATORIO (PFR2023),
RELATIVA RELAZIONE ACCOMPAGNATORIA E RELATIVI
ALLEGATI, COMPRESO LO STUDIO DI TRAFFICO AGGIORNATO A
GIUGNO 2023**

PIANO ECONOMICO FINANZIARIO

Luglio 2025



Tangenziale Esterna di Milano

Tabella 1 - Conto finanziario (a valori nominali)

Importi in migliaia di €

Descrizione	Riga	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
AREA OPERATIVA																
Utile (Perdita) netta di esercizio	(1.1)	-8.462	-6.735	-708	-7.342	265	5.827	9.570	14.662	20.801	27.131	33.810	46.504	62.493	80.451	97.798
Accantonamenti ed ammortamenti	(1.2)	3.631	4.489	5.620	7.581	8.523	11.883	12.473	13.241	10.292	15.036	14.515	15.489	13.756	17.000	18.474
Quota TFR maturata nell'esercizio	(1.3)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autofinanziamento	(1.4)	-4.831	-2.246	4.912	239	8.788	17.710	22.043	27.903	31.094	42.166	48.325	61.994	76.249	97.452	116.272
Variazione capitale circolante netto operativo	(1.5)	779	-43	516	-94	-61	-586	-722	116	972	-746	457	297	906	-217	177
Flusso di liquidita' della gestione corrente	(1.6)	-4.052	-2.289	5.428	146	8.727	17.124	21.322	28.019	32.066	41.420	48.781	62.291	77.155	97.235	116.449
Costi capitalizzati	(1.7)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Investimenti in beni reversibili	(1.8)	-3.980	-4.103	-2.909	-3.365	-3.847	-3.452	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Contributi in conto capitale	(1.9)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Investimenti in beni non reversibili	(1.10)	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15
Investimenti per immobilizzazioni immateriali	(1.11)															
Saldi altri flussi gestione operativa	(1.12)	-10.810	-1.164	-523	-2.745	-1.953	-514	817	2.124	3.345	4.782	6.425	7.859	11.581	15.042	-22.244
Flusso di liquidita' della gestione operativa	(1.13)	-18.858	-7.571	1.981	-5.980	2.912	13.143	22.124	30.129	35.395	46.188	55.191	70.135	88.721	112.262	94.190
AREA FINANZIARIA																
Apporto degli azionisti	(1.14)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Accensione nuovi prestiti	(1.15)	0	0	900.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Variazione posizione verso FCG	(1.16)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Variazione posizione verso ANAS	(1.17)															
Variazione delle immobilizzazioni finanziarie	(1.18)	36.532	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Utili distribuiti	(1.19)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Variazione riserve disponibili	(1.19)	-27.764	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Variazione prestito finanziamento soci	(1.20)	14.062	14.062	14.062	0	-18.762	-11.755	-15.118	-17.662	-19.218	-22.700	-25.287	-28.742	-36.259	-46.136	-18.522
Rimborso nuovi prestiti a medio lungo termine	(1.21)	0	0	-911.220	0	0	-1.378	-6.872	-12.573	-16.420	-23.919	-30.345	-42.639	-54.310	-68.161	-53.658
Flusso di liquidita' della gestione finanziaria	(1.22)	22.829	14.062	2.842	0	-18.762	-13.133	-21.990	-30.235	-35.638	-46.619	-55.632	-71.380	-90.569	-114.297	-72.180
Variazione posizione finanziaria a breve	(1.23)	3.972	6.491	4.823	-5.980	-15.850	9	134	-106	-242	-431	-441	-1.245	-1.848	-2.035	22.010
Saldo della posizione finanziaria a breve		43.674	50.165	54.988	49.009	33.159	33.168	33.302	33.196	32.953	32.522	32.081	30.836	28.988	26.953	48.963

Ta h

Tangenziale Esterna di Milano

Tabella 1 - Conto finanziario (a valori nominali)

Importi in migliaia di €

Denominazione	Riga	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
AREA OPERATIVA																
Utile (Perdita) netta di esercizio	(1.1)	112.733	124.326	136.072	148.006	160.992	174.921	187.309	195.739	205.221	215.441	226.111	236.216	247.840	259.761	272.691
Accantonamenti ed ammortamenti	(1.2)	18.109	24.795	25.967	24.442	26.051	27.734	28.345	31.775	33.216	29.745	36.391	37.924	39.134	38.521	42.910
Quota TFR maturata nell'esercizio	(1.3)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autofinanziamento	(1.4)	130.842	149.121	162.039	172.448	187.043	202.655	215.654	227.514	238.437	245.186	262.502	274.140	286.974	298.283	315.601
Variazione capitale circolante netto operativo	(1.5)	558	-1.228	128	755	66	65	207	-293	168	1.286	-961	201	183	725	-369
Flusso di liquidità della gestione corrente	(1.6)	131.400	147.894	162.167	173.203	187.109	202.720	215.862	227.221	238.604	246.472	261.541	274.340	287.157	299.008	315.232
Costi capitalizzati	(1.7)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Investimenti in beni reversibili	(1.8)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Contributi in conto capitale	(1.9)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Investimenti in beni non reversibili	(1.10)	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15
Investimenti per immobilizzazioni immateriali	(1.11)															
Saldi altri flussi gestione operativa	(1.12)	-5.824	-4.916	-3.649	-3.940	-3.775	-4.005	-4.901	-6.040	-4.472	-4.798	-5.128	-5.747	-5.185	-5.906	-5.894
Flusso di liquidità della gestione operativa	(1.13)	125.561	142.962	158.504	169.248	183.319	198.700	210.946	221.167	234.117	241.658	256.398	268.578	281.957	293.087	309.322
AREA FINANZIARIA																
Apporto degli azionisti	(1.14)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Accensione nuovi prestiti	(1.15)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Variazione posizione verso FCG	(1.16)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Variazione posizione verso ANAS	(1.17)															
Variazione delle immobilizzazioni finanziarie	(1.18)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Utili distribuiti	(1.19)	-49.162	-57.048	-59.402	-62.490	-64.061	-66.912	-174.921	-187.309	-195.739	-205.221	-215.441	-226.111	-236.216	-247.840	-259.761
Variazione riserve disponibili	(1.19)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Variazione prestito finanziamento soci	(1.20)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rimborso nuovi prestiti a medio lungo termine	(1.21)	-75.266	-87.989	-100.222	-109.575	-121.298	-95.373	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Flusso di liquidità della gestione finanziaria	(1.22)	-124.429	-145.037	-159.624	-172.065	-185.359	-162.285	-174.921	-187.309	-195.739	-205.221	-215.441	-226.111	-236.216	-247.840	-259.761
Variazione posizione finanziaria a breve	(1.23)	1.132	-2.074	-1.121	-2.817	-2.040	36.415	36.025	33.858	38.379	36.438	40.958	42.468	45.741	45.247	49.561
Saldo della posizione finanziaria a breve		50.095	48.021	46.900	44.084	42.044	78.458	114.483	148.341	186.720	223.157	264.115	306.582	352.324	397.571	447.132

Pa

Tangenziale Esterna di Milano

Tabella 1 - Conto finanziario (a valori nominali)

Importi in migliaia di €

Denominazione	Riga	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
AREA OPERATIVA														
Utile (Perdita) netta di esercizio	(1.1)	284.715	298.269	312.334	327.655	342.335	357.974	374.468	393.689	410.663	429.879	449.273	471.224	186.651
Accantonamenti ed ammortamenti	(1.2)	44.734	44.360	45.263	51.259	47.492	53.070	58.369	60.179	62.754	57.992	68.621	71.957	28.042
Quota TFR maturata nell'esercizio	(1.3)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autofinanziamento	(1.4)	329.449	342.629	357.596	378.914	389.827	411.944	432.837	453.869	473.417	487.871	517.894	543.181	214.693
Variazione capitale circolante netto operativo	(1.5)	220	741	479	-629	1.571	-690	-195	202	264	2.015	-1.527	222	-2.574
Flusso di liquidità della gestione corrente	(1.6)	329.669	343.370	358.076	378.285	391.398	411.254	432.642	454.071	473.680	489.886	516.367	543.403	212.119
Costi capitalizzati	(1.7)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Investimenti in beni reversibili	(1.8)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Contributi in conto capitale	(1.9)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Investimenti in beni non reversibili	(1.10)	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15
Investimenti per immobilizzazioni immateriali	(1.11)													
Saldi altri flussi gestione operativa	(1.12)	-6.905	-6.251	-6.940	-6.962	-8.016	-7.734	-8.126	-7.770	-10.065	-8.731	-9.939	-9.455	47.647
Flusso di liquidità della gestione operativa	(1.13)	322.749	337.104	351.120	371.308	383.367	403.505	424.501	446.286	463.600	481.139	506.414	533.932	259.750
AREA FINANZIARIA														
Apporto degli azionisti	(1.14)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Accensione nuovi prestiti	(1.15)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Variazione posizione verso FCG	(1.16)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Variazione posizione verso ANAS	(1.17)													
Variazione delle immobilizzazioni finanziarie	(1.18)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Utili distribuiti	(1.19)	-272.691	-284.715	-298.269	-312.334	-327.655	-342.335	-357.974	-374.468	-393.689	-410.663	-429.879	-449.273	-471.224
Variazione riserve disponibili	(1.19)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Variazione prestito finanziamento soci	(1.20)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rimborso nuovi prestiti a medio lungo termine	(1.21)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Flusso di liquidità della gestione finanziaria	(1.22)	-272.691	-284.715	-298.269	-312.334	-327.655	-342.335	-357.974	-374.468	-393.689	-410.663	-429.879	-449.273	-471.224
Variazione posizione finanziaria a breve	(1.23)	50.058	52.389	52.851	58.974	55.712	61.170	66.527	71.818	69.911	70.477	76.535	84.659	-211.474
Saldo della posizione finanziaria a breve		497.190	549.579	602.430	661.404	717.116	778.286	844.813	916.631	986.542	1.057.019	1.133.553	1.218.212	1.006.739

PC

Tangenziale Esterna di Milano

Tabella 2 - Conto economico (a valori nominali)

Importi in migliaia di €

Descrizione	Riga	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
RICAVI																
Ricavi da pedaggi	(2.1)	69.770	75.330	80.803	90.686	99.087	108.594	117.899	124.400	132.732	141.987	152.079	161.752	179.989	198.185	216.800
Proventi netti da subconcessioni e attività collaterali	(2.2)	0	0	0	55	142	146	149	153	156	160	163	167	171	175	179
Altri proventi	(2.3)	1.521	1.606	1.643	1.681	1.720	1.759	1.800	1.841	1.883	1.927	1.971	2.016	2.063	2.110	2.159
Totale	(2.5)	71.291	76.936	82.446	92.422	100.949	110.499	119.848	126.393	134.771	144.074	154.214	163.936	182.223	200.470	219.138
COSTI OPERATIVI																
Costi personale	(2.6)	-1.040	-1.098	-1.117	-1.136	-1.156	-1.176	-1.196	-1.223	-1.252	-1.280	-1.310	-1.340	-1.371	-1.402	-1.435
Costi manutenzione e rinnovi	(2.7)	-9.058	-10.605	-10.204	-13.249	-12.236	-11.328	-9.226	-9.438	-9.655	-13.337	-10.105	-11.624	-12.549	-15.936	-14.841
Canoni di concessione	(2.10)	-3.766	-3.896	-4.029	-4.269	-4.475	-4.705	-4.931	-5.089	-5.291	-5.516	-5.761	-5.995	-6.436	-6.875	-7.325
Altri costi amministrativi e generali	(2.17)	-9.457	-9.958	-10.129	-10.303	-10.481	-10.661	-10.844	-11.093	-11.349	-11.610	-11.877	-12.150	-12.429	-12.715	-13.008
Fondo rinnovi																
Utilizzo	(2.19)	813	1.623	1.218	1.218	1.218	2.258	0	0	0	3.460	0	1.287	1.974	5.118	3.774
[Accantonamento]	(2.20)	-1.218	-1.218	-1.218	-1.218	-2.500	-2.500	-2.500	-2.500	-2.500	-2.500	-2.500	-2.500	-2.500	-2.500	-2.500
Totale	(2.22)	-23.726	-25.152	-25.480	-28.958	-29.629	-28.112	-28.697	-29.344	-30.047	-30.784	-31.552	-32.322	-33.311	-34.311	-35.334
Margine operativo lordo (2.5 + 2.22)	(2.23)	47.565	51.784	56.966	63.464	71.320	82.387	91.151	97.049	104.724	113.290	122.662	131.613	148.912	166.160	183.804
AMMORTAMENTI																
Ammortamento finanziario	(2.24)	-3.619	-4.021	-4.474	-5.605	-6.284	-8.266	-9.368	-9.958	-10.726	-11.237	-12.521	-13.287	-14.949	-16.360	-18.259
Ammortamento tecnico beni non reversibili	(2.26)	-11	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15
Totale	(2.28)	-3.630	-4.036	-4.489	-5.620	-6.299	-8.281	-9.383	-9.973	-10.741	-11.252	-12.536	-13.302	-14.964	-16.375	-18.274
Risultato operativo (2.23 + 2.28)	(2.29)	43.935	47.748	52.477	57.844	65.021	74.106	81.767	87.075	93.983	102.038	110.126	118.311	133.948	149.785	165.530
Oneri e proventi finanziari																
Oneri finanziari su prestiti consolidati	(2.30)	-14.062	-14.062	-14.062	-14.062	-14.062	-14.062	-14.062	-14.062	-14.062	-14.062	-14.062	-14.062	-14.062	-11.354	-6.656
Costi dei nuovi finanziamenti a medio lungo termine	(2.33)	-27.421	-42.504	-44.737	-41.954	-57.459	-56.066	-55.945	-56.062	-55.924	-55.498	-54.852	-53.840	-51.991	-48.706	-44.731
Proventi (oneri) finanziari netti a breve termine	(2.34)	0	75	87	138	96	81	1	1	1	2	2	2	3	5	5
Totale	(2.38)	-41.482	-56.490	-58.711	-55.878	-71.425	-70.046	-70.006	-70.122	-69.984	-69.558	-68.912	-67.899	-66.050	-60.055	-51.382
Risultato prima delle imposte (2.29+2.38+2.39)	(2.40)	2.453	-8.743	-6.234	1.966	-6.403	4.060	11.762	16.953	23.999	32.481	41.214	50.412	67.898	89.729	114.147
Imposte sul reddito di esercizio	(2.41)	-1.752	-1.862	-2.047	-2.339	-2.536	-3.071	-3.738	-4.193	-4.800	-5.519	-6.253	-7.012	-8.458	-10.708	-33.696
Imposte anticipate/differite	(2.41)	328	2.143	1.545	-334	1.598	724	-2.197	-3.190	-4.537	-6.160	-7.831	-9.590	-12.936	-16.529	
Utile (Perdita) di esercizio (2.40+2.41)	(2.42)	1.029	-8.462	-6.735	-708	-7.342	265	5.827	9.570	14.662	20.801	27.131	33.810	46.504	62.493	80.451

Pu

Tangenziale Esterna di Milano
Tabella 2 - Conto economico (a valori nominali)
Importi in migliaia di €

Descrizione	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
RICAVI																
Ricavi da pedaggi	(2.1)	233.421	249.365	260.925	273.512	285.341	298.464	312.148	327.294	341.272	356.698	372.774	390.613	407.036	425.290	444.339
Proventi netti da subconcessioni e attivita' collaterali	(2.2)	183	187	191	196	200	205	210	214	219	224	230	235	240	246	252
Altri proventi	(2.3)	2.208	2.259	2.311	2.364	2.419	2.474	2.531	2.589	2.649	2.710	2.772	2.836	2.901	2.968	3.036
Totale	(2.5)	235.812	251.811	263.428	276.072	287.960	301.143	314.889	330.098	344.140	359.632	375.775	393.684	410.177	428.503	447.627
COSTI OPERATIVI																
Costi personale	(2.6)	-1.468	-1.501	-1.536	-1.571	-1.607	-1.644	-1.682	-1.721	-1.760	-1.801	-1.842	-1.885	-1.928	-1.972	-2.018
Costi manutenzione e rinnovi	(2.7)	-15.182	-17.139	-11.848	-12.121	-14.783	-14.715	-14.636	-15.211	-13.580	-13.892	-18.733	-14.539	-14.873	-15.215	-17.746
Canoni di concessione	(2.10)	-7.726	-8.112	-8.392	-8.697	-8.984	-9.302	-9.634	-10.001	-10.339	-10.713	-11.102	-11.534	-11.932	-12.374	-12.835
Altri costi amministrativi e generali	(2.17)	-13.307	-13.613	-13.926	-14.246	-14.574	-14.909	-15.252	-15.603	-15.962	-16.329	-16.704	-17.089	-17.482	-17.884	-18.295
Fondo rinnovi																
Utilizzo	(2.19)	3.861	5.558	0	0	2.383	2.030	1.659	1.936	0	0	4.521	0	0	0	2.181
[Accantonamento]	(2.20)	-2.500	-2.500	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000	-1.500	-1.500	-1.500	-1.500	-1.500	-1.500	-1.000	-1.000
Totale	(2.22)	-36.322	-37.308	-37.702	-38.635	-39.565	-40.540	-41.544	-42.099	-43.142	-44.235	-45.361	-46.546	-47.715	-48.445	-49.713
Margine operativo lordo (2.5 + 2.22)	(2.23)	199.490	214.503	225.726	237.436	248.395	260.603	273.344	287.999	300.999	315.397	330.414	347.138	362.463	380.058	397.914
AMMORTAMENTI																
Ammortamento finanziario	(2.24)	-19.820	-21.152	-22.780	-23.952	-24.810	-26.066	-27.378	-28.766	-30.260	-31.701	-32.751	-34.876	-36.409	-38.119	-39.687
Ammortamento tecnico beni non reversibili	(2.26)	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15
Totale	(2.28)	-19.835	-21.167	-22.795	-23.967	-24.825	-26.081	-27.393	-28.781	-30.275	-31.716	-32.766	-34.891	-36.424	-38.134	-39.702
Risultato operativo (2.23 + 2.28)	(2.29)	179.655	193.336	202.930	213.470	223.571	234.522	245.951	259.218	270.724	283.682	297.649	312.247	326.039	341.924	358.212
Oneri e proventi finanziari																
Oneri finanziari su prestiti consolidati	(2.30)	-1.235														
Costi dei nuovi finanziamenti a medio lungo termine	(2.33)	-40.745	-35.389	-29.257	-23.815	-17.712	-11.030	-3.564								
Proventi (oneri) finanziari netti a breve termine	(2.34)	4	68	77	79	84	85	90	224	387	554	733	906	1.101	1.306	1.520
Totale	(2.38)	-41.975	-35.321	-29.180	-23.736	-17.628	-10.944	-3.474	224	387	554	733	906	1.101	1.306	1.520
Risultato prima delle imposte (2.29+2.38+2.39)	(2.40)	137.680	158.016	173.750	189.733	205.942	223.578	242.478	259.442	271.110	284.235	298.382	313.153	327.140	343.230	359.732
Imposte sul reddito di esercizio	(2.41)	-39.882	-45.283	-49.424	-53.661	-57.936	-62.585	-67.557	-72.133	-75.371	-79.015	-82.941	-87.042	-90.924	-95.390	-99.971
Imposte anticipate/differite	(2.41)															
Utile (Perdita) di esercizio (2.40+2.41)	(2.42)	97.798	112.733	124.326	136.072	148.006	160.992	174.921	187.309	195.739	205.221	215.441	226.111	236.216	247.840	259.761

Pa

Tangenziale Esterna di Milano

Tabella 2 - Conto economico (a valori nominali)

Importi in migliaia di €

2019/2020	Riga	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
RICAVI															
Ricavi da pedaggi	(2.1)	465.490	484.962	506.608	529.193	554.272	577.343	602.992	629.750	659.465	686.781	717.153	748.833	784.017	305.002
Proventi netti da subconcessioni e attivita' collaterali	(2.2)	257	263	269	275	282	288	295	302	309	316	323	330	338	129
Altri proventi	(2.3)	3.106	3.177	3.250	3.325	3.402	3.480	3.560	3.642	3.726	3.811	3.899	3.989	4.080	1.555
Totale	(2.5)	468.853	488.403	510.127	532.794	557.955	581.111	606.847	633.694	663.500	690.908	721.375	753.152	788.435	306.686
COSTI OPERATIVI															
Costi personale	(2.6)	-2.064	-2.112	-2.160	-2.210	-2.261	-2.313	-2.366	-2.420	-2.476	-2.533	-2.591	-2.651	-2.712	-1.034
Costi manutenzione e rinnovi	(2.7)	-15.923	-16.290	-18.853	-20.347	-17.440	-23.235	-19.955	-18.671	-19.100	-19.539	-27.182	-20.449	-20.919	-7.956
Canoni di concessione	(2.10)	-13.346	-13.818	-14.341	-14.888	-15.494	-16.052	-16.672	-17.319	-18.037	-18.697	-19.431	-20.196	-21.046	-8.153
Altri costi amministrativi e generali	(2.17)	-18.716	-19.146	-19.587	-20.037	-20.498	-20.969	-21.452	-21.945	-22.450	-22.966	-23.494	-24.035	-24.588	-9.372
Fondo rinnovi															
Utilizzo	(2.19)	0	0	2.189	3.300	0	5.395	1.704	0	0	0	6.913	0	0	0
(Accantonamento)	(2.20)	-1.000	-1.000	-1.000	-1.000	-1.000	-1.000	-1.000	-1.000	0	0	0	0	0	0
Totale	(2.22)	-51.050	-52.365	-53.752	-55.182	-56.692	-58.175	-59.740	-61.355	-62.063	-63.736	-65.785	-67.330	-69.264	-26.515
Margine operativo lordo (2.5 + 2.22)	(2.23)	417.804	436.038	456.375	477.612	501.264	522.937	547.107	572.339	601.437	627.173	655.590	685.821	719.171	280.172
AMMORTAMENTI															
Ammortamento finanziario	(2.24)	-41.895	-43.719	-45.534	-47.548	-50.244	-51.872	-54.659	-57.354	-60.164	-62.739	-64.890	-68.606	-71.942	-28.027
Ammortamento tecnico beni non reversibili	(2.26)	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15
Totale	(2.28)	-41.910	-43.734	-45.549	-47.563	-50.259	-51.887	-54.674	-57.369	-60.179	-62.754	-64.905	-68.621	-71.957	-28.042
Risultato operativo (2.23 + 2.28)	(2.29)	375.894	392.304	410.826	430.049	451.005	471.049	492.432	514.970	541.258	564.419	590.685	617.201	647.214	252.130
Oneri e proventi finanziari															
Oneri finanziari su prestiti consolidati	(2.30)														
Costi dei nuovi finanziamenti a medio lungo termine	(2.33)														
Proventi (oneri) finanziari netti a breve termine	(2.34)	1.736	1.969	2.209	2.455	2.709	2.983	3.249	3.543	3.863	4.196	4.529	4.861	5.233	6.091
Totale	(2.38)	1.736	1.969	2.209	2.455	2.709	2.983	3.249	3.543	3.863	4.196	4.529	4.861	5.233	6.091
Risultato prima delle imposte (2.29+2.38+2.39)	(2.40)	377.630	394.273	413.035	432.504	453.714	474.033	495.681	518.513	545.121	568.614	595.214	622.061	652.447	258.221
Imposte sul reddito di esercizio	(2.41)	-104.939	-109.558	-114.766	-120.170	-126.058	-131.698	-137.707	-144.045	-151.431	-157.951	-165.335	-172.788	-181.223	-71.570
Imposte anticipate/differite	(2.41)														
Utile (Perdita) di esercizio (2.40+2.41)	(2.42)	272.691	284.715	298.269	312.334	327.655	342.335	357.974	374.468	393.689	410.663	429.879	449.273	471.224	186.651

Per

Tangenziale Esterna di Milano

Tabella 3 - Conto degli investimenti (a valori nominali)

Importi in migliaia di €

Investimenti	Miglior	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
IMMOBILIZZAZIONI IN BENI REVERSIBILI																
Opere in esercizio	(3.1)	1.595.474	1.598.187	1.599.905	1.600.663	1.601.263	1.601.263	1.601.263	1.601.263	1.601.263	1.601.263	1.601.263	1.601.263	1.601.263	1.601.263	1.601.263
Opere in corso	(3.2)															
Nuove Opere	(3.3)	1.853	3.120	5.505	7.656	10.421	14.268	17.720	17.720	17.720	17.720	17.720	17.720	17.720	17.720	17.720
Oneri finanziari capitalizzati su prestiti consolidati	(3.4)															
Oneri finanziari capitalizzati su nuovi prestiti	(3.5)															
Oneri diversi capitalizzati	(3.6)	106.376	106.376	106.376	106.376	106.376	106.376	106.376	106.376	106.376	106.376	106.376	106.376	106.376	106.376	106.376
Fondo ammortamento tecnico	(3.7)															
Fondo ammortamento finanziario e subentro	(3.7 bis)	-62.325	-66.346	-70.820	-76.425	-82.709	-90.975	-100.343	-110.301	-121.027	-132.264	-144.785	-158.072	-173.021	-189.381	-207.640
Totale Immobilizzazioni reversibili nette	(3.8)	1.641.378	1.641.337	1.640.966	1.638.270	1.635.351	1.630.932	1.625.016	1.615.058	1.604.331	1.593.095	1.580.574	1.567.287	1.552.338	1.535.978	1.517.719
IMMOBILIZZAZIONI IN BENI NON REVERSIBILI																
Immobilizzazioni tecniche non reversibili (nette)	(3.9)	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58
Immobilizzazioni immateriali nette	(3.12)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Immobilizzazioni finanziarie	(3.13)	36.630	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98
Capitale circolante netto operativo	(3.14)	56.974	56.476	56.017	52.828	53.008	52.014	50.272	48.015	43.137	35.892	28.794	18.721	4.800	-13.438	-33.959
Altri impieghi netti correnti	(3.15)	22.025	23.781	25.439	28.628	31.281	34.282	37.118	39.271	41.902	44.824	47.878	51.063	56.820	62.565	68.254
TOTALE IMPIEGHI	(3.16)	1.757.065	1.721.750	1.722.578	1.719.882	1.719.796	1.717.384	1.712.561	1.702.500	1.689.527	1.673.966	1.657.402	1.637.226	1.614.114	1.585.261	1.552.170

Pa

Tangenziale Esterna di Milano

Tabella 3 - Conto degli investimenti (a valori nominali)

Importi in migliaia di €

Descrizione	Rigo	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051
IMMOBILIZZAZIONI IN BENI REVERSIBILI																
Opere in esercizio	(3.1)	1 601.263	1 601.263	1 601.263	1 601.263	1 601.263	1 601.263	1 601.263	1 601.263	1 601.263	1 601.263	1 601.263	1 601.263	1 601.263	1 601.263	1 601.263
Opere in corso	(3.2)															
Nuove Opere	(3.3)	17.720	17.720	17.720	17.720	17.720	17.720	17.720	17.720	17.720	17.720	17.720	17.720	17.720	17.720	17.720
Oneri finanziari capitalizzati su prestiti consolidati	(3.4)															
Oneri finanziari capitalizzati su nuovi prestiti	(3.5)															
Oneri diversi capitalizzati	(3.6)	106.376	106.376	106.376	106.376	106.376	106.376	106.376	106.376	106.376	106.376	106.376	106.376	106.376	106.376	106.376
Fondo ammortamento tecnico	(3.7)															
Fondo ammortamento finanziario e subentro	(3.7 bis)	-227.460	-248.612	-271.392	-295.344	-320.154	-346.220	-373.598	-402.364	-432.625	-464.325	-497.076	-531.952	-568.361	-606.480	-646.167
Totale Immobilizzazioni reversibili nette	(3.8)	1.497.899	1.476.747	1.453.967	1.430.015	1.405.205	1.379.139	1.351.761	1.322.995	1.292.734	1.261.034	1.228.283	1.193.407	1.156.998	1.118.879	1.079.192
IMMOBILIZZAZIONI IN BENI NON REVERSIBILI																
Immobilizzazioni tecniche non reversibili (nette)	(3.9)	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58
Immobilizzazioni immateriali nette	(3.12)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Immobilizzazioni finanziarie	(3.13)	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98
Capitale circolante netto operativo	(3.14)	-17.333	-17.107	-14.620	-14.844	-15.636	-16.077	-16.464	-16.276	-14.646	-15.218	-16.788	-16.001	-15.983	-16.751	-17.590
Altri impieghi netti correnti	(3.15)	73.688	78.721	82.371	86.108	90.079	94.221	98.541	103.040	107.735	112.605	117.680	122.975	128.496	134.259	140.272
TOTALE IMPIEGHI	(3.16)	1.554.410	1.538.517	1.521.874	1.501.435	1.479.803	1.457.439	1.433.994	1.409.914	1.385.980	1.358.576	1.329.331	1.300.537	1.269.667	1.236.543	1.202.030

Pa

Tangenziale Esterna di Milano

Tabella 3 - Conto degli investimenti (a valori nominali)

Importi in migliaia di €

Descrizione	Rigo	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062	2063	2064	2065
IMMOBILIZZAZIONI IN BENI REVERSIBILI															
Opere in esercizio	(3.1)	1.601.263	1.601.263	1.601.263	1.601.263	1.601.263	1.601.263	1.601.263	1.601.263	1.601.263	1.601.263	1.601.263	1.601.263	1.601.263	1.601.263
Opere in corso	(3.2)														
Nuove Opere	(3.3)	17.720	17.720	17.720	17.720	17.720	17.720	17.720	17.720	17.720	17.720	17.720	17.720	17.720	17.720
Oneri finanziari capitalizzati su prestiti consolidati	(3.4)														
Oneri finanziari capitalizzati su nuovi prestiti	(3.5)														
Oneri diversi capitalizzati	(3.6)	106.376	106.376	106.376	106.376	106.376	106.376	106.376	106.376	106.376	106.376	106.376	106.376	106.376	106.376
Fondo ammortamento tecnico	(3.7)														
Fondo ammortamento finanziario e subentro	(3.7 bis)	-688.061	-731.780	-777.315	-824.862	-875.106	-926.978	-981.637	-1.038.991	-1.099.155	-1.161.894	-1.226.784	-1.295.390	-1.367.332	-1.395.359
Totale Immobilizzazioni reversibili nette	(3.8)	1.037.297	993.579	948.044	900.497	850.253	798.381	743.722	686.368	626.204	563.465	498.575	429.969	358.027	330.000
IMMOBILIZZAZIONI IN BENI NON REVERSIBILI															
Immobilizzazioni tecniche non reversibili (nette)	(3.9)	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58
Immobilizzazioni immateriali nette	(3.12)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Immobilizzazioni finanziarie	(3.13)	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98
Capitale circolante netto operativo	(3.14)	-17.609	-17.479	-18.809	-19.485	-19.340	-20.662	-20.342	-20.475	-21.727	-21.124	-24.002	-22.544	-23.748	-12.996
Altri impieghi netti correnti	(3.15)	146.548	153.097	159.930	167.060	174.499	182.260	190.357	198.804	207.616	216.808	226.396	236.397	246.828	191.001
TOTALE IMPIEGHI	(3.16)	1.166.392	1.129.351	1.089.320	1.048.227	1.005.567	960.134	913.892	864.853	812.249	759.305	701.124	643.977	581.262	508.160

Ru

Tangenziale Esterna di Milano

Tabella 4 - Conto dei finanziamenti (a valori nominali)

Importi in migliaia di €

Descrizione	Rigo	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
PATRIMONIO NETTO																
Capitale sociale	(4.1)	464.945	464.945	464.945	464.945	464.945	464.945	464.945	464.945	464.945	464.945	464.945	464.945	464.945	464.945	464.945
Riserve e utili (perdite) a nuovo	(4.2)	-139.081	-165.816	-174.278	-181.013	-181.721	-189.062	-188.798	-182.971	-173.401	-158.739	-137.938	-110.807	-76.998	-30.493	31.999
Utile (perdita) di esercizio	(4.3)	1.029	8.462	6.735	708	-7.342	265	5.827	9.570	14.662	20.801	27.131	33.810	46.504	62.493	80.451
Totale	(4.4)	326.894	290.667	283.932	283.224	275.883	276.147	281.974	291.544	306.206	327.007	354.138	387.947	434.452	496.944	577.396
CONTRIBUTI IN C/IMPIANTI	(4.5)	330.000	330.000	330.000	330.000	330.000	330.000	330.000	330.000	330.000	330.000	330.000	330.000	330.000	330.000	330.000
FONDI PER RISCHI E ONERI																
Fondo rinnovo beni reversibili	(4.6)	1.623	1.218	1.218	1.218	2.500	2.742	5.242	7.742	10.242	9.283	11.783	12.996	13.521	10.903	9.629
Fondo trattamento fine rapporto	(4.7)	289	282	276	269	262	255	248	241	235	228	221	214	207	201	194
Altri fondi	(4.8)	8.768	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	(4.9)	10.680	1.500	1.494	1.487	2.762	2.997	5.491	7.984	10.477	9.511	12.004	13.210	13.729	11.103	9.823
DEBITI FINANZIARI NETTI																
Prestiti consolidati	(4.10)	911.220	911.220	911.220	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Prestiti consolidati senza garanzia dello Stato	(4.11)															
Fondo Centrale Garanzia	(4.12)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ANAS	(4.13)															
Prestiti da contrarre a medio lungo termine	(4.14)	0	0	0	900.000	900.000	900.000	898.622	891.749	879.177	862.756	838.838	808.492	765.854	711.543	643.382
Debiti per finanziamento soci - quota capitale	(4.14.1)	115.000	115.000	115.000	115.000	115.000	115.000	115.000	115.000	115.000	115.000	115.000	115.000	100.917	64.658	18.522
Debiti per finanziamento soci - quota interessi	(4.14.2)	102.975	117.037	131.098	145.160	145.160	126.398	114.643	99.525	81.863	62.645	39.945	14.658	0	0	0
Saldo posizione finanziaria a breve	(4.15)	-39.703	-43.674	-50.165	-54.988	-49.009	-33.159	-33.168	-33.302	-33.196	-32.953	-32.522	-32.081	-30.836	-28.988	-26.953
Totale debiti finanziari netti	(4.16)	1.089.492	1.099.582	1.107.153	1.105.171	1.111.151	1.108.239	1.095.097	1.072.973	1.042.844	1.007.449	961.261	906.069	835.934	747.213	634.951
TOTALE FONTI	(4.17)	1.757.065	1.721.750	1.722.578	1.719.882	1.719.796	1.717.384	1.712.561	1.702.500	1.689.527	1.673.966	1.657.402	1.637.226	1.614.114	1.585.261	1.552.170

Pa

Tangenziale Esterna di Milano

Tabella 4 - Conto dei finanziamenti (a valori nominali)

Importi in migliaia di €

Descrizione	Riga	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051
PATRIMONIO NETTO																
Capitale sociale	(4.1)	464.945	464.945	464.945	464.945	464.945	464.945	464.945	464.945	464.945	464.945	464.945	464.945	464.945	464.945	464.945
Riserve e utili (perdite) a nuovo	(4.2)	112.451	161.087	216.772	281.695	355.277	439.222	533.303	533.303	533.303	533.303	533.303	533.303	533.303	533.303	533.303
Utile (perdita) di esercizio	(4.3)	97.798	112.733	124.326	136.072	148.006	160.992	174.921	187.309	195.739	205.221	215.441	226.111	236.216	247.840	259.761
Totale	(4.4)	675.194	738.764	806.042	882.712	968.229	1.065.160	1.173.169	1.185.557	1.193.987	1.203.469	1.213.688	1.224.359	1.234.464	1.246.088	1.258.009
CONTRIBUTI IN C/IMPIANTI	(4.5)	330.000	330.000	330.000	330.000	330.000	330.000	330.000	330.000	330.000	330.000	330.000	330.000	330.000	330.000	330.000
FONDI PER RISCHI E ONERI																
Fondo rinnovo beni reversibili	(4.6)	8.268	5.210	7.210	9.210	8.827	8.797	9.138	8.702	10.202	11.702	8.681	10.181	11.681	12.681	11.501
Fondo trattamento fine rapporto	(4.7)	187	180	173	166	160	153	146	139	132	125	119	112	105	98	91
Altri fondi	(4.8)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	(4.9)	8.455	5.390	7.384	9.377	8.987	8.950	9.284	8.841	10.334	11.827	8.800	10.293	11.786	12.779	11.592
DEBITI FINANZIARI NETTI																
Prestiti consolidati	(4.10)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Prestiti consolidati senza garanzia dello Stato	(4.11)															
Fondo Centrale Garanzia	(4.12)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ANAS	(4.13)															
Prestiti da contrarre a medio lungo termine	(4.14)	589.724	514.458	426.469	326.247	216.672	95.373	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Debiti per finanziamento soci - quota capitale	(4.14.1)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Debiti per finanziamento soci - quota interessi	(4.14.2)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo posizione finanziaria a breve	(4.15)	-48.963	-50.095	-48.021	-46.900	-44.084	-42.044	-78.458	-114.483	-148.341	-186.720	-223.157	-264.115	-306.582	-352.324	-397.571
Totale debiti finanziari netti	(4.16)	540.761	464.363	378.448	279.346	172.588	53.330	-78.458	-114.483	-148.341	-186.720	-223.157	-264.115	-306.582	-352.324	-397.571
TOTALE FONTI	(4.17)	1.554.410	1.538.517	1.521.874	1.501.435	1.479.803	1.457.439	1.433.994	1.409.914	1.385.980	1.358.576	1.329.331	1.300.537	1.269.667	1.236.543	1.202.030

Pu

Tangenziale Esterna di Milano

Tabella 4 - Conto dei finanziamenti (a valori nominali)

Importi in migliaia di €

Descrizione	Rigo	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062	2063	2064	2065
PATRIMONIO NETTO															
Capitale sociale	(4.1)	464.945	464.945	464.945	464.945	464.945	464.945	464.945	464.945	464.945	464.945	464.945	464.945	464.945	464.945
Riserve e utili (perdite) a nuovo	(4.2)	533.303	533.303	533.303	533.303	533.303	533.303	533.303	533.303	533.303	533.303	533.303	533.303	533.303	533.303
Utile (perdita) di esercizio	(4.3)	272.691	284.715	298.269	312.334	327.655	342.335	357.974	374.468	393.689	410.663	429.879	449.273	471.224	186.651
Totale	(4.4)	1.270.939	1.282.963	1.296.517	1.310.581	1.325.903	1.340.583	1.356.222	1.372.716	1.391.937	1.408.911	1.428.127	1.447.521	1.469.472	1.184.899
CONTRIBUTI IN C/IMPIANTI	(4.5)	330.000	330.000	330.000	330.000	330.000	330.000	330.000	330.000	330.000	330.000	330.000	330.000	330.000	330.000
FONDI PER RISCHI E ONERI															
Fondo rinnovo beni reversibili	(4.6)	12.501	13.501	12.311	10.011	11.011	6.617	5.913	6.913	6.913	6.913	0	0	0	0
Fondo trattamento fine rapporto	(4.7)	84	78	71	64	57	50	44	37	30	23	16	9	3	0
Altri fondi	(4.8)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	(4.9)	12.585	13.578	12.382	10.075	11.069	6.667	5.956	6.950	6.943	6.936	16	9	3	0
DEBITI FINANZIARI NETTI															
Prestiti consolidati	(4.10)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Prestiti consolidati senza garanzia dello Stato	(4.11)														
Fondo Centrale Garanzia	(4.12)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ANAS	(4.13)														
Prestiti da contrarre a medio lungo termine	(4.14)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Debiti per finanziamento soci - quota capitale	(4.14.1)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Debiti per finanziamento soci - quota interessi	(4.14.2)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo posizione finanziaria a breve	(4.15)	-447.132	-497.190	-549.579	-602.430	-661.404	-717.116	-778.286	-844.813	-916.631	-986.542	-1.057.019	-1.133.553	-1.218.212	-1.006.739
Totale debiti finanziari netti	(4.16)	-447.132	-497.190	-549.579	-602.430	-661.404	-717.116	-778.286	-844.813	-916.631	-986.542	-1.057.019	-1.133.553	-1.218.212	-1.006.739
TOTALE FONTI	(4.17)	1.166.392	1.129.351	1.089.320	1.048.227	1.005.567	960.134	913.892	864.853	812.249	759.305	701.124	643.977	581.262	508.160

R

Tangenziale Esterna di Milano

Tabella 5 - Conto del fabbisogno (a valori nominali)

Importi in migliaia di €

Descrizione	Rigo	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
FABBISOGNO NETTO																
Investimenti in immobilizzazioni materiali ed immateriali	(5.1)	3.995	4.118	2.924	3.380	3.862	3.467	15	15	15	15	15	15	15	15	15
Variazione delle immobilizzazioni finanziarie	(5.2)	-36.532	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Variazione cap.le circ. netto operativo e altri imp. correnti	(5.3)	-779	43	-516	94	61	586	722	-116	-972	746	-457	-297	-906	217	-177
Rimborso debiti in scadenza + FCG e ANAS	(5.4)	-14.062	-14.062	897.158	0	18.762	13.133	21.990	30.235	35.638	46.619	55.632	71.380	90.569	114.297	72.180
Saldi altri fabbisogni	(5.5)	38.575	1.164	523	2.745	1.953	514	-817	-2.124	-3.345	-4.782	-6.425	-7.859	-11.581	-15.042	22.244
Totale fabbisogni	(5.6)	-8.803	-8.737	900.089	6.219	24.638	17.700	21.910	28.009	31.336	42.597	48.765	63.239	78.097	99.487	94.262
Contributi in conto impianti	(5.7)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autofinanziamento	(5.8)	4.831	2.246	-4.912	-239	-8.788	-17.710	-22.043	-27.903	-31.094	-42.166	-48.325	-61.994	-76.249	-97.452	-116.272
Totale fabbisogno netto	(5.9)	-3.972	-6.491	895.177	5.980	15.850	-9	-134	106	242	431	441	1.245	1.848	2.035	-22.010
COPERTURA																
Apporto degli azionisti in c/capitale	(5.10)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Finanziamenti a medio lungo termine	(5.11)	0	0	900.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Variazione posizione finanziaria a breve	(5.12)	-3.972	-6.491	-4.823	5.980	15.850	-9	-134	106	242	431	441	1.245	1.848	2.035	-22.010
Totale copertura	(5.13)	-3.972	-6.491	895.177	5.980	15.850	-9	-134	106	242	431	441	1.245	1.848	2.035	-22.010

Pa *li*

Tangenziale Esterna di Milano

Tabella 5 - Conto del fabbisogno (a valori nominali)

Importi in migliaia di €

Descrizione	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
FABBISOGNO NETTO															
Investimenti in immobilizzazioni materiali ed immateriali	(5.1)	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
Variazione delle immobilizzazioni finanziarie	(5.2)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Variazione cap.le circ. netto operativo e altri imp. correnti	(5.3)	558	1.228	-128	-755	66	65	207	293	-168	-1.286	961	-201	-183	-725
Rimborso debiti in scadenza + FCG e ANAS	(5.4)	75.266	87.989	100.222	109.575	121.298	95.373	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldi altri fabbisogni	(5.5)	54.987	61.964	63.050	66.430	67.836	70.917	179.822	193.349	200.211	210.019	220.568	231.858	241.401	253.746
Totale fabbisogni	(5.6)	129.710	151.195	163.159	175.265	189.083	166.240	179.629	193.657	200.058	208.748	221.544	231.672	241.232	253.036
Contributi in conto impianti	(5.7)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autofinanziamento	(5.8)	-130.842	-149.121	-162.039	-172.448	-187.043	-202.655	-215.654	-227.514	-238.437	-245.186	-262.502	-274.140	-286.974	-298.283
Totale fabbisogno netto	(5.9)	-1.132	2.074	1.121	2.817	2.040	-36.415	-36.025	-33.858	-38.379	-36.438	-40.958	-42.468	-45.741	-49.561
COPERTURA															
Apporto degli azionisti in c/capitale	(5.10)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Finanziamenti a medio lungo termine	(5.11)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Variazione posizione finanziaria a breve	(5.12)	-1.132	2.074	1.121	2.817	2.040	-36.415	-36.025	-33.858	-38.379	-36.438	-40.958	-42.468	-45.741	-49.561
Totale copertura	(5.13)	-1.132	2.074	1.121	2.817	2.040	-36.415	-36.025	-33.858	-38.379	-36.438	-40.958	-42.468	-45.741	-49.561

Per

Tangenziale Esterna di Milano

Tabella 5 - Conto del fabbisogno (a valori nominali)

Importi in migliaia di €

Distribuzione	Rigo	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
FABBISOGNO NETTO													
Investimenti in immobilizzazioni materiali ed immateriali	(5.1)	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
Variazione delle immobilizzazioni finanziarie	(5.2)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Variazione cap.le circ. netto operativo e altri imp. correnti	(5.3)	-220	-741	-479	629	-1.571	690	195	202	-264	-2.015	1.527	-222
Rimborso debiti in scadenza + FCG e ANAS	(5.4)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldi altri fabbisogni	(5.5)	279.596	290.966	305.210	319.296	335.672	350.069	366.100	382.238	403.754	419.394	439.818	458.729
Totale fabbisogni	(5.6)	279.391	290.240	304.745	319.940	334.116	350.774	366.310	382.051	403.506	417.394	441.359	458.522
Contributi in conto impianti	(5.7)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autofinanziamento	(5.8)	-329.449	-342.629	-357.596	-378.914	-389.827	-411.944	-432.837	-453.869	-473.417	-487.871	-517.894	-543.181
Totale fabbisogno netto	(5.9)	-50.058	-52.389	-52.851	-58.974	-55.712	-61.170	-66.527	-71.818	-69.911	-70.477	-76.535	-84.659
COPERTURA													
Apporto degli azionisti in c/capitale	(5.10)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Finanziamenti a medio lungo termine	(5.11)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Variazione posizione finanziaria a breve	(5.12)	-50.058	-52.389	-52.851	-58.974	-55.712	-61.170	-66.527	-71.818	-69.911	-70.477	-76.535	-84.659
Totale copertura	(5.13)	-50.058	-52.389	-52.851	-58.974	-55.712	-61.170	-66.527	-71.818	-69.911	-70.477	-76.535	-84.659

Per

PIANO FINANZIARIO REGOLATORIO

Luglio 2025

Per



Piano Finanziario Regolatorio

			P1 - Primo periodo tariffario						
			Anno Base	Anno Ponte	1	2	3	4	5
			2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Volumi di traffico previsti (000 veicoli/km)	T*	331.704	345.889	356.515	372.719	385.299	399.350	410.471	
Volumi di traffico medi annui per periodo regolatorio (000 veicoli/km)	T	-	384.871					429.016	
COMPONENTE TARIFFARIA DI GESTIONE (in migliaia di euro)									
Costi operativi totali ammessi (comprensivi delle attività accessorie)	A	18.742	19.550	19.840	20.188	20.542	20.907	21.266	
Utilizzo di fondo accantonamento per rinnovi	A'	2.122					861		
Costi operativi incrementali da nuovi investimenti (manutenzioni non ricorrenti)	A''	-	-	-	8	14	26	26	
Costi operativi incrementali da sopravvenienze normative e regolamentari	A'''	-	-	-	-	-	-	-	
Ricavi da attività accessorie (in deduzione) - Extraprofitto	B	1.404	1.483	1.517	1.602	1.716	1.755	1.796	
Costi operativi totali ammessi netti	C=A+A'-B	19.460	18.067	18.323	18.587	18.826	20.012	19.470	
Costi operativi totali ammessi netti - incluse manutenzioni non ricorrenti	C=A+A'+A''-B	19.460	18.067	18.323	18.595	18.841	20.038	19.497	
Immobilizzazioni non reversibili al 1/1	D	12	58	58	58	58	58	58	
Ammortamento tecnico-economico annuo	E'	11	15	15	15	15	15	15	
Remunerazione annua	E''	1	4	4	4	4	4	4	
Costi di capitale totali ammessi	F=E'+E''	12	19	19	19	19	19	19	
Profit sharing OPEX 2019-2022		- 352							
Costi totali afferenti a componente tariffaria di gestione	H=C+F	19.120	18.087	18.342	18.606	18.846	20.032	19.490	
Costi ammessi anno base		19.120					20.032		
Costi ammessi anno ponte			20.191					20.493	
Tariffa di gestione anno ponte			0,0525					0,0478	
Componente tariffaria di gestione unitaria	I			0,0534	0,0543	0,0552	0,0562	0,0571	
Componente tariffaria di gestione unitaria incrementale	I'			-	0,0000	0,0000	0,0001	0,0001	
Componente tariffaria di gestione unitaria - totale	I+I'			0,0534	0,0543	0,0553	0,0562	0,0572	
COMPONENTE TARIFFARIA DI COSTRUZIONE (in migliaia di euro)									
CIN beni reversibili "ante"									
Investimenti per la realizzazione dell'infrastruttura				1.718	600	600	-	-	
Contributo pubblico di competenza				-	-	-	-	-	
Opere eseguite e non ammortizzate alla data di entrata in vigore del Sistema Tariffario	J								
Immobilizzazioni reversibili al 1/1	K			1.432.964	1.428.551	1.422.313	1.415.087	1.406.176	
Opere in corso al 1/1	L								
Valore residuo a fine concessione	M								
Totale capitale investito netto di costruzione al 31/12	N=J+K+L-M		1.432.964	1.428.551	1.422.313	1.415.087	1.406.176	1.396.076	
CIN beni reversibili "post"									
Investimenti per la realizzazione dell'infrastruttura				2.385	2.151	2.765	3.847	3.452	
Contributo pubblico di competenza				-	-	-	-	-	
Opere eseguite e non ammortizzate alla data di entrata in vigore del Sistema Tariffario	J'								
Immobilizzazioni reversibili al 1/1	K'			3.120	5.492	7.616	10.339	14.121	
Opere in corso al 1/1	L'								
Valore residuo a fine concessione	M'								

Handwritten signature and initials:



Piano Finanziario Regolatorio

P2 - Secondo periodo tariffario					P3 - Terzo periodo tariffario				
6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038

Volumi di traffico previsti (000 veicoli/km)	413.002	420.176	428.850	438.272	444.778	452.022	458.765	466.963	472.206	478.294
Volumi di traffico medi annui per periodo regolatorio (000 veicoli/km)					465.650					495.218

COMPONENTE TARIFFARIA DI GESTIONE (in migliaia di euro)

Costi operativi totali ammessi (<i>comprensivi delle attività accessorie</i>)	21.755	22.256	22.767	23.291	23.827	24.375	24.935	25.509	26.096	26.696
Utilizzo di fondo accantonamento per rinnovi				3.682					1.087	
Costi operativi incrementali da nuovi investimenti (manutenzioni non ricorrenti)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Costi operativi incrementali da sopravvenienze normative e regolamentari	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ricavi da attività accessorie (<i>in deduzione</i>) - Extraprofitto	1.837	1.879	1.923	1.967	2.012	2.058	2.106	2.154	2.204	2.254
Costi operativi totali ammessi netti	19.918	20.376	20.845	25.006	21.815	22.317	22.830	23.355	24.979	24.442
Costi operativi totali ammessi netti - incluse manutenzioni non ricorrenti	19.918	20.376	20.845	25.006	21.815	22.317	22.830	23.355	24.979	24.442
Immobilizzazioni non reversibili al 1/1	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58
Ammortamento tecnico-economico annuo	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
Remunerazione annua	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Costi di capitale totali ammessi	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19
Profit sharing OPEX 2019-2022										
Costi totali afferenti a componente tariffaria di gestione	19.938	20.396	20.864	25.025	21.834	22.336	22.849	23.374	24.999	24.461
Costi ammessi anno base				25.025					24.999	
Costi ammessi anno ponte					25.601					25.574
Tariffa di gestione anno ponte					0,0550					0,0516
Componente tariffaria di gestione unitaria	0,0489	0,0500	0,0511	0,0523	0,0535	0,0562	0,0575	0,0589	0,0602	0,0616
Componente tariffaria di gestione unitaria incrementale	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Componente tariffaria di gestione unitaria - totale	0,0489	0,0500	0,0511	0,0523	0,0535	0,0562	0,0575	0,0589	0,0602	0,0616

COMPONENTE TARIFFARIA DI COSTRUZIONE (in migliaia di euro)

CIN beni reversibili "ante"										
Investimenti per la realizzazione dell'infrastruttura	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributo pubblico di competenza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Opere eseguite e non ammortizzate alla data di entrata in vigore del Sistema Tariffario										
Immobilizzazioni reversibili al 1/1	1.396.076	1.385.341	1.373.778	1.361.664	1.348.166	1.333.842	1.317.727	1.300.090	1.280.406	1.259.040
Opere in corso al 1/1										
Valore residuo a fine concessione										
Totale capitale investito netto di costruzione al 31/12	1.385.341	1.373.778	1.361.664	1.348.166	1.333.842	1.317.727	1.300.090	1.280.406	1.259.040	1.236.237
CIN beni reversibili "post"										
Investimenti per la realizzazione dell'infrastruttura	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributo pubblico di competenza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Opere eseguite e non ammortizzate alla data di entrata in vigore del Sistema Tariffario										
Immobilizzazioni reversibili al 1/1	17.472	17.337	17.193	17.041	16.872	16.693	16.491	16.271	16.024	15.757
Opere in corso al 1/1										
Valore residuo a fine concessione										

Pa

Piano Finanziario Regolatorio

P4 - Quarto periodo tariffario					P5 - Quinto periodo tariffario				
16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048

Volumi di traffico previsti (000 veicoli/km)	483.960	490.573	494.881	500.525	506.149	513.125	517.301	522.716	528.105	534.966
Volumi di traffico medi annui per periodo regolatorio (000 veicoli/km)					523.243					550.078

COMPONENTE TARIFFARIA DI GESTIONE (in migliaia di euro)

Costi operativi totali ammessi (comprensivi delle attività accessorie)	27.310	27.938	28.581	29.238	29.910	30.598	31.302	32.022	32.759	33.512
Utilizzo di fondo accantonamento per rinnovi				1.177					398	
Costi operativi incrementali da nuovi investimenti (manutenzioni non ricorrenti)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Costi operativi incrementali da sopravvenienze normative e regolamentari	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ricavi da attività accessorie (in deduzione) - Extraprofitto	2.306	2.359	2.413	2.469	2.526	2.584	2.643	2.704	2.766	2.830
Costi operativi totali ammessi netti	25.004	25.579	26.167	27.946	27.385	28.015	28.659	29.318	30.391	30.682
Costi operativi totali ammessi netti - incluse manutenzioni non ricorrenti	25.004	25.579	26.167	27.946	27.385	28.015	28.659	29.318	30.391	30.682
Immobilizzazioni non reversibili al 1/1	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58
Ammortamento tecnico-economico annuo	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
Remunerazione annua	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Costi di capitale totali ammessi	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19
Profit sharing OPEX 2019-2022										
Costi totali afferenti a componente tariffaria di gestione	25.023	25.598	26.187	27.965	27.404	28.034	28.678	29.337	30.410	30.702
Costi ammessi anno base				27.965					30.410	
Costi ammessi anno ponte					28.609					31.109
Tariffa di gestione anno ponte					0,0547					0,0566
Componente tariffaria di gestione unitaria	0,0528	0,0540	0,0553	0,0566	0,0579	0,0559	0,0572	0,0585	0,0599	0,0613
Componente tariffaria di gestione unitaria incrementale	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Componente tariffaria di gestione unitaria - totale	0,0528	0,0540	0,0553	0,0566	0,0579	0,0559	0,0572	0,0585	0,0599	0,0613

COMPONENTE TARIFFARIA DI COSTRUZIONE (in migliaia di euro)

CIN beni reversibili "ante"										
Investimenti per la realizzazione dell'infrastruttura	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributo pubblico di competenza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Opere eseguite e non ammortizzate alla data di entrata in vigore del Sistema Tariffario										
Immobilizzazioni reversibili al 1/1	1.236.237	1.211.679	1.185.858	1.159.112	1.131.012	1.101.497	1.070.486	1.037.864	1.003.690	968.383
Opere in corso al 1/1										
Valore residuo a fine concessione										
Totale capitale investito netto di costruzione al 31/12	1.211.679	1.185.858	1.159.112	1.131.012	1.101.497	1.070.486	1.037.864	1.003.690	968.383	930.786
CIN beni reversibili "post"										
Investimenti per la realizzazione dell'infrastruttura	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributo pubblico di competenza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Opere eseguite e non ammortizzate alla data di entrata in vigore del Sistema Tariffario										
Immobilizzazioni reversibili al 1/1	15.471	15.164	14.841	14.506	14.155	13.785	13.397	12.989	12.561	12.119
Opere in corso al 1/1										
Valore residuo a fine concessione										

Per

Piano Finanziario Regolatorio

P6 - Sesto periodo tariffario					P7 - Settimo periodo tariffario				
26	27	28	29	30	31	32	33	34	35
2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058

Volumi di traffico previsti (000 veicoli/km)	538.899	544.316	549.753	556.732	560.689	566.187	571.705	578.824	582.800	588.376
Volumi di traffico medi annui per periodo regolatorio (000 veicoli/km)					577.578					605.563

COMPONENTE TARIFFARIA DI GESTIONE (in migliaia di euro)

Costi operativi totali ammessi (<i>comprensivi delle attività accessorie</i>)	34.283	35.071	35.878	36.703	37.547	38.411	39.294	40.198	41.123	42.068
Utilizzo di fondo accantonamento per rinnovi				2.295					1.284	
Costi operativi Incrementali da nuovi investimenti (manutenzioni non ricorrenti)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Costi operativi incrementali da sopravvenienze normative e regolamentari	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ricavi da attività accessorie (<i>in deduzione</i>) - Extraprofitto	2.895	2.962	3.030	3.099	3.171	3.244	3.318	3.394	3.473	3.552
Costi operativi totali ammessi netti	31.388	32.110	32.848	35.899	34.377	35.167	35.976	36.804	38.934	38.516
Costi operativi totali ammessi netti - incluse manutenzioni non ricorrenti	31.388	32.110	32.848	35.899	34.377	35.167	35.976	36.804	38.934	38.516
Immobilizzazioni non reversibili al 1/1	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58
Ammortamento tecnico-economico annuo	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
Remunerazione annua	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Costi di capitale totali ammessi	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19
Profit sharing OPEX 2019-2022										
Costi totali afferenti a componente tariffaria di gestione	31.407	32.129	32.868	35.918	34.396	35.187	35.996	36.823	38.954	38.536
Costi ammessi anno base				35.918					38.954	
Costi ammessi anno ponte					36.744					39.849
Tariffa di gestione anno ponte					0,0636					0,0658
Componente tariffaria di gestione unitaria	0,0579	0,0592	0,0605	0,0619	0,0634	0,0651	0,0666	0,0681	0,0697	0,0713
Componente tariffaria di gestione unitaria incrementale	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Componente tariffaria di gestione unitaria - totale	0,0579	0,0592	0,0605	0,0619	0,0634	0,0651	0,0666	0,0681	0,0697	0,0713

COMPONENTE TARIFFARIA DI COSTRUZIONE (in migliaia di euro)

CIN beni reversibili "ante"										
Investimenti per la realizzazione dell'infrastruttura	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributo pubblico di competenza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Opere eseguite e non ammortizzate alla data di entrata in vigore del Sistema Tariffario										
Immobilizzazioni reversibili al 1/1	930.786	891.536	850.442	807.658	762.494	715.363	666.275	615.017	560.852	504.932
Opere in corso al 1/1										
Valore residuo a fine concessione										
Totale capitale investito netto di costruzione ai 31/12	891.536	850.442	807.658	762.494	715.363	666.275	615.017	560.852	504.932	446.008
CIN beni reversibili "post"										
Investimenti per la realizzazione dell'infrastruttura	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributo pubblico di competenza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Opere eseguite e non ammortizzate alla data di entrata in vigore del Sistema Tariffario										
Immobilizzazioni reversibili al 1/1	11.649	11.157	10.643	10.108	9.543	8.953	8.338	7.697	7.019	6.319
Opere in corso al 1/1										
Valore residuo a fine concessione										

Pa

Piano Finanziario Regolatorio

P8 - Ottavo periodo tariffario					P9 - Nono periodo tariffario	
36	37	38	39	40	41	42
2059	2060	2061	2062	2063	2064	2065

Volumi di traffico previsti (000 veicoli/km)	593.971	601.227	605.216	610.866	616.533	623.923	234.606
Volumi di traffico medi annui per periodo regolatorio (000 veicoli/km)					626.782		

COMPONENTE TARIFFARIA DI GESTIONE (in migliaia di euro)

Costi operativi totali ammessi (<i>comprensivi delle attività accessorie</i>)	43.036	44.026	45.038	46.074	47.134	48.218	18.362
Utilizzo di fondo accantonamento per rinnovi				-			
Costi operativi incrementali da nuovi investimenti (manutenzioni non ricorrenti)	-	-	-	-	-	-	-
Costi operativi incrementali da sopravvenienze normative e regolamentari	-	-	-	-	-	-	-
Ricavi da attività accessorie (<i>in deduzione</i>) - Extraprofitto	3.634	3.718	3.803	3.891	3.980	4.072	1.552
Costi operativi totali ammessi netti	39.402	40.308	41.235	42.184	43.154	44.146	16.810
Costi operativi totali ammessi netti - indusse manutenzioni non ricorrenti	39.402	40.308	41.235	42.184	43.154	44.146	16.810
Immobiliizzazioni non reversibili al 1/1	58	58	58	58	58	58	58
Ammortamento tecnico-economico annuo	15	15	15	15	15	15	15
Remunerazione annua	4	4	4	4	4	4	2
Costi di capitale totali ammessi	19	19	19	19	19	19	17
Profit sharing OPEX 2019-2022							
Costi totali afferenti a componente tariffaria di gestione	39.421	40.328	41.255	42.203	43.173	44.166	16.827
Costi ammessi anno base				42.203			
Costi ammessi anno ponte					43.174		
Tariffa di gestione anno ponte					0,0689		
Componente tariffaria di gestione unitaria	0,0673	0,0689	0,0705	0,0721	0,0737	0,0705	0,0721
Componente tariffaria di gestione unitaria incrementale	-	-	-	-	-	-	-
Componente tariffaria di gestione unitaria - totale	0,0673	0,0689	0,0705	0,0721	0,0737	0,0705	0,0721

COMPONENTE TARIFFARIA DI COSTRUZIONE (in migliaia di euro)

CIN beni reversibili "ante"							
Investimenti per la realizzazione dell'infrastruttura	-	-	-	-	-	-	-
Contributo pubblico di competenza	-	-	-	-	-	-	-
Opere eseguite e non ammortizzate alla data di entrata in vigore del Sistema Tariffario							
Immobiliizzazioni reversibili al 1/1	446.008	384.178	319.319	251.684	181.730	107.770	30.214
Opere in corso al 1/1							
Valore residuo a fine concessione							
Totale capitale investito netto di costruzione al 31/12	384.178	319.319	251.684	181.730	107.770	30.214	0
CIN beni reversibili "post"							
Investimenti per la realizzazione dell'infrastruttura	-	-	-	-	-	-	-
Contributo pubblico di competenza	-	-	-	-	-	-	-
Opere eseguite e non ammortizzate alla data di entrata in vigore del Sistema Tariffario							
Immobiliizzazioni reversibili al 1/1	5.582	4.808	3.996	3.150	2.274	1.349	378
Opere in corso al 1/1							
Valore residuo a fine concessione							

			P1 - Primo periodo tariffario						
			Anno Base	Anno Ponte	1	2	3	4	5
			2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Totale capitale investito netto di costruzione al 31/12		N'=J'+K'+L'-M'		3.120	5.492	7.616	10.339	14.121	17.472
Ammortamento finanziario annuo CIN "ante" al netto del contributo pubblico	O				6.131	6.838	7.826	8.911	10.099
Ammortamento finanziario annuo CIN "post" al netto del contributo pubblico	O				13	26	42	65	101
Remunerazione annua CIN "ante"	P'				119.373	119.006	118.486	117.884	117.142
Remunerazione annua CIN "post"	P'				240	422	586	795	1.086
Costi totali afferenti a componente tariffaria di costruzione		Q=O+P+P'			125.757	126.292	126.940	127.655	128.428
Componente tariffaria di costruzione unitaria		R=Q/T*			0,3527	0,3388	0,3295	0,3197	0,3129
Poste Figurative Annue	S				90.081	60.114	53.613	46.218	38.934
Saldo di Poste Figurative Annue				560.194	696.906	815.029	936.485	1.060.655	1.187.877
Costi totali afferenti a componente tariffaria di costruzione - Inclusive Poste Figurative					35.676	66.179	73.327	81.437	89.495
Componente tariffaria di costruzione unitaria - Inclusive Poste Figurative					0,1001	0,1776	0,1903	0,2039	0,2180
Ricavi da tariffa di costruzione					35.676	66.179	73.327	81.437	89.495
VAN Ricavi di costruzione									
VAN Costi di costruzione			€ 2.010.166						
Delta			€ 0						
COMPONENTE PER ONERI DI CONCESSIONE (in migliaia di euro)									
Costo annuo per onere di concessione 1 - Canone da Convenzione CAL			U1		2.000	2.000,0	2.000,0	2.000,0	2.000,0
Costo annuo per onere di concessione 2 - Canone da convenzione con enti interferiti			U2		89,7	91,7	93,8	96,0	98,2
Recupero effetti economici Covid-19			U3		22.072,9	-	-	-	-
Costi totali afferenti a componente tariffaria per oneri di concessione			U=U1+U2		24.162,6	2.091,7	2.093,8	2.096,0	2.098,2
Componente tariffaria per oneri di concessione unitaria			V=U/T*		0,0678	0,0056	0,0054	0,0052	0,0051
TARIFFA UNITARIA MEDIA - RICAVI - COSTI									
Inflazione					2,30%	2,30%	2,30%	2,30%	2,30%
Parametro Tariffario Linearizzato									
Variazione Tariffaria Nominale Linearizzata					3,96%	7,28%	5,61%	5,61%	5,61%
Tariffa unitaria media (con eventuali poste figurative)			W		0,2212	0,2375	0,2510	0,2654	0,2803
Ricavi da traffico previsti			Y=WxT*		78.863,8	88.509,6	96.708,9	105.987,8	115.069,4
Costi totali previsti			Z=H+Q+U		168.262,1	146.990,5	147.879,2	149.783,0	150.016,4

Pa

	P2 - Secondo periodo tariffario					P3 - Terzo periodo tariffario				
	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
Totale capitale investito netto di costruzione al 31/12	17.337	17.193	17.041	16.872	16.693	16.491	16.271	16.024	15.757	15.471
Ammortamento finanziario annuo CIN "ante" al netto del contributo pubblico	10.735	11.563	12.114	13.498	14.324	16.116	17.636	19.684	21.366	22.802
Ammortamento finanziario annuo CIN "post" al netto del contributo pubblico	134	145	152	169	179	202	221	246	267	285
Remunerazione annua CIN "ante"	116.300	115.406	114.443	113.434	112.309	111.116	109.773	108.304	106.664	104.884
Remunerazione annua CIN "post"	1.344	1.333	1.322	1.311	1.298	1.284	1.268	1.251	1.232	1.212
Costi totali afferenti a componente tariffaria di costruzione	128.514	128.447	128.030	128.411	128.110	128.717	128.899	129.486	129.531	129.184
Componente tariffaria di costruzione unitaria	0,3112	0,3057	0,2985	0,2930	0,2880	0,2848	0,2810	0,2773	0,2743	0,2701
Poste Figurative Annue	29.382	22.008	13.487	5.017	3.846	19.417	36.019	52.507	67.734	82.610
Saldo di Poste Figurative Annue	1.316.137	1.447.700	1.581.692	1.718.368	1.857.558	1.992.763	2.122.621	2.246.799	2.366.088	2.480.429
Costi totali afferenti a componente tariffaria di costruzione - Inclusive Poste Figurative	99.132	106.439	114.544	123.394	131.957	148.134	164.918	181.994	197.264	211.794
Componente tariffaria di costruzione unitaria - Inclusive Poste Figurative	0,2400	0,2533	0,2671	0,2815	0,2967	0,3277	0,3595	0,3897	0,4178	0,4428
Ricavi da tariffa di costruzione	99.132	106.439	114.544	123.394	131.957	148.134	164.918	181.994	197.264	211.794
VAN Ricavi di costruzione										
VAN Costi di costruzione										
Delta										
COMPONENTE PER ONERI DI CONCESSIONE (in migliaia di euro)										
Costo annuo per onere di concessione 1 - Canone da Convenzione CAL	2.000,0	2.000,0	2.000,0	2.000,0	2.000,0	2.000,0	2.000,0	2.000,0	2.000,0	2.000,0
Costo annuo per onere di concessione 2 - Canone da convenzione con enti interferiti	100,5	102,8	105,1	107,6	110,0	112,6	115,1	117,8	120,5	123,3
Recupero effetti economici Covid-19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Costi totali afferenti a componente tariffaria per oneri di concessione	2.100,5	2.102,8	2.105,1	2.107,6	2.110,0	2.112,6	2.115,1	2.117,8	2.120,5	2.123,3
Componente tariffaria per oneri di concessione unitaria	0,0051	0,0050	0,0049	0,0048	0,0047	0,0047	0,0046	0,0045	0,0045	0,0044
TARIFFA UNITARIA MEDIA - RICAVI - COSTI										
Inflazione	2,30%	2,30%	2,30%	2,30%	2,30%	2,30%	2,30%	2,30%	2,30%	2,30%
Parametro Tariffario Linearizzato										
Variazione Tariffaria Nominale Linearizzata	4,81%	4,81%	4,81%	4,81%	4,81%	9,50%	8,50%	7,50%	6,50%	5,50%
Tariffa unitaria media (con eventuali poste figurative)	0,2940	0,3083	0,3231	0,3387	0,3549	0,3886	0,4216	0,4531	0,4825	0,5088
Ricavi da traffico previsti	121.414,0	129.546,1	138.579,8	148.429,5	157.870,3	175.669,4	193.428,8	211.597,0	227.818,5	243.379,8
Costi totali previsti	150.551,9	150.945,7	150.999,9	155.543,7	152.054,4	153.165,5	153.863,3	154.978,2	156.649,8	155.768,4

Pa

	P4 - Quarto periodo tariffario					P5 - Quinto periodo tariffario				
	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048
Totale capitale investito netto di costruzione al 31/12	15.164	14.841	14.506	14.155	13.785	13.397	12.989	12.561	12.119	11.649
Ammortamento finanziario annuo CIN "ante" al netto del contributo pubblico	24.558	25.821	26.746	28.100	29.514	31.011	32.622	34.175	35.306	37.597
Ammortamento finanziario annuo CIN "post" al netto del contributo pubblico	307	323	335	352	369	388	408	428	442	471
Remunerazione annua CIN "ante"	102.985	100.939	98.788	96.560	94.219	91.760	89.177	86.459	83.612	80.671
Remunerazione annua CIN "post"	1.190	1.166	1.141	1.116	1.089	1.060	1.030	999	966	932
Costi totali afferenti a componente tariffaria di costruzione	129.040	128.250	127.010	126.128	125.192	124.220	123.237	122.061	120.327	119.671
Componente tariffaria di costruzione unitaria	0,2666	0,2614	0,2566	0,2520	0,2473	0,2421	0,2382	0,2335	0,2278	0,2237
Poste Figurative Annue	- 97.930	- 110.056	- 121.991	- 134.729	- 148.041	- 164.378	- 178.100	- 193.331	- 209.725	- 226.641
Saldo di Poste Figurative Annue	2.588.969	2.694.417	2.796.708	2.894.775	2.987.693	3.072.009	3.149.621	3.218.462	3.276.640	3.322.745
Costi totali afferenti a componente tariffaria di costruzione - Inclusive Poste Figurative	226.970	238.306	249.001	260.857	273.233	288.597	301.337	315.392	330.052	346.312
Componente tariffaria di costruzione unitaria - Inclusive Poste Figurative	0,4690	0,4858	0,5032	0,5212	0,5398	0,5624	0,5825	0,6034	0,6250	0,6474
Ricavi da tariffa di costruzione	226.970	238.306	249.001	260.857	273.233	288.597	301.337	315.392	330.052	346.312
VAN Ricavi di costruzione										
VAN Costi di costruzione										
Delta										
COMPONENTE PER ONERI DI CONCESSIONE (in migliaia di euro)										
Costo annuo per onere di concessione 1 - Canone da Convenzione CAL	2.000,0	2.000,0	2.000,0	2.000,0	2.000,0	2.000,0	2.000,0	2.000,0	2.000,0	2.000,0
Costo annuo per onere di concessione 2 - Canone da convenzione con enti interferiti	126,1	129,0	132,0	135,0	138,1	141,3	144,5	147,9	151,3	154,8
Recupero effetti economici Covid-19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Costi totali afferenti a componente tariffaria per oneri di concessione	2.126,1	2.129,0	2.132,0	2.135,0	2.138,1	2.141,3	2.144,5	2.147,9	2.151,3	2.154,8
Componente tariffaria per oneri di concessione unitaria	0,0044	0,0043	0,0043	0,0043	0,0042	0,0042	0,0041	0,0041	0,0041	0,0040
TARIFFA UNITARIA MEDIA - RICAVI - COSTI										
Inflazione	2,30%	2,30%	2,30%	2,30%	2,30%	2,30%	2,30%	2,30%	2,30%	2,30%
Parametro Tariffario Linearizzato										
Variazione Tariffaria Nominale Linearizzata	3,44%	3,44%	3,44%	3,44%	3,44%	3,44%	3,44%	3,44%	3,44%	3,44%
Tariffa unitaria media (con eventuali poste figurative)	0,5262	0,5442	0,5627	0,5820	0,6019	0,6225	0,6439	0,6660	0,6889	0,7126
Ricavi da traffico previsti	254.663,1	266.947,4	278.493,0	291.300,9	304.656,4	319.439,2	333.081,7	348.137,4	363.827,1	381.238,5
Costi totali previsti	156.189,6	155.976,8	155.328,6	156.228,1	154.733,7	154.395,0	154.060,2	153.545,9	152.888,1	152.527,7

Per

	P6 - Sesto periodo tariffario					P7 - Settimo periodo tariffario				
	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35
	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058
Totale capitale investito netto di costruzione al 31/12	11.157	10.643	10.108	9.543	8.953	8.338	7.697	7.019	6.319	5.582
Ammortamento finanziario annuo CIN "ante" al netto del contributo pubblico	39.250	41.094	42.784	45.164	47.131	49.088	51.258	54.165	55.920	58.925
Ammortamento finanziario annuo CIN "post" al netto del contributo pubblico	491	514	535	565	590	614	641	678	700	737
Remunerazione annua CIN "ante"	77.539	74.269	70.846	67.282	63.520	59.593	55.504	51.234	46.722	42.063
Remunerazione annua CIN "post"	896	858	819	777	734	689	641	592	540	486
Costi totali afferenti a componente tariffaria di costruzione	118.176	116.736	114.984	113.789	111.974	109.984	108.045	106.669	103.882	102.212
Componente tariffaria di costruzione unitaria	0,2193	0,2145	0,2092	0,2044	0,1997	0,1943	0,1890	0,1843	0,1782	0,1737
Poste Figurative Annue	- 245.754	- 263.969	- 283.239	- 303.876	- 323.648	- 345.440	- 368.203	- 392.692	- 416.808	- 442.176
Saldo di Poste Figurative Annue	3.353.574	3.368.754	3.365.928	3.342.229	3.296.786	3.225.769	3.126.077	2.993.598	2.825.975	2.619.032
Costi totali afferenti a componente tariffaria di costruzione - Includere Poste Figurative	363.931	380.705	398.223	417.665	435.622	455.424	476.248	499.360	520.690	544.388
Componente tariffaria di costruzione unitaria - Includere Poste Figurative	0,6753	0,6994	0,7244	0,7502	0,7769	0,8044	0,8330	0,8627	0,8934	0,9252
Ricavi da tariffa di costruzione	363.931	380.705	398.223	417.665	435.622	455.424	476.248	499.360	520.690	544.388
VAN Ricavi di costruzione										
VAN Costi di costruzione										
Delta										
COMPONENTE PER ONERI DI CONCESSIONE (in migliaia di euro)										
Costo annuo per onere di concessione 1 - Canone da Convenzione CAL	2.000,0	2.000,0	2.000,0	2.000,0	2.000,0	2.000,0	2.000,0	2.000,0	2.000,0	2.000,0
Costo annuo per onere di concessione 2 - Canone da convenzione con enti interferiti	158,3	162,0	165,7	169,5	173,4	177,4	181,5	185,6	189,9	194,3
Recupero effetti economici Covid-19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Costi totali afferenti a componente tariffaria per oneri di concessione	2.158,3	2.162,0	2.165,7	2.169,5	2.173,4	2.177,4	2.181,5	2.185,6	2.189,9	2.194,3
Componente tariffaria per oneri di concessione unitaria	0,0040	0,0040	0,0039	0,0039	0,0039	0,0038	0,0038	0,0038	0,0038	0,0037
TARIFFA UNITARIA MEDIA - RICAVI - COSTI										
Inflazione	2,30%	2,30%	2,30%	2,30%	2,30%	2,30%	2,30%	2,30%	2,30%	2,30%
Parametro Tariffario Linearizzato										
Variazione Tariffaria Nominale Linearizzata	3,44%	3,44%	3,44%	3,44%	3,44%	3,44%	3,44%	3,44%	3,44%	3,44%
Tariffa unitaria media (con eventuali poste figurative)	0,7372	0,7626	0,7889	0,8160	0,8442	0,8733	0,9034	0,9346	0,9669	1,0002
Ricavi da traffico previsti	397.267,2	415.082,7	433.675,0	454.318,3	473.323,2	494.449,2	516.492,4	540.969,5	563.486,8	588.520,4
Costi totali previsti	151.742,0	151.026,7	150.017,7	151.876,7	148.543,5	147.348,1	146.222,1	145.677,2	145.025,0	142.941,3

h

Pu

	P8 - Ottavo periodo tariffario					P9 - Nono periodo tariffario	
	36	37	38	39	40	41	42
	2059	2060	2061	2062	2063	2064	2065
Totale capitale investito netto di costruzione al 31/12	4.808	3.996	3.150	2.274	1.349	378	0
Ammortamento finanziario annuo CIN "ante" al netto del contributo pubblico	61.829	64.860	67.635	69.954	73.960	77.556	30.214
Ammortamento finanziario annuo CIN "post" al netto del contributo pubblico	774	812	846	875	926	971	378
Remunerazione annua CIN "ante"	37.155	32.004	26.601	20.967	15.139	8.978	938
Remunerazione annua CIN "post"	429	370	307	242	175	104	11
Costi totali afferenti a componente tariffaria di costruzione	100.187	98.045	95.390	92.038	90.199	87.608	31.541
Componente tariffaria di costruzione unitaria	0,1687	0,1631	0,1576	0,1507	0,1463	0,1404	0,1344
Poste Figurative Annue	- 472.265	- 501.985	- 530.062	- 561.664	- 592.987	- 631.404	- 248.399
Saldo di Poste Figurative Annue	2.364.774	2.059.631	1.701.011	1.280.938	794.575	229.311	0
Costi totali afferenti a componente tariffaria di costruzione - Inclusive Poste Figurative	572.452	600.030	625.452	653.703	683.186	719.012	279.940
Componente tariffaria di costruzione unitaria - Inclusive Poste Figurative	0,9638	0,9980	1,0334	1,0701	1,1081	1,1524	1,1932
Ricavi da tariffa di costruzione	572.452	600.030	625.452	653.703	683.186	719.012	279.940
VAN Ricavi di costruzione							
VAN Costi di costruzione							
Delta							
COMPONENTE PER ONERI DI CONCESSIONE (in migliaia di euro)							
Costo annuo per onere di concessione 1 - Canone da Convenzione CAL	2.000,0	2.000,0	2.000,0	2.000,0	2.000,0	2.000,0	745,2
Costo annuo per onere di concessione 2 - Canone da convenzione con enti interferiti	198,7	203,3	208,0	212,8	217,7	222,7	85,1
Recupero effetti economici Covid-19	-	-	-	-	-	-	-
Costi totali afferenti a componente tariffaria per oneri di concessione	2.198,7	2.203,3	2.208,0	2.212,8	2.217,7	2.222,7	830,3
Componente tariffaria per oneri di concessione unitaria	0,0037	0,0037	0,0036	0,0036	0,0036	0,0036	0,0035
TARIFFA UNITARIA MEDIA - RICAVI - COSTI							
Inflazione	2,30%	2,30%	2,30%	2,30%	2,30%	2,30%	2,30%
Parametro Tariffario Linearizzato							
Variazione Tariffaria Nominale Linearizzata	3,44%	3,44%	3,44%	3,44%	3,44%	3,44%	3,44%
Tariffa unitaria media (con eventuali poste figurative)	1,0348	1,0705	1,1075	1,1458	1,1854	1,2264	1,2689
Ricavi da traffico previsti	614.636,2	643.638,3	670.298,3	699.941,5	730.860,8	765.200,3	297.682,2
Costi totali previsti	141.807,4	140.576,0	138.852,3	136.454,1	135.590,2	133.996,8	49.197,6

RELAZIONE ACCOMPAGNATORIA AL PIANO ECONOMICO FINANZIARIO E AL PIANO FINANZIARIO REGOLATORIO

LUGLIO 2025

Tangenziale Esterna S.p.A.

Direzione e Coordinamento: ASTM S.p.A.

Sede legale e uffici amministrativi: Casello A58-TEFM - 20060 Pozzuolo Martesana (MI) - Italia
Tel. (+39) 02 87088401 - Fax (+39) 02 87088469 - info@tangenziale.esterna.it

Cap. Soc. € 324.591.345,24 i.v. - C.F./P.I. e Iscr. Reg. Imp. MI 06445740969 - R.E.A. N°18939-IU

PRODOTTO IN ITALIA



Pu

h

SOMMARIO

SOMMARIO.....	2
INTRODUZIONE	3
DURATA DEL PEF, DEL PFR E DELLA CONCESSIONE	3
PREVISIONI DI TRAFFICO	4
INVESTIMENTI E CAPITALE INVESTITO NETTO REGOLATORIO.....	5
REMUNERAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO	7
FINANZIAMENTI BANCARI	7
CAPITALE DI RISCHIO E PRESTITO SUBORDINATO	8
INFLAZIONE	8
TARIFFE DA PEDAGGIO	8
RICAVI DA PEDAGGIO E PROVENTI VARI	9
COSTI OPERATIVI	10
CANONI DI CONCESSIONE	11
FONDO DI RINNOVO E AMMORTAMENTO FINANZIARIO	11
IMPOSTE SUL REDDITO DI ESERCIZIO	12
PRINCIPALI INDICI DEL PROGETTO	12
ALLEGATI.....	12

INTRODUZIONE

Il Piano Economico Finanziario (di seguito anche "PEF") oggetto della presente nota illustrativa costituisce, ai sensi dell'art. 11 della vigente Convenzione, l'aggiornamento del piano allegato all'Atto Aggiuntivo n. 3 del 22 dicembre 2021.

Per la predisposizione del Piano Economico Finanziario si è utilizzato il modello unificato approvato con il Decreto Interministeriale 15 aprile 1997. Tale schema prevede l'articolazione in cinque tabelle rispettivamente denominate Tabella 1: Conto finanziario, Tabella 2: Conto economico, Tabella 3: Conto degli investimenti, Tabella 4: Conto dei finanziamenti e Tabella 5: Conto del fabbisogno finanziario annuo e della relativa copertura. I valori nel modello sono espressi in migliaia di euro.

Il PEF è stato impostato sulla base dei principi contabili generalmente adottati nelle rilevazioni aziendali e delle principali norme esistenti in tema di legislazione fiscale. Per alcune voci di marginale importanza si sono adottate semplificazioni e sintesi volte a non appesantire la struttura espositiva delle elaborazioni senza compromettere la completezza e la significatività dei dati esposti. Nelle situazioni di incertezza si è proceduto secondo principi di prudenza.

Sulla base del PEF è stato elaborato il Piano Finanziario Regolatorio (di seguito anche "PFR") per tutta la durata della concessione determinando le poste figurative necessarie ad assicurare un'equilibrata evoluzione tariffaria.

Il Piano Economico Finanziario e il Piano Finanziario Regolatorio sono stati elaborati anche alla luce dei contenuti di cui alle delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti:

- ✓ n. 176/2019 del 19/12/2019 e n. 29/2020 del 12/02/2020 aventi ad oggetto l'approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione di concessione di Tangenziale Esterna S.p.a.;
- ✓ n. 139/2023 del 14/09/2023 riguardante la determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito da utilizzare nell'ambito delle procedure di aggiornamento o revisione dei piani economico finanziari delle concessionarie autostradali;
- ✓ n. 164/2023 del 23/10/2023 avente ad oggetto la determinazione dell'obiettivo di incremento di produttività da efficientamento da utilizzare nell'ambito della procedura di aggiornamento del PEF/PFR di Tangenziale Esterna S.p.a..

Nell'elaborazione del Piano si è altresì tenuto conto delle osservazioni contenute nel parere n. 32/2024 rilasciato in data 30 maggio 2024 dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti e delle prescrizioni e raccomandazioni contenute nella delibera CIPESS del 7 novembre 2024, pubblicata in gazzetta ufficiale il 7 aprile 2025.

DURATA DEL PEF, DEL PFR E DELLA CONCESSIONE

Il PEF ed il PFR si sviluppano sino al 16 maggio 2065, data di scadenza della Concessione, in particolare:

- ✓ il 2022 rappresenta l'anno base, ed è costituito dai dati economici, patrimoniali e finanziari risultanti dal bilancio di Tangenziale Esterna S.p.a. per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022;
- ✓ il 2023 è l'anno ponte del periodo regolatorio 2024-2028, come definito dalla Delibera ART n. 29/2020.

PREVISIONI DI TRAFFICO

Il PEF ed il PFR tengono conto delle stime elaborate dal consulente Steer sulla base dell'andamento del traffico a consuntivo e dell'evoluzione prevista dei principali indicatori macroeconomici. Per i dettagli tecnici sulla metodologia econometrica applicata e sui dati di input considerati si rimanda allo studio di traffico predisposto da Steer. Nella seguente tabella è riportato, per ciascun anno, il traffico di veicoli leggeri e pesanti ed il relativo totale delle percorrenze chilometriche (in milioni di veicoli km) previsto nel PEF e relativo allo scenario P80 elaborato dal consulente del traffico.

ANNO	VTGM Leggeri	VTGM Pesanti	VTGM Totali	Percorrenze annue veicoli leggeri	Percorrenze annue veicoli pesanti	Percorrenze annue totali	Variazione % percorrenze
2022	18.339	9.383	27.723	219,43	112,27	331,70	+10,8%
2023	19.504	9.404	28.908	233,37	112,52	345,89	+4,3%
2024	19.997	9.718	29.715	239,93	116,59	356,52	+3,1%
2025	20.929	10.222	31.151	250,42	122,30	372,72	+4,5%
2026	21.590	10.612	32.202	258,33	126,97	385,30	+3,4%
2027	22.308	11.068	33.376	266,92	132,43	399,35	+3,7%
2028	22.857	11.355	34.212	274,24	136,23	410,47	+2,8%
2029	23.029	11.488	34.517	275,55	137,46	413,00	+0,6%
2030	23.391	11.726	35.117	279,88	140,30	420,18	+1,7%
2031	23.874	11.967	35.842	285,66	143,19	428,85	+2,1%
2032	24.335	12.194	36.529	291,97	146,30	438,27	+2,2%
2033	24.767	12.406	37.173	296,34	148,43	444,78	+1,5%
2034	25.176	12.603	37.778	301,23	150,79	452,02	+1,6%
2035	25.557	12.785	38.342	305,79	152,97	458,77	+1,5%
2036	25.960	12.961	38.921	311,46	155,50	466,96	+1,8%
2037	26.342	13.124	39.465	315,18	157,03	472,21	+1,1%
2038	26.700	13.274	39.974	319,47	158,82	478,29	+1,3%
2039	27.036	13.412	40.448	323,48	160,48	483,96	+1,2%
2040	27.350	13.539	40.888	328,14	162,43	490,57	+1,4%
2041	27.681	13.679	41.361	331,21	163,67	494,88	+0,9%
2042	28.011	13.821	41.832	335,15	165,37	500,53	+1,1%
2043	28.338	13.965	42.302	339,06	167,09	506,15	+1,1%
2044	28.659	14.109	42.768	343,84	169,28	513,12	+1,4%
2045	28.979	14.256	43.234	346,73	170,57	517,30	+0,8%
2046	29.284	14.403	43.687	350,38	172,33	522,72	+1,1%
2047	29.585	14.552	44.137	353,99	174,12	528,11	+1,0%
2048	29.886	14.702	44.588	358,57	176,40	534,97	+1,3%
2049	30.185	14.854	45.039	361,17	177,73	538,90	+0,7%
2050	30.485	15.007	45.492	364,75	179,56	544,32	+1,0%
2051	30.785	15.162	45.946	368,34	181,41	549,75	+1,0%
2052	31.085	15.318	46.403	372,95	183,78	556,73	+1,3%
2053	31.385	15.475	46.860	375,53	185,16	560,69	+0,7%
2054	31.686	15.634	47.320	379,12	187,06	566,19	+1,0%
2055	31.987	15.794	47.781	382,72	188,98	571,71	+1,0%
2056	32.288	15.956	48.244	387,38	191,44	578,82	+1,3%
2057	32.589	16.120	48.708	389,93	192,87	582,80	+0,7%
2058	32.890	16.285	49.174	393,53	194,85	588,38	+1,0%
2059	33.191	16.451	49.642	397,13	196,84	593,97	+1,0%
2060	33.492	16.619	50.111	401,84	199,39	601,23	+1,2%
2061	33.794	16.788	50.582	404,34	200,87	605,22	+0,7%
2062	34.095	16.959	51.054	407,95	202,92	610,87	+0,9%
2063	34.396	17.132	51.528	411,55	204,98	616,53	+0,9%
2064	34.697	17.306	52.003	416,29	207,64	623,92	+1,2%
2065	34.998	17.482	52.479	419,67	208,77	628,44	+0,9%

INVESTIMENTI E CAPITALE INVESTITO NETTO REGOLATORIO

In data 20 dicembre 2018 è intervenuto con provvedimento Prot. CAL-201218-0003 il collaudo tecnico amministrativo dell'autostrada A58 che ha determinato in € 1.659.901.085,95 il costo complessivo dell'opera, coerentemente con il quadro economico di spesa allegato al progetto definitivo.

Il dettaglio dell'investimento è riportato nella seguente tabella:

QUADRO ECONOMICO COMPLESSIVO (COLLAUDO FINALE)		
LAVORI		
	Lavori lordi a base d'asta	1.114.056.897,02
	Oneri per incremento fattori produttivi	57.142.857,14
	Ribasso del 12,50%	(146.399.969,27)
A.1	Lavori al netto del ribasso	1.024.799.784,89
A.2	Oneri sicurezza	46.392.472,96
A.3	Accordo relativo alle riserve luglio 2015	22.613.153,61
A.4	Accordo relativo alle riserve novembre 2017	10.602.450,39
TOTALE LAVORI		1.104.407.861,85
SOMME A DISPOSIZIONE		
S.1	Espropri e demolizione fabbricati	252.816.069,02
S.2	Eliminazione interferenze	73.189.184,63
S.3	Imprevisti	22.400.933,14
S.4	Prove	10.027.322,53
S.5	Monitoraggio ambientale	5.000.000,00
S.6	Spese generali	153.874.811,45
S.7	Messa in sicurezza area Cascina Lodola	261.330,27
S.8	Misure compensative	26.000.000,00
S.9	Restauro oratorio di San Biagio di Rossate	1.430.000,00
S.10	Ristrutturazione spogliatoi centro sportivo di Cerro al Lambro	250.000,00
S.11	Percorso ciclopedonale Melzo-Gorgonzola	1.344.795,00
S.12	Riqualificazione di Cascina Triulza	2.683.032,82
S.13	Appostamento per riserva n.1 - accordo novembre 2017	3.068.368,23
S.14	Appostamento per interferenze ASPI	3.147.377,00
TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE		555.493.224,10
TOTALE GENERALE		1.659.901.085,95

Ai fini della redazione del Piano Finanziario Regolatorio si è tenuto conto:

- (i) di risparmi di spesa per € 22.400.933,14 a valere sulla voce "imprevisti" non utilizzati durante la fase di costruzione dell'opera;
- (ii) di potenziali risparmi di spesa quantificati in € 43.737.331,53 a valere sulla voce "espropri e demolizioni fabbricati"; tali risparmi sono stati stimati in considerazione delle attività espropriative già condotte dalla Società e considerate quelle ancora da completarsi. Si precisa che i potenziali risparmi di spesa sulla voce

“espropri e demolizioni fabbricati” recepiti nel presente PEF rappresentano una stima previsione adottata nell’ottica di limitare il ricorso ad altre leve di riequilibrio. Resta peraltro inteso che:

- ✓ tale riduzione non deve in alcun modo intendersi quale volontaria rideterminazione del quadro economico di spesa per la voce espropri e demolizioni fabbricati;
- ✓ le somme effettivamente corrisposte ad esito del completamento delle procedure espropriative, nei limiti dell’importo di spesa massimo di € 252.816.069,02, troveranno riconoscimento in sede del prossimo aggiornamento o revisione del PEF.

Tra i costi del Progetto sono stati inoltre considerati, come previsto dal vigente PEF, anche gli oneri accessori riferiti alle consulenze legali, assicurative, fiscali, tecniche, finanziarie, di traffico ecc., per un importo complessivo pari a 7,5 milioni di euro.

Di seguito si riporta la tabella di raccordo tra l’importo delle immobilizzazioni lorde in beni reversibili inserito a PEF, e riconosciuto dalla Concedente, e il valore correlato al CIN Ante all’anno base 2022 delle immobilizzazioni reversibili nette.

CAPITALE INVESTITO NETTO DI COSTRUZIONE ANTE	
Importo da quadro economico di spesa come risultante dal collaudo tecnico amministrativo dell’opera	1.659.901.085,95
Risparmi di spesa a valere sulla voce “imprevisti” non utilizzati durante la fase di costruzione dell’opera	- 22.400.933,14
Potenziamenti risparmi di spesa a valere sulla voce “espropri e demolizioni fabbricati”	- 43.737.331,53
Oneri accessori riferiti a consulenze legali, assicurative, fiscali, tecniche, finanziarie, ... riconosciuti dalla Concedente	7.500.000,00
Immobilizzazioni lorde in beni reversibili in esercizio riconosciute dalla Concedente e previste a PEF	1.601.262.821,28
Investimenti in immobilizzazioni reversibili in esercizio previsti a PEF e non ancora sostenuti	- 5.789.000,00
Investimenti in immobilizzazioni reversibili in esercizio al 31/12/2022 (riga 3.1 della tabella 3 Dicoter)	1.595.473.821,28
Contributo pubblico in conto capitale assegnato per la realizzazione dell’opera	- 330.000.000,00
Saldo poste figurative alla data di entrata in vigore del sistema tariffario ART	307.006.155,15
Riconoscimento variazioni regolatorie 2023	- 8.266.931,28
Ammortamento finanziario regolatorio CIN ante	- 118.443.237,19
TOTALE CAPITALE INVESTITO NETTO DI COSTRUZIONE ANTE AL 31/12/2022	1.445.769.807,96

Oltre al completamento degli interventi previsti dal quadro economico della costruzione dell’autostrada A58, così come approvato in sede di collaudo tecnico amministrativo, il PEF prevede la realizzazione di nuovi interventi volti soprattutto all’efficientamento energetico, all’introduzione di innovazioni tecnologiche ed al miglioramento della resilienza dell’opera.

Per tali interventi il PEF (riga 3.3 della tabella 3 Dicoter) prevede un importo complessivo di € 17,72 milioni di euro (di cui € 1.852.850 già contabilizzati dalla Società al 31/12/2022 e riconosciuti dalla Concedente).

Relativamente al periodo regolatorio 2024-2028 è previsto un investimento totale di 14,6 milioni di euro, per poter realizzare questi interventi, secondo il cronoprogramma allegato alla presente relazione, sono fondamentali le risorse finanziarie derivanti dai ricavi da pedaggi ed eventuali ritardi nel riconoscimento degli incrementi tariffari potranno comportare il ritardo nell’avvio di alcuni di tali interventi.

REMUNERAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO

In applicazione del meccanismo di salvaguardia per le opere realizzate o in corso di realizzazione alla data di adozione del sistema tariffario ART, il relativo capitale investito dalla Società è remunerato sulla base del TIR del sistema previgente di cui all'articolo 17 della Delibera ART n. 29/2020, quantificato in misura pari al 8,33% in termini nominali ed al lordo delle imposte. Tale tasso risulta analogo al tasso di remunerazione già previsto con l'applicazione del sistema tariffario previgente. Con riferimento al sistema tariffario previgente, gli atti aggiuntivi n. 1 e n. 2 alla Convenzione di concessione definiscono le modalità da seguire ai fini della determinazione del costo medio ponderato del capitale.

Con riferimento invece ai nuovi interventi non ancora affidati alla data di adozione del sistema tariffario ART, in conformità a quanto previsto dall'articolo 16 della Delibera ART n. 29/2020, la proposta di PEF e di PFR prevede che siano remunerati al tasso di congrua remunerazione del 7,69%, definito da ART il 14 settembre 2023 nell'ambito della Delibera n. 139/2023.

FINANZIAMENTI BANCARI

Ai fini dell'elaborazione del PEF sono state considerate le condizioni derivanti dal contratto di finanziamento sottoscritto nel 2018 dalla Società con gli istituti finanziari per un importo complessivo di 950 milioni di euro.

Il finanziamento si articola sulle seguenti linee di credito:

- ✓ linea A dell'importo di 400 milioni di euro, erogata dalle banche commerciali del pool;
- ✓ linea B dell'importo di 250 milioni di euro, erogata in parte dalle banche commerciali del pool ed in parte da Cassa Depositi e Prestiti;
- ✓ linea C dell'importo di 300 milioni di euro, erogata da Cassa Depositi e Prestiti.

Il contratto di finanziamento sottoscritto prevede una durata delle linee di credito di circa 7 anni e mezzo con rimborso in un'unica soluzione alla scadenza del 31 dicembre 2025.

Nella predisposizione del PEF si sono presi in considerazione gli oneri finanziari stabiliti nel contratto sottoscritto con gli istituti di credito, che prevede un tasso pari all'euribor + 300 bps per la linea B e un tasso pari all'euribor + 260 bps per le linee A e C. Tale contratto, come prassi per questo tipo di operazioni, prevede inoltre la copertura del rischio oscillazione del tasso di interesse su un importo di 475 milioni di euro.

A fronte dell'obbligo previsto nel contratto di finanziamento di effettuare rimborsi anticipati in caso di presenza di eccedenze di cassa (cash sweep), nel periodo 2018-2022 la Società ha proceduto a rimborsare anticipatamente agli istituti di credito un importo complessivo di 38 milioni di euro.

Il PEF prevede il rifinanziamento del debito bancario residuo al 31/12/2025, per un importo stimato di 900 milioni di euro, con oneri finanziari annui complessivi previsti in misura pari all'euribor + 350 bps.

In relazione alla situazione finanziaria, si evidenzia che entro la fine della concessione è previsto l'integrale rimborso di tutti i finanziamenti.

CAPITALE DI RISCHIO E PRESTITO SUBORDINATO

Le previsioni del PEF tengono conto dell'apporto di capitale di rischio (equity) già effettuato da parte degli azionisti di Tangenziale Esterna per un ammontare complessivo pari a € 579.945.000, di cui:

- ✓ € 464.945.000 a titolo di capitale sociale;
- ✓ € 115.000.000 a titolo di debito subordinato (alla data del 31/12/2022 sono maturati su tale prestito interessi per complessivi € 102.974.920) in scadenza al 31/12/2025.

INFLAZIONE

Le proiezioni economico-finanziarie contenute nel PEF e nel PFR sono state sviluppate a valori nominali.

I costi operativi annui sono stati indicizzati all'interno del PEF sulla base del tasso di inflazione programmata del Governo italiano pubblicato nella Nota di Aggiornamento del Documento di Economia e Finanza ("Nadef") del 27 settembre 2023 che rappresenta l'ultimo documento di economia e finanza disponibile all'inizio del periodo regolatorio (come previsto dall'articolo 19 della Delibera ART n. 29/2020).

L'inflazione programmata prevista nella Nadef è pari:

- ✓ al 5,60% per il 2023 (anno ponte del periodo regolatorio 2024-2028);
- ✓ al 2,30% per il 2024, tale tasso è stato applicato nel PEF anche alle annualità successive, sino al termine della concessione, per le quali la Nadef 2023 non riporta una stima puntuale di inflazione programmata.

Per quanto riguarda i ricavi da pedaggio, non sono inflazionati, ma seguono l'adeguamento tariffario disciplinato dall'ART con le Delibere n. 176/2019 e n. 29/2020.

TARIFFE DA PEDAGGIO

Il PEF e il PFR sono stati elaborati applicando il sistema tariffario ART di cui alla Delibera n. 29/2020 che prevede la quantificazione della componente tariffaria di gestione, della componente tariffaria di costruzione e della componente tariffaria per oneri integrativi.

La componente tariffaria di gestione è stata calcolata sulla base dei costi effettivi consuntivati dalla concessionaria nell'anno base 2022, indicizzati sulla base:

- ✓ del tasso di inflazione programmata del Governo italiano pubblicato nella Nadef 2023, il tasso di inflazione previsto del 2,30% per il 2024 è stato applicato nel PEF anche alle annualità successive fino al termine della concessione;
- ✓ di un recupero di efficienza del 2,87% da raggiungersi al termine del periodo regolatorio 2024-2028, in conformità alle previsioni della Delibera ART n. 164/2023 del 26 ottobre 2023.

Per quanto riguarda la componente tariffaria di costruzione, in applicazione della Delibera ART n. 29/2020, si è previsto che:

- ✓ per le opere realizzate o in corso di realizzazione alla data di adozione del sistema tariffario ART, il relativo capitale investito dalla Società sia remunerato nella misura pari al 8,33%;



- ✓ per i nuovi interventi non ancora affidati alla data di adozione del sistema tariffario sia applicato il tasso WACC del 7,69% di cui alla Delibera ART n. 139/2023.

La componente tariffaria per oneri integrativi è stata conteggiata tenendo conto:

- ✓ dell'importo annuo che la Società è tenuta a versare alla Concedente in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 7.1 della Convenzione di concessione;
- ✓ dei canoni che la concessionaria deve corrispondere agli enti interferiti;
- ✓ del recupero economico degli effetti provocati dalla pandemia da Covid-19 quantificato d'intesa con la Concedente in € 22.072.943; i conteggi sono stati oggetto di certificazione da part di The Brattle Group (vedasi allegato 2 alla presente relazione).

Il PFR prevede una tariffa unitaria media iniziale, al netto della componente relativa al canone di concessione, pari a € 0,2126. Considerato quanto sopra e tenuto conto delle osservazioni contenute nel parere n. 32/2024 rilasciato in data 30 maggio 2024 dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, la proposta di PEF e di PFR prevede i seguenti incrementi tariffari:

- ✓ 2,30% a partire dal 1/1/2024 come stabilito dal Decreto Interministeriale n. 361 del 29/12/2023;
- ✓ 3,31% a partire dal 1/7/2024;
- ✓ 5,61% annuo per il periodo 2025-2028;
- ✓ 4,81% annuo per il periodo 2029-2033;
- ✓ 9,50 % per l'anno 2034;
- ✓ 8,50 % per l'anno 2035;
- ✓ 7,50 % per l'anno 2036;
- ✓ 6,50 % per l'anno 2037;
- ✓ 5,50 % per l'anno 2038;
- ✓ 3,44% annuo a partire dal 2039 e sino al termine della concessione.

RICAVI DA PEDAGGIO E PROVENTI VARI

I ricavi da pedaggio sono stati calcolati in funzione dei volumi di traffico e delle tariffe precedentemente indicati e si attestano, relativamente al periodo regolatorio 2024-2028, su un valore medio annuo, a valori nominali, di 99,4 milioni di euro, con un totale sulla concessione (per il periodo 2024-2065) di 15.035 milioni di euro.

I proventi da subconcessioni, derivanti dalle due nuove aree di servizio che dovrebbero iniziare la loro attività nel corso del 2025, sono stimati in 9 milioni di euro complessivi per tutta la durata della concessione.

Gli altri proventi di natura operativa (recupero costi di esazione, proventi da trasporti eccezionali, rimborsi assicurativi, ricavi da service e distacchi di personale, ...) si attestano, relativamente al periodo regolatorio 2024-2028, su un valore medio annuo di 1,7 milioni di euro con un totale sulla concessione (per il periodo 2024-20265) di 112 milioni di euro.



COSTI OPERATIVI

La previsione a valori nominali dei costi operativi da sostenere nel periodo 2024-2065, è pari a 1.391 milioni di euro, con un valore medio annuo di 22,9 milioni di euro nel periodo regolatorio 2024-2028.

COSTI OPERATIVI	Rigo tabelle Dicoter PEF	Importo complessivo 2024-2065 valori nominali (euro migliaia)
Costi del personale	2.6	74.231
Manutenzioni e rinnovi	2.7	643.800
Altri costi operativi	2.17	673.076
TOTALE COSTI OPERATIVI		1.391.107

Per quanto riguarda i costi del personale gli stessi si riferiscono a tutti gli oneri retributivi, contributivi e previdenziali del personale dipendente della Società che alla data del 31 dicembre 2023 era composto da un dirigente, un quadro e nove impiegati.

Oltre al proprio personale dipendente, la concessionaria si avvale anche di alcuni dirigenti e impiegati distaccati parzialmente o totalmente da altre società (il cui costo è stato ricompreso nella voce 2.17 delle tabelle Dicoter). La struttura del personale prevista nel PEF, incluse le risorse distaccate da altre aziende, è in linea con l'attuale organico e riflette le esigenze strettamente necessarie a garantire le complessive attività di gestione della Società e dell'infrastruttura, secondo le migliori prassi di mercato e nel rispetto delle vigenti normative.

Con riferimento alle manutenzioni e rinnovi si prevede nel PEF un ammontare complessivo di 644 milioni di euro con un valore medio annuo di 11,2 milioni di euro per il periodo regolatorio 2024-2028.

In tale voce sono stati considerati tutti gli interventi occorrenti al mantenimento nel tempo dell'efficienza e della sicurezza dell'infrastruttura autostradale. Le sostituzioni e i rinnovi delle parti (opere civili ed impianti) soggette ad usura e deterioramento, sono state cadenzate secondo criteri esclusivamente tecnici, indipendentemente dalla durata della concessione.

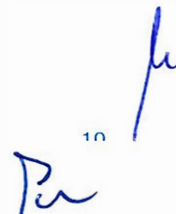
Nella voce 2.7 del PEF sono ricomprese sia le manutenzioni ordinarie ricorrenti che quelle non ricorrenti. Nelle stime di costo si sono inoltre considerati:

- ✓ le manutenzioni incrementali legate ad alcuni nuovi investimenti che saranno realizzati a partire dal 2024;
- ✓ le minori manutenzioni conseguenti agli interventi previsti nel PEF per l'efficientamento dell'attuale infrastruttura autostradale.

Per gli altri costi operativi si prevede, relativamente al periodo regolatorio 2024-2028, un valore medio annuo di 10,5 milioni di euro, con un totale sulla concessione di 673 milioni di euro.

La voce più consistente riguarda i costi riferiti alla quota parte del corrispettivo riconosciuto all'O&M contractor per le attività gestionali legate all'esazione dei pedaggi, alla viabilità e alla sicurezza. Il contratto O&M sottoscritto tra Tangenziale Esterna S.p.a. ed Aurea S.c.ar.l. scadrà al termine del 2026 e la concessionaria valuterà la convenienza ad internalizzare totalmente o parzialmente alcune delle attività attualmente svolte dall'O&M contractor.

Le altre voci principali ricomprese nei costi operativi riguardano:



- ✓ gli oneri di esazione da riconoscere alle altre concessionarie autostradali (in base a quanto previsto dalla convenzione per la gestione interconnessa della rete autostradale), ai service provider ed ai gestori delle carte di credito;
- ✓ i costi per la fornitura dell'energia elettrica;
- ✓ le spese per consulenze e distacchi di personale;
- ✓ i premi assicurativi, le commissioni bancarie e su fidejussioni;
- ✓ le spese per servizi IT, pulizia, carburante e manutenzioni degli automezzi sociali;
- ✓ i costi per servizi legali, fiscali, amministrativi e gli oneri connessi alle certificazioni di qualità e alla normativa 231;
- ✓ i contributi associativi e le spese di funzionamento degli organi societari (competenze spettanti ad amministratori, collegio sindacale ed organismo di vigilanza);
- ✓ le imposte e tasse diverse da Iva, Ires e Irap (con riferimento alla stima dei tributi locali, quali Imu, Tosap, Cosap. ecc., che per loro natura non sono di fatto efficientabili da parte della concessionaria, si evidenzia eventuali incrementi rispetto alla stima prevista nel PEF dovranno essere adeguatamente riequilibrati nell'ambito della componente tariffaria di gestione).

CANONI DI CONCESSIONE

La previsione complessiva dei canoni di concessione, riportati nel rigo 2.10 delle tabelle Dicoter, è pari a 450 milioni di euro, con un valore medio annuo di 4,5 milioni di euro nel periodo regolatorio 2024-2028. Sono ricompresi in tale voce:

- ✓ il canone di concessione previsto dall'art. 10 comma 3 della Legge 24/12/1993 n. 537, così come aggiornato dall'art. 1, comma 1020, della Legge 27/12/2006 n. 296, è calcolato nella misura del 2,4% dei ricavi annui da pedaggio (il 42% di tale importo è corrisposto alla Concedente CAL e il 58% è di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti);
- ✓ l'importo annuo di € 2.000.000 che la Società è tenuta a versare alla Concedente in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 7.1 della Convenzione di concessione;
- ✓ il canone sui proventi da subconcessioni e sulle attività collaterali calcolato in misura pari al 2% dei relativi ricavi di competenza;
- ✓ i canoni per convenzioni con enti interferiti (riguardano principalmente le occupazioni da parte delle opere autostradali delle pertinenze demaniali afferenti alle acque pubbliche e le interferenze con altre infrastrutture stradali e ferroviarie).

FONDO DI RINNOVO E AMMORTAMENTO FINANZIARIO

Il valore del fondo di rinnovo previsto nel PEF è definito sulla base dei programmi futuri riguardanti gli interventi di manutenzione non ricorrente relativi all'infrastruttura autostradale.

Per quanto riguarda l'ammortamento finanziario dei beni gratuitamente devolvibili, in ottemperanza a quanto indicato dall'art. 104 del T.U.I.R. ed in continuità con quanto operato nei precedenti esercizi, si è adottato un criterio a quote differenziate. La calibrazione dell'aliquota di ammortamento finanziario è stata effettuata per ottimizzare il profilo reddituale del Progetto anche in considerazione dei flussi di traffico attesi.

IMPOSTE SUL REDDITO DI ESERCIZIO

Le imposte sono state determinate sulla base della normativa fiscale in vigore che prevede un'aliquota Ires pari al 24% ed un'aliquota Irap del 3,9%.

Come nel vigente PEF, è stata prevista la totale deducibilità degli oneri finanziari anche alla luce delle modifiche introdotte all'art. 96 del T.U.I.R. dall'art. 1 D.lgs. n. 142/2018. Resta fermo il diritto di attivare ogni strumento necessario ad ovviare agli evidenti squilibri che una diversa applicazione della predetta normativa potrebbe determinare sull'equilibrio economico-finanziario della concessione.

Nella stima delle imposte sul reddito si è inoltre considerato l'effetto delle imposte anticipate calcolate principalmente sulle perdite fiscali della Società, che potranno essere recuperate attraverso gli imponibili fiscali che si genereranno dall'attività di gestione dell'autostrada in concessione.

PRINCIPALI INDICI DEL PROGETTO

I principali indici del Progetto risultanti dal Piano Economico Finanziario sono i seguenti:

- ✓ Tasso di Congrua Remunerazione del Capitale Investito (WACC) nominale al lordo delle imposte: 8,33% relativamente alle opere realizzate o in corso di realizzazione alla data di adozione del sistema tariffario ART e 7,69% per i nuovi interventi non ancora affidati alla data di adozione del sistema tariffario ART;
- ✓ TIR del Progetto nominale al lordo delle imposte: 8,26%;
- ✓ TIR Equity: 11,48% al netto del finanziamento soci, 10,17% comprensivo del finanziamento soci;
- ✓ Debt Service Coverage Ratio (DSCR) medio: 1,48x;
- ✓ Loan Life Coverage Ratio (LLCR) medio: 7,22x.

ALLEGATI

Allegato 1: cronoprogramma nuovi interventi previsti a PEF

Allegato 2: quantificazione degli effetti economici derivanti dall'emergenza Covid-19

Allegato 1

CRONOPROGRAMMA NUOVI INTERVENTI PREVISTI A PEF

CRONOPROGRAMMA NUOVI INTERVENTI PREVISTI A PEF

(importi in migliaia di euro)

NUOVI INTERVENTI TANGENZIALE ESTERNA 2024-2028	2024	2025	2026	2027	2028	TOTALE
INTERVENTI PER EFFICIENTAMENTO ENERGETICO	365	1.363	1.136	-	-	2.864
Efficientamento riscaldamento/raffrescamento sede di Pozzuolo	-	-	635	-	-	635
Pensilina parcheggio e impianto fotovoltaico a Pozzuolo Martesana	-	773	-	-	-	773
Led torri faro	365	-	-	-	-	365
Led uffici	-	590	-	-	-	590
Colonnine elettriche	-	-	501	-	-	501
INTERVENTI PER INNOVAZIONI TECNOLOGICHE	1.099	69	972	-	-	2.140
Controllo traffico istantaneo	851	-	-	-	-	851
ADR - rilevamento merci pericolose	-	-	972	-	-	972
Umidostati/rilevatori nebbia	110	-	-	-	-	110
Centralina meteo	-	69	-	-	-	69
TVCC	138	-	-	-	-	138
INTERVENTI PER RESILIENZA DELL'OPERA	921	719	657	3.847	3.452	9.596
Monitoraggio via dotto Lambro	921	526	525	395	-	2.367
Rivestimento innovativo strutture cavalcavia	-	-	-	3.452	3.452	6.904
Sistema integrato asset management	-	-	132	-	-	132
Presidio idraulico Pozzuolo	-	193	-	-	-	193
TOTALE NUOVI INTERVENTI TANGENZIALE ESTERNA 2024-2028	2.385	2.151	2.765	3.847	3.452	14.600

Pa

Allegato 2

QUANTIFICAZIONE DEGLI EFFETTI ECONOMICI DERIVANTI DALL'EMERGENZA COVID-19



QUANTIFICAZIONE DEGLI EFFETTI ECONOMICI DERIVANTI DALL'EMERGENZA

COVID-19 PER TANGENZIALE ESTERNA S.P.A.

29 maggio 2025

Premessa

Tangenziale Esterna ("TE") è la società concessionaria della Tangenziale Est Esterna di Milano ("TEEM" o "A58"), infrastruttura di collegamento tra le autostrade A1 e A4 nel tratto compreso tra Melegnano e Agrate Brianza. TE ha predisposto l'aggiornamento del Piano Economico-Finanziario (PEF/PFR) relativo al periodo regolatorio 2024-2028, applicando il modello tariffario introdotto dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti ("ART") con delibera n. 29/2020 e recependo le indicazioni operative formulate dal concedente Concessioni Autostradali Lombarde ("CAL").

Con la delibera n. 63 del 7 novembre 2024, il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile ("CIPESS") ha espresso parere favorevole sull'aggiornamento del PEF/PFR, con alcune prescrizioni e raccomandazioni. In particolare, per quanto rileva ai fini della presente nota, il CIPESS ha raccomandato al Concedente CAL di tenere in opportuna considerazione, insieme al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ("MIT") proponente, le indicazioni fornite da ART in merito alla metodologia di calcolo del recupero degli effetti economici scaturenti dall'emergenza sanitaria dovuta al COVID-19.

A seguito di alcune interlocuzioni con CAL, TE ha quindi proceduto ad aggiornare il calcolo della stima dell'impatto economico della pandemia COVID-19, utilizzando la metodologia indicata da ART per il settore autostradale.¹

In tale contesto, TE ci ha chiesto di verificare la corretta applicazione della metodologia ART per la quantificazione degli impatti economici derivanti dal COVID-19, sulla base del modello di calcolo e dei dati di *input* forniti dalla società. La nostra analisi evidenzia che il calcolo effettuato da TE risulta coerente con la metodologia definita da ART, e determina effetti economici derivanti dall'emergenza da COVID-19 per un importo complessivamente pari a € 22,1 milioni (Tabella 1), di cui:

- € 17,4 milioni sono relativi agli effetti economici consuntivati nell'anno 2020 (€ 17,8 milioni per mancati ricavi da pedaggio al netto di rimborsi già percepiti per € 0,4 milioni);
- € 3,8 milioni sono relativi agli effetti economici consuntivati nell'anno 2021 (interamente dovuti a mancati ricavi da pedaggio);

¹ ART ha definito i criteri per la quantificazione dei danni economici subiti dalle concessionarie autostradali, connessi alla limitazione della mobilità per effetto dell'emergenza sanitaria da COVID-19 con la Nota n. 7405 del 4 maggio 2021, e ha successivamente fornito ulteriori chiarimenti in merito alla procedura di calcolo con la Nota n. 011119 del 15 luglio 2021.

- € 0,8 milioni sono relativi agli effetti economici consuntivati da gennaio a marzo 2022, ultimi mesi interessati dallo stato di emergenza epidemiologica², interamente relativi a mancati ricavi da pedaggio.

TABELLA 1: SINTESI EFFETTI ECONOMICI DA COVID-19

		Effetto economico da Covid-19 Metodologia MIT/ART			
		2020 [A]	2021 [B]	2022 [C]	Totale [A]+[B]+[C]
Effetti economici da Covid-19					
a. Mancati ricavi da pedaggio	€ mln [1]	17,8	3,8	0,8	22,5
b. Maggiori costi connessi all'emergenza	€ mln [2]	0,0	0,0	0,0	0,0
c. Minori costi	€ mln [3]	0,0	0,0	0,0	0,0
D. Eventuali rimborsi già percepiti	€ mln [4]	-0,4	0,0	0,0	-0,4
Totale	€ mln [5]	17,4	3,8	0,8	22,1

Metodologia ART

La metodologia ART, definita nella nota n. 7405 del 4 maggio 2021 e integrata dai successivi chiarimenti forniti con la nota n. 011119 del 15 luglio 2021, prevede che gli effetti economici derivanti dalla pandemia da COVID-19 debbano essere quantificati, per ciascuna delle annualità interessate dallo stato di emergenza, in misura pari a:

1. I minori ricavi da pedaggio, calcolati come prodotto tra: (i) i minori volumi di traffico consuntivati nel periodo interessato dallo stato di emergenza, rispetto alla media dei volumi di traffico consuntivati nel quinquennio 2015-2019; e (ii) la tariffa del sistema tariffario ART, "rettificata a seguito delle riduzioni da apportare alla remunerazione del capitale proprio".³
2. I maggiori costi direttamente connessi all'emergenza epidemiologica e i minori introiti relativi alle attività accessorie.⁴
3. I minori costi operativi registrati nel periodo interessato dallo stato di emergenza rispetto alla media dei costi del quinquennio 2015-2019.⁵

² Decreto-Legge 24 marzo 2022, n. 24.

³ La rettifica della tariffa viene effettuata scomputando la componente di remunerazione riferibile al costo del capitale proprio, determinata sulla base dei parametri di cui all'allegato A della delibera n. 158/2020 del 15 settembre 2020 (pari a 4,2%), per la quota non differita successivamente mediante le poste figurative.

⁴ La nota ART del 15 luglio 2021 ha ritenuto accettabile la metodologia proposta da AISCAT, che prevede che i minori introiti da attività accessorie siano considerati fra i maggiori costi direttamente connessi all'emergenza epidemiologica.

⁵ A tal proposito, la nota ART del 15 luglio 2021, in risposta all'osservazione di AISCAT secondo la quale non dovrebbero essere inclusi in tale posta i costi per i quali sia previsto l'obbligo di sostenimento/recupero negli anni successivi, ha evidenziato la necessità per il MIT di effettuare i necessari approfondimenti con riguardo alla esatta natura dei minori costi e alla loro eventuale pianificazione temporale nell'ambito dei piani economico-finanziari.

4. Gli eventuali rimborsi a qualunque titolo già percepiti a ristoro del danno.

ART, con i chiarimenti di luglio 2021, ha inoltre comunicato che il recupero in tariffa del danno economico subito da ciascuna concessionaria può essere effettuato attraverso l'utilizzo della componente specifica per oneri integrativi, da valorizzare nell'anno di competenza.

Stima degli effetti economici da Covid-19

TE ha predisposto il calcolo degli effetti economici derivanti dalla pandemia da COVID-19 sulla base di: (i) i dati a consuntivo per gli anni 2020, 2021 e primo trimestre 2022 e (ii) la metodologia di quantificazione degli effetti economici connessi alla pandemia da COVID-19 definita da ART.

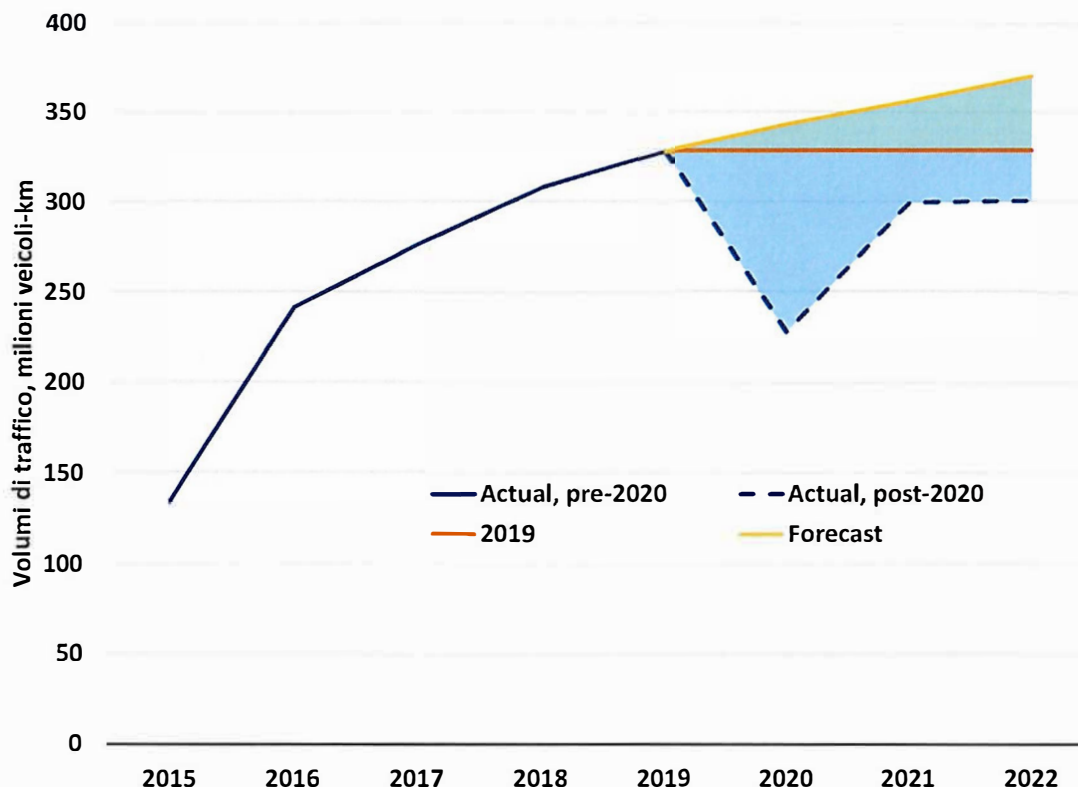
A tal proposito evidenziamo che ai fini del calcolo dei minori ricavi, TE ha individuato l'anno 2019 quale periodo di riferimento, in luogo del quinquennio 2015–2019 previsto in via generale da ART. Tale approccio metodologico è motivato dal fatto che l'infrastruttura, di recente realizzazione (entrata in esercizio il 16 maggio 2015), si trova tuttora in una fase di progressivo *ramp-up* dei volumi di traffico, con incrementi particolarmente marcati nell'arco del quinquennio 2015-2019, pari rispettivamente a +46,4% per i veicoli leggeri e +76,0% per i veicoli pesanti.⁶ L'adozione della media del quinquennio avrebbe dunque restituito un dato non rappresentativo del reale impatto economico subito a causa della pandemia. In tal senso, si richiama quanto previsto dalla nota ART del 15 luglio 2021, secondo cui: *“è facoltà del concedente, nel caso di variazioni dei volumi di traffico fra il 2015 e il 2019 significative (ad esempio, superiori al 50%), adottare, quale termine di confronto, un diverso periodo temporale”*. La modalità operativa adottata da TE, condivisa con CAL, risulta pertanto conforme alle indicazioni metodologiche dell'Autorità.

La Figura 1 riporta l'evoluzione dei volumi totali di traffico registrati da TE nel periodo 2015–2022, ed evidenzia un andamento fortemente crescente dei volumi di traffico fino al 2019, coerente con la fase di *ramp-up* dell'infrastruttura (linea blu continua). Dal 2020 in poi, i volumi di traffico mostrano un andamento non lineare, con una forte riduzione negli anni caratterizzati dall'emergenza sanitaria dal COVID-19 (linea blu tratteggiata). La figura mostra altresì: (i) le previsioni di traffico formulate da TE nel 2019 e incorporate nel PEF 2019–2023 (linea gialla), che riflettono le aspettative formulate da TE, precedenti alla pandemia; e (ii) i volumi di TE consuntivati nel 2019 (linea arancione), adottati come base di calcolo per l'impatto sui ricavi della pandemia, nell'ambito dell'applicazione della metodologia ART. La Figura 1 evidenzia che i volumi relativi al 2019 sono inferiori rispetto ai volumi di traffico che TE avrebbe potuto consuntivare in assenza del COVID-19 negli anni 2020-2022. Il calcolo dei mancati ricavi, prendendo come riferimento il 2019, anziché la crescita di traffico prevista nel periodo 2020-2022, consente di valorizzare le perdite che TE ha maturato a causa del COVID-19 rispetto al traffico

⁶ Corrispondente a un tasso di crescita annuale composto (CAGR) nel periodo pari al 10,0% per i veicoli leggeri e al 15,2% per i veicoli pesanti. Il calcolo tiene conto del fatto che l'apertura al traffico è avvenuta il 16 maggio 2015; pertanto, ai fini della stima dell'incremento medio 2015-2019, il dato relativo al 2015 è stato riparametrato su base annua, in proporzione al numero effettivo di giorni di apertura rispetto al totale annuo. Escludendo il 2015 – anno in cui i volumi di traffico riflettono un periodo parziale successivo all'apertura dell'infrastruttura – nel quadriennio 2016-2019 TE ha registrato incrementi di traffico pari, rispettivamente, a +32,1% per i veicoli leggeri e +46,2% per i veicoli pesanti, corrispondenti a un CAGR, nello stesso periodo, del 9,7% annuo per i veicoli leggeri e del 13,5% per i veicoli pesanti.

storico (area azzurra) tenuto conto delle condizioni particolari dell'infrastruttura, di nuova costruzione.⁷ Uno scenario meno conservativo avrebbe potuto considerare per TE i volumi previsti dalla società prima della pandemia, consentendo di valorizzare le perdite per TE dovute alla differenza fra traffico reale e traffico previsto (area azzurra e area verde).

FIGURA 1: EVOLUZIONE DEI VOLUMI DI TRAFFICO, 2015-2022⁸



La Tabella 2 riporta il calcolo dei mancati ricavi consuntivati da TE a causa del COVID-19, valorizzati secondo la metodologia ART. I mancati ricavi da pedaggio di TE nel periodo in esame ammontano a circa € 22,5 milioni (€ 17,8 milioni nel 2020, € 3,8 milioni nel 2021 e € 0,8 milioni nel 2022). Il calcolo dei mancati ricavi è effettuato moltiplicando: (i) il differenziale in termini di volumi di traffico per gli anni 2020-2022, nei mesi interessati dallo stato di emergenza, rispetto ai volumi di traffico del 2019; per (ii) la tariffa media negli anni corrispondenti, relativa rispettivamente ai veicoli leggeri e ai veicoli pesanti.

⁷ Come evidenziato dalla figura e dai dati relativi alla crescita del traffico, i volumi medi del quinquennio 2015-2019 non possono essere presi a riferimento per il calcolo dei mancati ricavi in quanto incorporano una traiettoria di crescita dei volumi di traffico, evidentemente legata alla messa in esercizio dell'infrastruttura stessa.

⁸ I volumi di traffico consuntivati per l'anno 2015 sono stati registrati a partire dal 16 maggio, data di entrata in esercizio a pieno regime dell'infrastruttura. Nei mesi precedenti era in esercizio solo il cosiddetto "ArcoTEEM", della lunghezza di circa 7 km.

TABELLA 2: CALCOLO DEGLI EFFETTI ECONOMICI - MANCATI RICAVI DA PEDAGGIO

				Dati storici	Stato di emergenza			
				2019	2020	2021	Q1 2022	Totale
				[A]	[B]	[C]	[D]	[E]
Mancati ricavi da pedaggio								
<u>Riduzione volumi di traffico</u>								
Volumi di traffico previsti PEF								
Volumi leggeri	mln vkm	[1]	PFR		239,4	247,9	63,4	
Volumi pesanti	mln vkm	[2]	PFR		103,8	107,9	27,7	
Totale	mln vkm	[3]	[1]+[2]		343,1	355,9	91,2	
Volumi di traffico consuntivo								
Volumi leggeri	mln vkm	[4]	Actual	228,5	140,7	192,2	46,7	
Volumi pesanti	mln vkm	[5]	Actual	99,9	86,5	107,1	27,3	
Totale	mln vkm	[6]	[4]+[5]	328,4	227,3	299,3	74,0	
<u>Di cui relativi al primo trimestre</u>								
Volumi leggeri	mln vkm	[7]	Actual	56,3				
Volumi pesanti	mln vkm	[8]	Actual	24,6				
Totale	mln vkm	[9]	[7]+[8]	81,0				
Delta volumi rispetto a 2019								
Riduzione leggeri	mln vkm	[10]	Note		-88	-36	-10	
Riduzione pesanti	mln vkm	[11]	Note		-13	7	3	
Riduzione totale	mln vkm	[12]	[10]+[11]		-101	-29	-7	
<u>Rettifica remun. capitale proprio</u>								
CIN BoP - PFR	€ mln	[13]	PFR		1.507,5	1.488,7	1.468,1	
% Mezzi propri - E/(D+E)	%	[14]	ART 158/2020		63,0%	63,0%	63,0%	
Tasso equity post-tax	%	[15]	ART 158/2020		4,7%	4,7%	4,7%	
Tax rate	%	[16]	ART 158/2020		28,8%	28,8%	28,8%	
Tasso equity pre-tax	%	[17]	[15]/(1-[16])		6,6%	6,6%	6,6%	
Rettifica remunerazione	%	[18]	[14]x[17]		4,2%	4,2%	4,2%	
Rettifica remunerazione equity	€ mln	[19]	-[18]x[13]		-63,1	-62,3	-61,4	
Rettifica tariffa unitaria	€/vkm	[20]	[19]/[3]		-0,1838	-0,1750	-0,1685	
<u>Tariffa unitaria media rettificata</u>								
Tariffa di gestione	€/vkm	[21]	PFR		0,0500	0,0489	0,0499	
Costi di costruzione	€ mln	[22]	PFR		146,8	146,2	145,4	
Tariffa di costruzione non linearizzata	€/vkm	[23]	[22]/[3]		0,4278	0,4107	0,3986	
Tariffa per oneri di concessione	€/vkm	[24]	PFR		0,0064	0,0062	0,0059	
Tariffa unitaria media Sistema ART (non linearizzata)	€/vkm	[25]	[21]+[23]+[24]		0,4843	0,4658	0,4545	
Rettifica tariffa unitaria	€/vkm	[26]	[20]		-0,1838	-0,1750	-0,1685	
Tariffa unitaria media Sistema ART rettificata	€/vkm	[27]	[25]+[26]		0,3004	0,2907	0,2860	
Tariffa effettiva (netto canone)	€/vkm	[28]	PFR		0,1959	0,1960	0,2046	
Tariffa di riferimento per calcolo ricavi	€/vkm	[29]	Min ([27];[28])		0,1959	0,1960	0,2046	
<u>Dettaglio tariffe leggeri e pesanti</u>								
Tariffe da pedaggio applicate (netto canone)								
Leggeri	€/vkm	[30]	PFR		0,1607	0,1607	0,1676	
Pesanti	€/vkm	[31]	PFR		0,2772	0,2772	0,2892	
Media	€/vkm	[32]	PFR		0,1959	0,1960	0,2046	
Tariffe da pedaggio rettificate								
Leggeri	€/vkm	[33]	[30]/[32]x[35]		0,1607	0,1607	0,1676	
Pesanti	€/vkm	[34]	[31]/[32]x[35]		0,2772	0,2772	0,2892	
Media	€/vkm	[35]	[29]		0,1959	0,1960	0,2046	
<u>Danno da mancati ricavi da pedaggio</u>								
Mancati ricavi da pedaggio								
Ricavi Leggeri	€ mln	[36]	-[10]x[33]		14,1	5,8	1,6	
Ricavi Pesanti	€ mln	[37]	-[11]x[34]		3,7	-2,0	-0,8	
Totale mancati ricavi	€ mln	[38]	[36]+[37]		17,8	3,8	0,8	22,5

Note:

[10]-[11]: Riduzione dei volumi di traffico in ciascun anno rispetto ai volumi a consuntivo 2019. La riduzione per il primo trimestre del 2022 è calcolata considerando unicamente la corrispondente parte del traffico consuntivo 2019.

La riduzione dei volumi di traffico nel periodo interessato dallo stato di emergenza negli anni 2020-2022, rispetto ai volumi storici consuntivati nell'anno 2019, è calcolata alle righe [10] – [12] della tabella. La tariffa unitaria relativa ai veicoli leggeri e ai veicoli pesanti, insieme alla valutazione relativa alla rettifica della componente relativa alla remunerazione del capitale proprio, è calcolata alle righe [13] - [35]. A tal proposito, rileva quanto segue:

- a. La rettifica della tariffa media unitaria viene calcolata moltiplicando (i) il valore del CIN riportato nel PFR di TE; per (ii) la componente del tasso di remunerazione riferibile al costo del capitale proprio, calcolata – come indicato da ART nella nota di luglio 2021 - sulla base dei parametri della delibera ART n. 158/2020, pari a 4,2% nominale pre-tax (righe [13]-[19]).⁹ L'ammontare così calcolato viene diviso per i volumi di traffico previsti nel PEF in ciascun anno di competenza, ottenendo un valore negativo di rettifica della tariffa media unitaria, pari rispettivamente a - 0,1838 €/vkm nel 2020, - 0,1750 €/vkm nel 2021, e - 0,1685 €/vkm nel 2022.
- b. Tale rettifica è quindi applicata alla tariffa media unitaria pre-linearizzazione, ovvero al livello tariffario, calcolato in conformità al modello ART, che permette il recupero dei costi ammessi (costi di gestione, costi di costruzione, oneri integrativi), inclusa la remunerazione del capitale proprio (righe [21]-[27]). La tariffa unitaria media di equilibrio, epurata della componente di remunerazione del capitale proprio, è pari rispettivamente a 0,3004 €/vkm per il 2020, a 0,2907 €/vkm per il 2021 e a 0,2860 €/vkm per il 2022.
- c. Come evidenziato alle righe [28]-[29], tuttavia, le tariffe effettivamente applicate da TE all'utenza risultano sensibilmente inferiori rispetto alla tariffa media unitaria rettificata, essendo pari rispettivamente a 0,1959 €/vkm per il 2020, a 0,1960 €/vkm per il 2021 e a 0,2046 €/vkm per il 2022.¹⁰ Ai fini del calcolo dei mancati pedaggi derivanti dal COVID-19 è stato quindi considerato il minimo tra la tariffa rettificata per la remunerazione del costo dell'*equity* e la tariffa effettivamente applicata all'utenza, al fine di non aggravare ulteriormente la sotto-compensazione maturata dal concessionario.

Le righe [36] – [38] della tabella riportano infine il calcolo dei minori ricavi da pedaggio, sulla base del prodotto tra: (i) i minori volumi di traffico degli anni 2020, 2021 e del primo trimestre del 2022 e (ii) la tariffa applicata da TE negli anni 2020-2022, come sopra rappresentato. I minori ricavi da pedaggio sono calcolati in maniera separata per i veicoli leggeri e i veicoli pesanti. La stima così effettuata risulta più accurata rispetto al calcolo effettuato sui volumi di traffico complessivi e sulla tariffa unitaria media, in quanto la riduzione dei volumi di traffico negli anni 2020, 2021 e primi mesi 2022 non è

⁹ Come confermato da ART con la nota del 15 luglio 2021, l'applicazione dei parametri di cui all'allegato A della delibera n. 158/2020 determina un valore della componente di remunerazione riferibile al costo del capitale proprio pari a 4,18% nominale pre-tax. Il calcolo di tale componente è riportato in dettaglio alle righe [14]-[18] della Tabella 2.

¹⁰ In quanto infrastruttura in fase di *ramp-up*, la tariffa attualmente applicata da TE è frutto di un meccanismo di linearizzazione tariffaria finalizzato a garantirne la sostenibilità per l'utenza, a fronte di costi di capitale elevati sostenuti nella fase iniziale della concessione. Tale impostazione ha comportato una temporanea sotto-remunerazione del capitale proprio, che verrà recuperata in fasi successive della vita concessoria, una volta raggiunto un maggiore grado di maturità dell'infrastruttura.

risultata analoga tra le due classi di veicoli.¹¹ I mancati ricavi da pedaggio sono pari a: € 17,8 milioni nel 2020, € 3,8 milioni nel 2021 e € 0,8 milioni nei primi tre mesi del 2022.

Gli ulteriori elementi individuati da ART come rilevanti ai fini della quantificazione degli effetti economici derivanti dal COVID-19, riguardano rispettivamente (i) i maggiori costi direttamente connessi all'emergenza sanitaria, (ii) i minori costi sostenuti, e (iii) gli eventuali rimborsi già percepiti. Tali elementi hanno un impatto limitato sulla quantificazione complessiva del danno economico subito da TE:

- TE ci ha rappresentato di aver sostenuto una minima entità di maggiori costi direttamente connessi all'emergenza epidemiologica, legati principalmente alle sanificazioni, in ogni caso coperti da rimborsi già ricevuti dalla società. Di conseguenza, per gli scopi del presente documento, i maggiori costi derivanti dalla pandemia COVID-19 si possono considerare pari a zero.
- Similmente, TE ci ha rappresentato che solo una minima quota dei costi operativi - riconducibile agli oneri di esazione¹² - si è ridotta per effetto dell'emergenza epidemiologica, dal momento che non sono state attuate misure di riduzione del personale né ricorso alla cassa integrazione, e considerato che la maggior parte dei costi operativi è connessa a contratti di O&M rimasti invariati durante la pandemia.¹³ In ogni caso, la riduzione dei costi operativi registrata negli anni 2020-2022 è già stata considerata da TE e CAL nell'ambito dell'aggiornamento del PEF per il periodo 2024-2028, e restituita all'utenza attraverso una riduzione della base dei costi ammessi nel prossimo periodo.¹⁴ L'inclusione di tali minori costi nella quantificazione dell'impatto della pandemia COVID-19 risulterebbe pertanto in un doppio conteggio. Di conseguenza, per gli scopi del presente documento, i minori costi operativi imputabili alla pandemia COVID-19 si possono considerare pari a zero.
- I rimborsi già percepiti a ristoro del danno, come mostrato nella Tabella 3, sono pari a circa € 0,42 milioni e si riferiscono: (i) per € 0,41 mln all'esonero dal versamento del primo acconto IRAP del 2020 e (ii) per € 0,01 mln al credito di imposta erogato dall'Agenzia delle Entrate nel 2020 e 2021 per le spese sostenute da TE con riferimento all'adeguamento e alla sanificazione dei luoghi di lavoro.

¹¹ Nel 2020 i volumi di traffico leggero si sono ridotti di circa 38% rispetto ai valori del 2019, mentre i volumi di traffico pesante si sono ridotti solo del 16% circa. Il calcolo effettuato sui volumi complessivi avrebbe portato ad una sovrastima dei mancati ricavi, in quanto la tariffa dei volumi pesanti si attesta su valori più elevati rispetto alla tariffa dei volumi leggeri.

¹² In particolare, la riduzione complessiva degli oneri di esazione nel 2020, 2021 e primo trimestre 2022, rispetto al dato a consuntivo del 2019, è pari a circa € 0,61 milioni.

¹³ In particolare, TE ci ha rappresentato che i costi legati al contratto O&M con Aurea sono diminuiti nel 2020 in conseguenza della sottoscrizione – in epoca antecedente alla pandemia - dell'Atto Aggiuntivo n. 1 al contratto O&M che prevedeva una riduzione dei costi per raggiungere gli obiettivi di efficientamento previsti da CAL nel PEF 2019-2023.

¹⁴ Come evidenziato anche da ART nel suo parere n. 32/2024, CAL "ha provveduto a tener conto della diminuzione registrata a consuntivo per il primo periodo regolatorio sui costi operativi, provvedendo a riconoscere per il precedente periodo regolatorio solo i costi effettivamente sostenuti dal concessionario [...]".

TABELLA 3: ULTERIORI COMPONENTI DEGLI EFFETTI ECONOMICI DA COVID-19

					Stato di emergenza			
					2020 [A]	2021 [B]	Q1 2022 [C]	Totale [D]
Ulteriori rimborsi già percepiti								
Esonero versamento primo acconto Irap 2020	€ mln	[1]	Consuntivo		0,412			
Credito d'imposta per sanificazioni e DPI 2020	€ mln	[2]	Consuntivo		0,010			
Credito d'imposta per sanificazioni e DPI 2021	€ mln	[3]	Consuntivo			0,00		
Totale rimborsi già percepiti	€ mln	[4]	[1]+[2]+[3]		-0,42	0,00	0,00	-0,4

Conclusioni

Sulla base delle evidenze e delle analisi effettuate, abbiamo verificato che gli effetti economici derivanti dall'epidemia da COVID-19 subiti da TE, calcolati sui dati consuntivi del 2020, 2021 e primo trimestre 2022 e sulla base di un'implementazione coerente con la metodologia di quantificazione degli effetti economici connessi alla pandemia definita da ART, sono pari in totale a circa € 22,1 milioni (Tabella 4):

- € 17,4 milioni sono relativi agli effetti economici consuntivati nell'anno 2020 (€ 17,8 milioni per mancati ricavi da pedaggio al netto di rimborsi già percepiti per € 0,4 milioni);
- € 3,8 milioni sono relativi agli effetti economici consuntivati nell'anno 2021 (interamente dovuti a mancati ricavi da pedaggio);
- € 0,8 milioni sono relativi agli effetti economici consuntivati da gennaio a marzo 2022, ultimi mesi interessati dallo stato di emergenza epidemiologica¹⁵, interamente relativi a mancati ricavi da pedaggio.

TABELLA 4: EFFETTI ECONOMICI DA COVID-19

					Effetto economico da Covid-19 Metodologia MIT/ART			
					2020 [A]	2021 [B]	2022 [C]	Totale [A]+[B]+[C]
Effetti economici da Covid-19								
a. Mancati ricavi da pedaggio	€ mln	[1]			17,8	3,8	0,8	22,5
b. Maggiori costi connessi all'emergenza	€ mln	[2]			0,0	0,0	0,0	0,0
c. Minori costi	€ mln	[3]			0,0	0,0	0,0	0,0
D. Eventuali rimborsi già percepiti	€ mln	[4]			-0,4	0,0	0,0	-0,4
Totale	€ mln	[5]			17,4	3,8	0,8	22,1

¹⁵ Decreto-Legge 24 marzo 2022, n. 24.

Lucia Bazzucchi

PRINCIPAL | ROME



Nicola Villani

SENIOR ASSOCIATE | ROME



Pu

TANGENZIALE ESTERNA (TE)

CUP I21B05000290007

ALLEGATO C

**INDICATORI PER LA QUANTIFICAZIONE DELLA VARIAZIONE
TARIFFARIA ANNUA ASSOCIATA ALLA VALUTAZIONE DELLA
QUALITÀ DEI SERVIZI – RIF. DELIBERA ART N. 29/2020 DEL 12
FEBBRAIO 2020 – ALL. A) – PAR. 24.9 – DEFINIZIONE DEGLI
INDICATORI E DELLE RELATIVE SOGLIE**

**INDICATORI PER LA QUANTIFICAZIONE DELLA VARIAZIONE
TARIFFARIA ANNUA ASSOCIATA ALLA VALUTAZIONE DELLA
QUALITÀ DEI SERVIZI**

A58 PEF 2024-2028

Istruttoria Tecnica

18/06/2024

Sommario

1. Velocità media di percorrenza del flusso veicolare.....	6
1.1. Descrizione	6
1.2. Soglie	7
1.3. Implementazione.....	7
1.4. Modalità di rilevazione	7
2. Disponibilità dell'infrastruttura (presenza di cantieri, in particolare in ore di punta e periodi vacanzieri)	8
2.1. Descrizione	8
2.2. Soglie	8
2.3. Implementazione.....	8
2.4. Modalità di rilevazione	8
3. Fluidità ai caselli (per esempio, disponibilità delle casse automatiche ai caselli e efficienza del sistema Telepass).....	9
3.1. Descrizione	9
3.2. Soglie	9
3.3. Implementazione.....	10
3.4. Modalità di rilevazione	10
4. Stato della pavimentazione (difetti del manto stradale)	11
4.1. Descrizione	11
4.2. Soglie	12
4.3. Implementazione.....	12
4.4. Modalità di rilevazione	12
5. Aggiornamento dinamico delle informazioni tramite pannelli a messaggio variabile	13
5.1. Descrizione	13
5.2. Soglie	13
5.3. Implementazione.....	13
5.4. Modalità di rilevazione	13
6. Predisposizione di adeguate aree di sosta (rispetto alla superficie complessiva) riservate ai veicoli per l'autotrasporto di merci	14
6.1. Descrizione	14
6.2. Soglie	14
6.3. Implementazione.....	15
6.4. Modalità di rilevazione	15
7. Impiego di Intelligent Transportation Systems (ITS), anche al fine di efficientare la logistica e perseguire l'ottimizzazione dell'utilizzo dell'infrastruttura da parte dei veicoli pesanti e dei veicoli leggeri	16
7.1. Descrizione	16
7.2. Soglie	16

7.3.	Implementazione.....	17
8.	Disponibilità di servizi di connettività (radio-mobilità) e copertura del segnale radio sulla rete autostradale, interoperabili, aperti, ed in linea con le più avanzate e consolidate tecnologie del settore delle telecomunicazioni;	18
8.1.	Descrizione	18
8.2.	Soglie	18
8.3.	Implementazione.....	18
8.4.	Modalità di rilevazione	18
9.	Impiego di sistemi automatici per il monitoraggio strutturale delle infrastrutture (in particolare opere di attraversamento, muri di sostegno, rilevati e gallerie autostradali).....	19
9.1.	Descrizione	19
9.2.	Soglie	19
9.3.	Implementazione.....	19
10.	Impiego di tecnologie free flow per l'esazione delle tariffe autostradali in grado di evolvere verso soluzioni interoperabili a livello comunitario	20
10.1.	Descrizione	20
10.2.	Soglie	20
10.3.	Implementazione.....	20
11.	Customer satisfaction rispetto ai livelli di servizio complessivo e specifico per aree di interesse definite dal concedente	21
11.1.	Descrizione	21
11.2.	Soglie	21
11.3.	Implementazione.....	21
11.4.	Modalità di rilevazione	21
12.	Impiego di barriere di sicurezza laterali in ragione della loro conformità alla normativa tecnica vigente	22
12.1.	Descrizione	22
12.2.	Soglie	22
12.3.	Implementazione.....	22
13.	Impiego di barriere antirumore, in attuazione del Piano di Risanamento acustico ambientale previsto dalla legge 26 ottobre 1995, n. 447 e successivi decreti attuativi	23
13.1.	Descrizione	23
13.2.	Soglie	23
13.3.	Implementazione.....	23
14.	Definizioni dei periodi di rilevamento annuale	24
15.	Calcolo del peso degli indicatori.....	25

Premessa

Così come previsto nella delibera ART 16/2019 e ART 29/2020 (par.24.9),

<< il sistema di monitoraggio della qualità deve prevedere l'identificazione, da parte del concedente, di almeno un indicatore *j-esimo* per ciascuna delle seguenti aree tematiche:

1. velocità media di percorrenza del flusso veicolare;
2. disponibilità dell'infrastruttura (presenza di cantieri, in particolare in ore di punta e periodi vacanzieri);
3. fluidità ai caselli (per esempio, disponibilità delle casse automatiche ai caselli e efficienza del sistema Telepass);
4. stato della pavimentazione (difetti del manto stradale);
5. aggiornamento dinamico delle informazioni tramite pannelli a messaggio variabile;
6. predisposizione di adeguate aree di sosta (rispetto alla superficie complessiva) riservate ai veicoli per l'autotrasporto di merci;
7. impiego di Intelligent Transportation Systems (ITS), anche al fine di efficientare la logistica e perseguire l'ottimizzazione dell'utilizzo dell'infrastruttura da parte dei veicoli pesanti e dei veicoli leggeri;
8. disponibilità di servizi di connettività (radio-mobile) e copertura del segnale radio sulla rete autostradale, interoperabili, aperti, ed in linea con le più avanzate e consolidate tecnologie del settore delle telecomunicazioni;
9. impiego di sistemi automatici per il monitoraggio strutturale delle infrastrutture (in particolare opere di attraversamento, muri di sostegno, rilevati e gallerie autostradali);
10. impiego di tecnologie free flow per l'esazione delle tariffe autostradali in grado di evolvere verso soluzioni interoperabili a livello comunitario;
11. customer satisfaction rispetto ai livelli di servizio complessivo e specifico per aree di interesse definite dal concedente;
12. impiego di barriere di sicurezza laterali in ragione della loro conformità alla normativa tecnica vigente;
13. impiego di barriere antirumore, in attuazione del Piano di Risanamento acustico ambientale previsto dalla legge 26 ottobre 1995, n. 447 e successivi decreti attuativi.

(....)

Per ciascun indicatore *j-esimo* (I_{qj}) sono definiti tre distinti livelli di qualità (nel seguito, soglie di qualità):

- **soglia minima** ($I_{qSoglia\ minima, j}$): soglia in corrispondenza della quale il meccanismo bonus/malus assume il valore minimo, pari a $\min(Q_t) = -0,02$.

Tale soglia deve essere definita dal concedente in funzione dei minimi standard qualitativi per l'indicatore *j-esimo*, che non possono in ogni caso essere inferiori ai corrispondenti valori registrati in passato. La soglia definita ha l'obiettivo di disincentivare il concessionario ad assumere livelli prestazionali al di sotto degli standard minimi richiesti e tollerabili dall'utenza;

- **livello obiettivo** ($I_{qobiettivo, j}$): soglia che identifica la frontiera in corrispondenza della quale il meccanismo bonus/malus si annulla, non determinando un impatto sulla tariffa.

Tale soglia deve essere definita dal concedente in funzione degli standard qualitativi medi richiesti per l'indicatore *j-esimo*;

- **best practice** qualitativo ($I_{qBest\ practice, j}$): soglia che identifica la frontiera massima in corrispondenza della quale la variazione della tariffa dovuta alla qualità assume il valore massimo $\max(Q_t) = +0,02$.

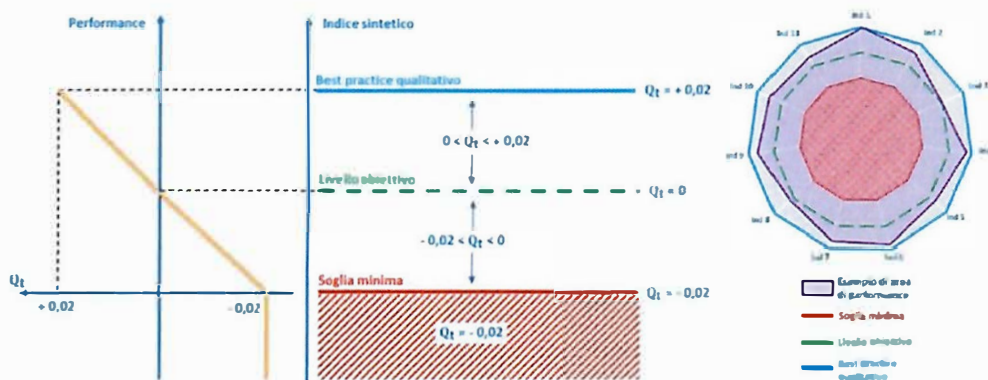
Tale soglia deve essere definita dal concedente in funzione dei massimi standard qualitativi per l'indicatore *j-esimo* identificabili sul mercato autostradale a livello internazionale, oppure deve essere pari al 100% per indicatori definiti su base percentuale.

La soglia definita deve quindi mirare al conseguimento di *performance* che rappresentino livelli ottimali di riferimento per il settore autostradale, per il conseguimento dei quali il concessionario autostradale viene premiato con un bonus aggiuntivo rispetto alla variazione tariffaria determinata dal meccanismo di *price cap*."

Per quanto riguarda la tempistica di introduzione, il par 24.6 riporta che "Le soglie di qualità devono essere fissate dal concedente, con riferimento ad ogni periodo regolatorio – ex ante e su base annuale – tenendo conto dei principi di cui sopra, fatta salva:

- la previsione da parte del concedente di un periodo iniziale di transizione, finalizzato all'individuazione preliminare ed alla misurazione oggettiva dei distinti livelli degli indicatori di qualità, della durata massima di 24 mesi;

- la sussistenza di eventuali stati di emergenza, quali risultanti da specifici provvedimenti in tal senso adottati dagli organismi competenti, che interessano le tratte gestite dal concessionario nella definizione delle soglie di qualità.
- 24.4 Il meccanismo di bonus/malus ed i relativi livelli qualitativi sono rappresentati nella figura seguente, relativa all'indice sintetico che viene calcolato come media pesata di tutti gli indicatori *j-esimi* (v. punto 24.8).



>>

Nel presente documento vengono proposti i singoli indicatori, con i relativi valori soglia.

1. VELOCITÀ MEDIA DI PERCORRENZA DEL FLUSSO VEICOLARE

1.1. DESCRIZIONE

L'indicatore rappresenta la misura della velocità media lungo la tratta ed è ottenuto dallo scostamento tra la **velocità teorica attesa** rispetto alla **velocità media rilevata**.

L'impatto dell'indicatore è immediatamente percepibile dall'utenza.

Per la **velocità teorica media** si deve fare riferimento al Codice della strada che impone alcune prescrizioni, ma che non stabilisce la velocità minima in autostrada.

Nel Codice della Strada l'art. 175 comma 4 ricorda che nel regolamento di attuazione del codice sono fissati i limiti minimi di velocità per l'ammissione alla circolazione su autostrade e strade extraurbane principali di determinate categorie di veicoli. E in effetti l'art. 372 comma 4 del regolamento fissa questi limiti, vietando la circolazione in autostrada o sulle strade extraurbane principali alle **autovetture** che non siano in grado, per costruzione, di sviluppare la velocità in piano di almeno 80 km/h.

Ciò però non significa che viaggiando in autostrada non si possa mai scendere sotto gli 80 km/h, questo dipende dal traffico, dal meteo e dal contesto.

Il Gestore ha stabilito che lungo la A58 le prescrizioni sulla velocità, in caso di condizioni normali, sono le seguenti:



E' altresì necessario ricordare che lungo la A58 vigono due ulteriori prescrizioni:

- Limite di velocità imposto a 50km/h in caso di nebbia
- Limite massimo di velocità di 110 km/h in caso di pioggia



Ciò detto, le 3 soglie individuate rappresentano la velocità teorica media attesa.

Per la **velocità media rilevata** si propone di valutare il calcolo della velocità media caratteristica registrata dai sistemi lungo entrambe le carreggiate tra lo svincolo di Liscate (pk 14+365) e lo svincolo di Vizzolo (pk 29+280).

Questa è una sezione rappresentativa della A58 visto che prevede un solo svincolo intermedio, una Area di Servizio ed una lunghezza di 14,915 km, pari a quasi la metà dell'intero tracciato.

Inoltre, all'interno del tratto in esame non sono presenti interconnessioni con altre autostrade, così da eliminare eventuali interferenze dovute a problemi quali la capacità di ricezione del traffico delle viabilità interconnesse, non correlate alla competenza della Concessionaria.

La velocità media rilevata sarà calcolata solo relativamente ai mezzi leggeri, considerato che in condizioni di normale deflusso, i mezzi pesanti raggiungo la velocità massima a loro consentita che, però, è pari a 80km/h.

L'algoritmo di calcolo dovrà integrare le informazioni raccolte dai sensori su strada con quelle provenienti dal Sistema Sincro al fine di escludere le ore in cui viene registrato un fenomeno meteorologico (pioggia, nebbia, neve) che determinano un decadimento/riduzione della velocità consentita, seppur in condizioni di scorrimento libero.

Il dato restituito è nell'unità di misura km/h.

1.2. SOGLIE

La soglia della velocità media

Soglia minima: 80 km/h

Soglia obiettivo: 100 km/h

Best practice: 120 km/h

1.3. IMPLEMENTAZIONE

Per raccogliere il dato è possibile procedere con l'utilizzo degli apparati già installati alle pk:

carreggiata dir Nord	carreggiata dir Sud
16+300	17+000
20+500	23+000
23+000	28+400

Resta necessario implementare uno specifico algoritmo di calcolo.

Si consideri che, una volta realizzata la nuova infrastruttura per la raccolta dei dati di traffico prevista nel Piano degli Investimenti 2024-2028, si provvederà a raccogliere il dato mediante questi ultimi.

1.4. MODALITÀ DI RILEVAZIONE

Il dato verrà raccolto giornalmente in una settimana al mese (7 giorni su 7) che sarà indicata preventivamente dal Concedente.

Il dato annuo utilizzato per il calcolo dell'indicatore è costituito dalla media delle rilevazioni mensili effettuate negli ultimi 12 mesi

2. DISPONIBILITÀ DELL'INFRASTRUTTURA (PRESENZA DI CANTIERI, IN PARTICOLARE IN ORE DI PUNTA E PERIODI VACANZIERI)

2.1. DESCRIZIONE

L'indicatore rappresenta il rapporto tra il numero di ore delle corsie impegnate dal cantiere ed il numero di ore giornaliere di corsie disponibili tenute in considerazione le lunghezze di quelle occupate dai cantieri e quelle disponibili.

Impatto immediatamente percepibile dall'utenza: i cantieri rappresentano una delle principali cause di turbativa alla circolazione in termini di rallentamenti e code.

Il calcolo dell'indisponibilità delle corsie viene effettuato sulla base dei cantieri presenti sulla rete durante l'intero arco dell'anno, prendendo in considerazione il numero di corsie occupate dal cantiere, la lunghezza del cantiere e la durata dei lavori.

$$C_m = \frac{\sum_{j=1}^m h_j * n_j * l_j}{\sum_{j=1}^g H_j * N_j * L_j}$$

m = numero di cantieri del mese in esame
h = numero di ore di occupazione delle corsie del cantiere *j* – esimo
n = numero di corsie occupate dal cantiere *j* – esimo
l = lunghezza delle corsie occupate dal cantiere *j* – esimo
g = numero di giorni del mese in esame
H = numero di ore giornaliere (consideriamo solo 16 ore, escludendo la notte)
N = numero di corsie disponibili
L = lunghezza delle corsie disponibili
C_m = Indice di disponibilità mensile delle corsie

Il dato è estraibile dal sistema Sincro, ma è necessario predisporre un idoneo algoritmo di calcolo. Nella rilevazione dei dati necessari al calcolo dell'indice sono esclusi:

- i cantieri mobili,
- gli svincoli,
- le interconnessioni,
- le corsie di emergenza,
- i cantieri per ripristino incidenti.

Si potrà, inoltre, valutare, di escludere i giorni di sabato e domenica, non ricompresi nei piani di esodo. La A58, essendo una autostrada a vocazione business, ha ridotti flussi di traffico nei fine settimana e quindi si possono concentrare in questi momenti le lavorazioni impattanti con il traffico.

2.2. SOGLIE

Soglia minima: 5% , corrispondente alla disponibilità delle corsie pari al 95%

Soglia obiettivo: 3% , corrispondente alla disponibilità delle corsie pari al 97%

Best practice: 1% , corrispondente alla disponibilità delle corsie pari al 99%

2.3. IMPLEMENTAZIONE

È necessario, predisporre uno specifico algoritmo di calcolo da tarare e verificare con opportune simulazioni numeriche.

2.4. MODALITÀ DI RILEVAZIONE

La quantificazione dell'indicatore avviene sulla base delle registrazioni presenti nel sistema Sincro, relativo all'allestimento e alla rimozione dei cantieri.

Il dato viene quantificato ogni mese e il valore dell'indicatore è ottenuto dalla media dei 12 dati registrati negli ultimi 12 mesi.

3. FLUIDITÀ AI CASELLI (PER ESEMPIO, DISPONIBILITÀ DELLE CASSE AUTOMATICHE AI CASELLI E EFFICIENZA DEL SISTEMA TELEPASS)

3.1. DESCRIZIONE

L'indicatore rappresenta la disponibilità di piste in cui le operazioni di riscossione del pedaggio avvengono in modo automatico perché eseguite mediante telepedaggio o sistemi automatici, che comprendono la lettura di carte o gestiscono l'uso di denaro contante.

Impatto immediatamente percepibile dall'utenza: la fruibilità delle casse automatiche/sistemi di telepedaggio rappresenta un elemento fondamentale delle qualità del viaggio percepita dall'utente, con una più rapida metodologia di pagamento e conseguente minore attesa del cliente in pista.

L'indicatore prevede di valutare quante piste di esazione della concessionaria sono abilitate con pagamento automatico rispetto alla dotazione complessiva di piste di uscita (escludendo quelle destinate ai Trasporti Eccezionali, che sono ad uso esclusivo).

Per quanto riguarda Tangenziale Esterna la situazione delle piste di uscita è la seguente:

Casello	Uscite					
	B	K	W	X	Y	Totale
Pessano Con Bornago	2	1	2	0	1	6
Gessate	1	1	2	0	1	5
Pozzuolo Martesana	2	2	2	1	0	7
Paullo	1	1	2	0	1	5
Vizzolo Predabissi	1	1	2	0	1	5
Totale piste uscita	7	6	10	1	4	28

Di cui:

- Pista B: pista di uscita dedicata esclusivamente al telepedaggio;
- Pista K: pista di uscita adibita contemporaneamente a lettura titoli magnetici e telepedaggio;
- Pista W: pista di uscita con cassa automatica dedicata al pagamento cash e tramite titolo magnetico;
- Pista X: pista di uscita con cassa automatica adibita al pagamento cash e con titolo magnetico. La pista è convertibile alla sola esazione manuale;
- Pista Y: Pista di uscita con cassa automatica adibita contemporaneamente sia al telepedaggio che al pagamento cash e titolo magnetico. La pista può essere convertita al solo telepedaggio o alla sola esazione manuale.

Pertanto, tutte le piste di uscita di A58 sono abilitate all'esazione con sistemi automatici.

L'indicatore tiene conto delle ore di chiusura delle piste dovute a chiusure per manutenzione o per guasto tecnico. Non si tiene conto delle ore di chiusura per motivi gestionali (p.es.: consumo uniforme delle scorte di banconote/monte per resto, ecc.).

3.2. SOGLIE

Le soglie rappresentano le ore complessive di chiusura rispetto a tutte le piste
La soglia di riferimento è pari a (ore annuali indisponibili) / 8.760 ore x n° piste

Le soglie rappresentano le ore complessive di chiusura rispetto a tutte le piste
La soglia di riferimento è pari a (ore annuali indisponibili) / 8.760 ore x n° piste

Soglia minima: 10% pari a 24.528 ore di piste indisponibili, corrispondenti al 90% delle piste disponibili
Soglia obiettivo: 5% pari a 12.264 ore di piste indisponibili, corrispondenti al 95% delle piste disponibili
Best practice: 0% pari a 0 ore di piste indisponibili, corrispondenti al 100% delle piste disponibili.

3.3. IMPLEMENTAZIONE

Dato immediatamente rilevabile, dopo aver validato l'algoritmo di calcolo.

3.4. MODALITÀ DI RILEVAZIONE

La quantificazione dell'indicatore avviene sulla base delle registrazioni presenti nel sistema gestionale delle piste di esazione.

Il dato viene quantificato ogni mese e il valore dell'indicatore è ottenuto dalla media dei 12 dati registrati negli ultimi 12 mesi.

4. STATO DELLA PAVIMENTAZIONE (DIFETTI DEL MANTO STRADALE)

4.1. DESCRIZIONE

Indicatore proposto: indice lpav – indicatore di stato strutturale delle pavimentazioni

$$lpav = 0,6 I_{a1} + 0,4 I_{a2}$$

È un indicatore convenzionalmente registrato dalle concessionarie e previsto in convenzione.

Valori registrati per A58:

Data	lpav
29/09/2016	86,61
30/07/2017	85,85
30/07/2018	83,85
30/08/2019	82,72
30/06/2020	81,44
30/08/2021	79,94
26/07/2022	77,02

La serie storica dell'lpav di A58 rappresenta il decadimento della pavimentazione di una autostrada nuova e quindi con valori significativamente più alti rispetto alle autostrade storiche di analogo contesto geografico; pertanto, si propongono alcuni valori soglia che dovranno essere ri-valutati nel successivo periodo regolatorio alla luce di un naturale invecchiamento dell'opera.

Il fatto che l'intera rete di ns competenza sia strutturata con miscele drenanti, se da una parte porta enormi vantaggi all'utenza con condizioni meteo avverse, dall'altra, sia in fase di costruzione che di manutenzione, alza l'asticella nei riguardi delle caratteristiche delle materie prime e delle lavorazioni necessarie, sbilanciando molto l'efficacia degli interventi in relazione ai parametri lpav sulla natura e sulla qualità degli aggregati, sulla continuità delle stese e sul tempo di realizzazione dei lavori rispetto al rilievo delle caratteristiche delle pavimentazioni.

Si tenga conto che l'effetto della temporalità degli interventi rispetto ai rilievi e del rapido decadimento prestazionale manifestato dai tappeti drenanti in termini di aderenza, potrebbero rendersi necessarie quantità importanti di km di corsia da ripristinare perché possano essere apprezzati degli incrementi di lpav (dal 20% della rete in su, considerate che la A58 è valutata lunga 66 km + svincoli + interconnessioni), oppure potrebbe risultare necessario concentrare gli interventi in intervalli di tempo incompatibili con la durata delle lavorazioni, con le necessità di manutenzione che hanno genesi differenti rispetto al risultato lpav e con le condizioni meteo non sempre idonee.

Queste variabili, realisticamente, non potranno mai essere governate in toto dalla Concessionaria. In considerazione dell'ultimo aspetto sopra richiamato, è condivisa dagli specialisti la previsione di due indagini nel corso dell'anno; la valutazione delle soglie è:

Soglia minima: 68

Soglia obiettivo: 73-74 *

Best practice: 78-80 **

* Forchetta che rappresenta il livello medio registrato sulle reti non nuove con quantità annuali di km ripristinati nella corsia investigata comprese fra il 5% e il 15% rispetto ai km totali. Per inciso, il livello raggiunto da A58 nel 2023 si dovrebbe attestare a 74

*** Forchetta che rappresenta il livello raggiungibile a fronte di quantità annuali di km ripristinati nella corsia investigata, realizzate per più anni consecutivi, superiori al 30% dei km totali (80 si raggiunge col 60%).*

4.2. SOGLIE

Soglia minima: 68

Soglia obiettivo: 74

Best practice: 80

4.3. IMPLEMENTAZIONE

Dato immediatamente rilevabile.

4.4. MODALITÀ DI RILEVAZIONE

La quantificazione dell'indicatore avviene sulla base delle registrazioni semestrali condotte secondo l'usuale modalità di rilevazione.

Il valore dell'indicatore è ottenuto dalla media dei 2 dati registrati negli ultimi 12 mesi.

Pu *h*

6. PREDISPOSIZIONE DI ADEGUATE AREE DI SOSTA (RISPETTO ALLA SUPERFICIE COMPLESSIVA) RISERVATE AI VEICOLI PER L'AUTOTRASPORTO DI MERCI

6.1. DESCRIZIONE

L'indicatore ha lo scopo di monitorare la disponibilità di superficie destinata allo stazionamento dei mezzi per il trasporto di merci nelle aree di servizio e nelle aree di sosta, rispetto alla superficie complessiva dell'area e parametrato rispetto alle AdS presenti lungo la tratta.

Nel caso di A58 sono presenti due sole AdS: Muzza Est e Muzza Ovest, una per carreggiata, la cui dotazione di parcheggi è così prevista:

Muzza Est

n°28 stalli pesanti: 2.072,50 mq circa
Superficie area di parcheggio: 3.016,00 mq circa
%stalli veicoli Pesanti su superficie totale: 68%

Muzza Ovest

n°28 stalli pesanti: 2.072,50 mq circa
Superficie area di parcheggio: 3.029,0 mq circa
%stalli Veicoli Pesanti su totale: 68%

Si prevede di valutare il rapporto tra:

- %AdS, Percentuale di area di sosta dedicata ai mezzi pesanti rispetto all'area di sosta complessiva dell'AdS ("%AdS", pari al 68%)
- %HT, percentuale di traffico pesante rispetto al traffico totale, omogeneizzato all'ingombro fisico dei mezzi.

6.2. SOGLIE

Considerato che:

- uno stallone per mezzi pesanti occupa 72mq (4mx18m) e che uno per veicoli leggeri ne occupa 12,5mq (4mx2,5m), si determina un fattore di occupazione pari a 5 (superficie stallone pesanti / superficie stallone leggeri),
- nel 2022 l'incidenza dei veicoli pesanti è stata del 34%

la %HT misurata per il 2022 risulta pari a: $34 \cdot 5 / (34 \cdot 5 + 66 \cdot 1) = 72\%$

Rapporto (%AdS) / (%HT) = $68\% / 72\% = 0,95$; pertanto si considera la **soglia obiettivo è pari allo 0,9**.

Se il traffico pesante aumenta, ma non aumenta la superficie a disposizione, allora il parametro si abbassa; ipotizzando di registrare il 40% di traffico pesante, con invarianza degli spazi a disposizione, si determina $\%AdS / \%HT = 68\% / 77\% = 0,88$; pertanto si considera la **soglia minima è pari allo 0,8**.

Inoltre, la soglia best practice è da considerarsi teorica perché l'ampliamento delle aree di servizio deve seguire uno specifico iter autorizzativo, che non è completamente controllato dalla Concessionaria.

Visto che, nello spirito degli indicatori, andrebbe premiato un incremento di superficie disponibile a parità di traffico pesante, qualora il Concessionario proponesse un progetto di adeguamento, e questo venisse approvato, allora la nuova soglia obiettivo dovrebbe coincidere con tale nuova configurazione. Per Esempio,

se la superficie per mezzi pesanti incrementasse del 10%, portandola dal 68% al 75% dell'area disponibile, a parità di %HT avremmo $\%AdS / \%HT = 75\% / 72\% = 1,04$

Soglia minima: 0,8

Soglia obiettivo: 0,9

Best practice: 1

6.3. IMPLEMENTAZIONE

Le Aree di Servizio sono in fase di progettazione e costruzione, se ne stima l'apertura entro la fine del 2023. Fino al collaudo, i dati riportati sono da ritenersi indicativi.

6.4. MODALITÀ DI RILEVAZIONE

Il dato viene quantificato ogni mese e il valore dell'indicatore è ottenuto dalla media dei 12 dati registrati negli ultimi 12 mesi.

Le Aree di Servizio sono in fase di progettazione e costruzione, se ne stima l'apertura entro la fine del 2023. Fino al collaudo, i dati riportati sono da ritenersi indicativi.

7. IMPIEGO DI INTELLIGENT TRANSPORTATION SYSTEMS (ITS), ANCHE AL FINE DI EFFICIENTARE LA LOGISTICA E PERSEGUIRE L'OTTIMIZZAZIONE DELL'UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA DA PARTE DEI VEICOLI PESANTI E DEI VEICOLI LEGGERI

7.1. DESCRIZIONE

La Delibera, nella descrizione dell'area tematica, specifica che l'impiego di ITS dovrebbe essere finalizzato ad efficientare la logistica e perseguire l'ottimizzazione dell'utilizzo dell'infrastruttura da parte dei veicoli leggeri e pesanti.

Nella Relazione Illustrativa alla delibera 16/2019 si fa riferimento anche a quanto previsto in materia dal Decreto 28 febbraio 2018 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, recante «*Modalità attuative e strumenti operativi della sperimentazione su strada delle soluzioni di Smart road e di guida connessa e automatica*», che però risulta ancora in fase sperimentale.

Applicando l'impiego di tecnologie moderne e legate ai *big data*, si propone di fornire i tempi di percorrenza tra casello e casello della A58 attingendo ad un servizio esterno (p.e.s.: Google, Vodafone) che consenta di personalizzare la gestione ed elaborazione delle informazioni.

Una volta ottenuti i dati dal fornitore, questi dati saranno rappresentati, in tempo reale, su una mappa disponibile sul sito internet societario; ad esempio:



La società, inoltre, valuterà se trasmettere l'informazione direttamente agli utenti tramite un sistema di messaggistica istantanea, per es. Telegram.

Inoltre, le stesse informazioni verranno replicate sui PMV della tratta, quando sugli stessi non dovranno essere presentate informazioni specifiche relative alla circolazione.

7.2. SOGLIE

Si prevede di verificare la disponibilità delle informazioni del dato

Soglia minima: informazioni disponibili sui portali autostradali nel 94% dell'anno, pari 343 giorni/anno

Soglia obiettivo: informazioni disponibili sui portali autostradali nel 97% dell'anno, pari 354 giorni/anno

Best practice: informazioni disponibili sui portali autostradali nel 100% dell'anno, pari 365 giorni/anno

7.3. IMPLEMENTAZIONE

Il dato verrà verificato annualmente sulla base delle informazioni fornite dal fornitore e verificate dal Concessionario tramite uno specifico algoritmo di calcolo che dovrà essere progettato e realizzato.

Ai fini della valutazione della performance raggiunta, il Concessionario dovrà fornire evidenza dell'effettivo funzionamento giornaliero degli alert informativi sui portali. A tal fine dovranno essere predisposti report semestrali.

8. DISPONIBILITÀ DI SERVIZI DI CONNETTIVITÀ (RADIO-MOBILE) E COPERTURA DEL SEGNALE RADIO SULLA RETE AUTOSTRADALE, INTEROPERABILI, APERTI, ED IN LINEA CON LE PIÙ AVANZATE E CONSOLIDATE TECNOLOGIE DEL SETTORE DELLE TELECOMUNICAZIONI;

8.1. DESCRIZIONE

L'indicatore rappresenta la misura della copertura del segnale radio GSM lungo l'infrastruttura, con particolare riferimento alle gallerie, visto che il resto della A58 corre in rilevato o trincea all'aperto ed in zone in cui il segnale è ampiamente disponibile.

Lungo la A58 sono presenti le seguenti gallerie:

Denominazione Opera	Tipo Galleria	Lungh Tot m
AdS Brianza	Artificiale	64
Interconnessione A4	Artificiale	67
Villoresi	Artificiale	63
Gessate M2	Artificiale	100
Martesana	Artificiale	440
Cologno	Artificiale	341

Da cui si desume che le due opere di maggior lunghezza, in cui si potrebbero rilevare problemi di ricezione, sono la GA Cologno e la GA Martesana.

Si prevede l'installazione di un sistema di rilevamento del segnale GSM al centro delle gallerie (in entrambe le carreggiate) che registrerà la presenza, o meno, del segnale GSM.

Tale apparato dovrà essere supportato da un sistema gemello ubicato ad entrambe gli imbocchi che verifichi la presenza del segnale diffuso dal gestore della rete GSM; qualora questo apparato di controllo non rilevasse il segnale, la lettura verrebbe azzerata perché il problema non è causato dalle caratteristiche intrinseche dell'opera ma della rete di distribuzione del segnale.

8.2. SOGLIE

Soglia minima: assenza del segnale per il 20% del tempo previsto in 12 mesi

Soglia obiettivo: assenza del segnale per il 10% del tempo previsto in 12 mesi

Best practice: presenza continua del segnale

8.3. IMPLEMENTAZIONE

È necessario stabilire la modalità di indagine, installare le apparecchiature che eseguano il rilievo e, in secondo ordine, selezionare l'operatore radiomobile da usare come riferimento.

8.4. MODALITÀ DI RILEVAZIONE

Il dato verrà raccolto giornalmente in una settimana al mese (7 giorni su 7) che sarà indicata preventivamente dal Concedente.

Il dato annuo utilizzato per il calcolo dell'indicatore è costituito dalla media delle rilevazioni mensili effettuate negli ultimi 12 mesi.

9. IMPIEGO DI SISTEMI AUTOMATICI PER IL MONITORAGGIO STRUTTURALE DELLE INFRASTRUTTURE (IN PARTICOLARE OPERE DI ATTRAVERSAMENTO, MURI DI SOSTEGNO, RILEVATI E GALLERIE AUTOSTRADALI)

9.1. DESCRIZIONE

L'indicatore proposto fornisce il rapporto tra la superficie delle opere monitorate con la superficie totale delle opere.

Questo indicatore non deve essere relativo al solo monitoraggio automatico ma è esteso anche ai monitoraggi prismatici di tipo topografico e all'uso dell'interferometria satellitare.

Indicatore proposto: % **SUPERFICIE CON MONITORAGGIO STRUTTURALE**

$$\text{SUPERFICIE MONITORATA (\%)} = \frac{\text{superficie opere con monitoraggio strutturale}}{\text{superficie totale delle opere}}$$

Si propone di verificare, al termine del periodo regolatorio, la superficie orizzontale monitorata dell'impalcato di ponti e viadotti.

Complessivamente sono presenti lungo la carreggiata autostradale di A58 numero 4 viadotti per una superficie totale di circa: 54.400mq.

9.2. SOGLIE

Soglia minima: superficie monitorata pari al 5% della superficie complessiva dei viadotti

Soglia obiettivo: superficie monitorata pari al 10% della superficie complessiva dei viadotti

Best practice: superficie monitorata pari al 20% della superficie complessiva dei viadotti

La verifica verrà eseguita allo scadere del periodo regolatorio in oggetto.

9.3. IMPLEMENTAZIONE

Preliminarmente si devono individuare le opere che possono essere sottoposte ad ispezione, dopodiché si dovrà procedere a progettare ed eseguire le installazioni di strumentazione.

Ai fini della valutazione della performance raggiunta, il Concessionario dovrà fornire evidenza dell'effettivo funzionamento dei dispositivi di monitoraggio posti sulle opere. A tal fine dovranno essere predisposti report semestrali.

Queste operazioni, considerato anche il percorso autorizzativo, potranno essere installate in non meno di 24 mesi a partire dall'approvazione dell'indicatore.

10.IMPIEGO DI TECNOLOGIE FREE FLOW PER L'ESAZIONE DELLE TARIFFE AUTOSTRADALI IN GRADO DI EVOLVERE VERSO SOLUZIONI INTEROPERABILI A LIVELLO COMUNITARIO

10.1. DESCRIZIONE

L'indicatore valuta l'utilizzo di tecnologie free flow lungo la tratta, al momento non implementate lungo A58. È infatti opportuno ricordare che il telepedaggio non è una tecnologia free flow, perché è prevista la fermata con sbarra abbassata, per esempio, in caso di anomalia del sistema di lettura.

L'introduzione di una tecnologia free flow riguarda, necessariamente, tutto il comparto autostradale interconnesso, e pertanto al momento non è valutabile.

10.2. SOGLIE

Soglia minima: DA DEFINIRE

Soglia obiettivo: DA DEFINIRE

Best practice: DA DEFINIRE

10.3. IMPLEMENTAZIONE

Da avviare dopo una sperimentazione/valutazione successiva al periodo regolatorio 2024-2028.

11. CUSTOMER SATISFACTION RISPETTO AI LIVELLI DI SERVIZIO COMPLESSIVO E SPECIFICO PER AREE DI INTERESSE DEFINITE DAL CONCEDENTE

11.1. DESCRIZIONE

La customer satisfaction (CS) è un'area tematica riferita alla qualità percepita che riguarda la qualità erogata, misurabile oggettivamente. La CS pone quindi evidenti dubbi in termini di controllabilità da parte delle concessionarie, in quanto i risultati delle misurazioni non sarebbero riconducibili alle performance dei singoli concessionari. Si osserva inoltre, rispetto a questa area così come definita, un elevato tasso di variabilità dovuto alla selezione del campione, al luogo/circostanza/modalità di somministrazione dei questionari, al periodo dell'anno, etc. Ne consegue che le indagini di customer risultanti dai questionari somministrati agli utenti dalle diverse concessionarie non sarebbero confrontabili, con evidente difficoltà ad individuare le soglie di settore.

Date le criticità descritte proposto di coprire l'area customer satisfaction utilizzando i risultati **dell'indicatore sui tempi di risposta ai reclami, già inserito nella carta dei servizi.**

11.2. SOGLIE

Soglia minima: 10 giorni lavorativi per l'85% segnalazioni
Soglia obiettivo: 10 giorni lavorativi per l'95% segnalazioni
Best practice: 10 giorni lavorativi per l'100% segnalazioni

11.3. IMPLEMENTAZIONE

Immediatamente attuabile.

11.4. MODALITÀ DI RILEVAZIONE

La rilevazione viene effettuata sulla base delle informazioni fornite dal concessionario, e valutata su base annua.

12.IMPIEGO DI BARRIERE DI SICUREZZA LATERALI IN RAGIONE DELLA LORO CONFORMITÀ ALLA NORMATIVA TECNICA VIGENTE

12.1. DESCRIZIONE

Indicatore proposto: % annua di tratta riqualificata con barriere di sicurezza a norma

L'indicatore permette di quantificare la percentuale di barriere installate che rispettano la normativa tecnica vigente (DM 223/92 e successive modifiche e integrazioni).

$$\text{ESTENSIONE RIQUALIFICATA (\%)} = \frac{\text{estensione km di rete autostr. Riqualificata}}{\text{estensione totale della rete}}$$

L'indicatore è calcolato come il rapporto tra l'estensione lorda di tratta oggetto di riqualifica e l'estensione lorda totale di rete al netto delle tratte oggetto di ampliamento o potenziamento.

Attualmente lungo la A58 non sono previsti tratti di barriera da riqualificare, essendo l'infrastruttura di recente realizzazione e che non sono state emanate nuove normative dall'apertura della tratta.

Lunghezza A58 32,80 km.

Estesa barriere L x 4= 131,2

Estesa da riqualificare: 0

12.2. SOGLIE

Soglia minima: 98%

Soglia obiettivo: 99%

Best practice: 100%

12.3. IMPLEMENTAZIONE

Il dato verrà verificato annualmente sulla base delle informazioni fornite dal Concessionario.

L'indicatore potrà essere modificato/aggiornato nel momento in cui, emergendo nuove normative, si dovrà prevedere una campagna di investimenti finalizzata alla riqualifica delle barriere.

Ai fini della valutazione della performance raggiunta, il Concessionario dovrà fornire evidenza dell'effettiva presenza su tutto l'asse autostradale delle barriere conformi alla normativa vigente, anche in caso di sostituzione per eventi incidentali. A tal fine dovranno essere predisposti report semestrali.



13.IMPIEGO DI BARRIERE ANTIRUMORE, IN ATTUAZIONE DEL PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO AMBIENTALE PREVISTO DALLA LEGGE 26 OTTOBRE 1995, N. 447 E SUCCESSIVI DECRETI ATTUATIVI

13.1. DESCRIZIONE

L'indicatore ha lo scopo di monitorare l'avanzamento della realizzazione delle barriere antirumore in attuazione del Piano di Risanamento Acustico (PRA) rispetto ai chilometri di tratta complessiva da risanare con il Piano di Risanamento Acustico.

L'avanzamento in km di tratta riqualificata sarà calcolato in maniera proporzionale all'avanzamento economico dei lavori.

Formula di calcolo:

$$\text{ESTENSIONE RISANATA (\%)} = \frac{\text{estensione km di rete autostr. risanata acusticamente}}{\text{estensione totale di rete da risanare}}$$

Lungo la A58 sono state installate in fase di costruzione 13.805 m di barriere fonoassorbenti a cui si aggiungono 3.125m alle interconnessioni A1 e A4 per un totale di 16930, già conformi alle previsioni del PRA.
Estesa da riqualificare: 0

13.2. SOGLIE

Soglia minima: 98%
Soglia obiettivo: 99%
Best practice: 100%

13.3. IMPLEMENTAZIONE

Il dato verrà verificato annualmente sulla base delle informazioni fornite dal Concessionario.

L'indicatore potrà essere modificato/aggiornato nel momento in cui, emergendo nuove normative, si dovrà prevedere una campagna di investimenti finalizzata alla riqualifica delle barriere.

Ai fini della valutazione della performance raggiunta, il Concessionario dovrà fornire evidenza dell'effettiva presenza su tutto l'asse autostradale delle barriere antirumore conformi alla normativa vigente, anche in caso di sostituzione per eventi accidentali. A tal fine dovranno essere predisposti report semestrali.

14.DEFINIZIONI DEI PERIODI DI RILEVAMENTO ANNUALE

Si precisa che i periodi di rilevamento saranno comunicati dal Concedente di anno in anno applicando i seguenti criteri:

- la settimana da analizzare è "lunedì-domenica";
- la settimana oggetto di indagine indicata non dovrà essere a cavallo di due mesi ma ricompresa interamente nel mese di indagine;
- il periodo di indagine sarà tra 1° luglio anno precedente – 30 giugno anno successivo. In tal modo il sarà possibile rendicontare gli indicatori entro ottobre, periodo in cui viene avviata l'istanza per l'eventuale riconoscimento di variazione tariffaria per l'anno successivo.



15. CALCOLO DEL PESO DEGLI INDICATORI

Il peso di ciascun indicatore è stato determinato in base alla significatività del medesimo e all'attuale livello di implementazione già presente sull'autostrada.

L'attuazione della procedura di valutazione del parametro "Qualità" ai fini della determinazione dell'incremento tariffario potrà avvenire a seguito del periodo di 24 mesi successivo al parere favorevole del CIPESS sul Piano Economico Finanziario, fermo restando che da subito verranno progressivamente implementate le attività di lettura e monitoraggio degli indicatori.

Nella seguente tabella vengono riassunti gli indicatori e l'esito della analisi sulla loro applicabilità.

	Definizione indicatore (delibera ART 29/2020)	Data di attivazione degli indicatori	Peso
1	Velocità media di percorrenza del flusso veicolare	A partire da 24 mesi dalla presentazione a CAL del piano per avvio investimenti e sperimentazione	11
2	Disponibilità dell'infrastruttura	Come 1	11
3	Fluidità ai caselli	Come 1	11
4	Stato della pavimentazione	Da subito	11
5	Aggiornamento dinamico delle informazioni tramite pannelli a messaggio variabile	Come 1	7
6	Predisposizione di adeguate aree di sosta riservate ai veicoli per l'autotrasporto di merci	Da subito, ad apertura AdS	7
7	Impiego di Intelligent Transportation System (ITS), anche al fine di efficientare la logistica	Come 1	11
8	Disponibilità dei servizi di connettività (radio mobile) e copertura del segnale radio sulla rete autostradale, interoperabili, aperti, ed in linea con le più avanzate e consolidate tecnologie del settore delle telecomunicazioni	Da subito	11
9	Impiego di sistemi automatici per il monitoraggio strutturale delle infrastrutture	Come 1	7
10	Impiego di tecnologie free flow per l'esazione delle tariffe autostradali in grado di evolvere verso soluzione interoperabili a livello comunitario	Non applicabile	n.a.
11	Customer satisfaction rispetto ai livelli di servizio complessivo e specifico per aree di interesse definite dal Concedente	Da subito	11
12	Impiego di barriere di sicurezza laterali in ragione della loro conformità alla normativa tecnica vigente	Da subito	1
13	Impiego di barriere antirumore, in attuazione del Piano di Risanamento acustico ambientale previsto dalla legge 26 ottobre 1995, n. 447 e successivi decreti attuativi.	Da subito	1

100 %

In rosso: indicatore non applicabile

In giallo: indicatore che necessita un periodo di implementazione/calibrazione

In verde: indicatore immediatamente applicabile