

SECONDO ATTO AGGIUNTIVO
ALLA CONVENZIONE UNICA DI TANGENZIALE DI NAPOLI
SOTTOSCRITTA IL 28 LUGLIO 2009
APPROVATA CON LEGGE 29 DICEMBRE, N. 191

TRA

il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in seguito per brevità "Concedente", elettivamente domiciliato in Piazzale Porta Pia 1 - 00198 Roma (RM) (C.F.: 97532760580), in persona del Dott. Felice Morisco, Direttore Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessionari autostradali, in virtù dei poteri conferitigli con DPCM del 12 agosto 2021, registrato alla Corte dei Conti al n. 2816 in data 26 settembre 2021

E

la Società Tangenziale di Napoli S.p.A, con sede legale in Napoli, Via Cintia, svincolo Fuorigrotta, in seguito per brevità "Concessionario", (C.F. n. 01513210581 e P.I. n. 01368900633), in persona di ing. Luigi Massa, Amministratore delegato giusta poteri allo stesso conferiti il 19.03.2020

*

L'anno duemilaventidue, il giorno 28 del mese di dicembre, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in Roma, Piazzale di Porta Pia n.1, le Parti, come sopra costituite, convengono e stipulano quanto segue.

PREMESSO

che in data 28 luglio 2009, è stata sottoscritta tra l'Anas-Ente Nazionale per le Strade e la Società Tangenziale di Napoli S.p.A. lo Schema di Convenzione Unica ai sensi dell'art. 2, commi 82 e seguenti del decreto legge 3 ottobre 2006 n. 262, convertito dalla legge 24 novembre 2006, n. 286 e s.m.i. che disciplina il rapporto di concessione per la costruzione e la gestione delle autostrade assentite;

che l'art. 2, comma 202 della legge 23 dicembre 2009 n. 191 – che modifica l'art. 8 duodecies del decreto legge 8 aprile 2008, n. 59 convertito con modificazioni dalla legge 6 giugno 2008 n. 101 – ha approvato tutti gli schemi di convenzione già sottoscritti da ANAS S.p.A. con le società concessionarie autostradali alla data del 31 dicembre 2009, “[..] a condizione che i suddetti

schemi recepiscono le prescrizioni richiamate dalle delibere CIPE di approvazione, ai fini della invarianza di effetti sulla finanza pubblica, fatti salvi gli schemi di convenzione già approvati”; che il Concedente e il Concessionario, in attuazione della citata legge 191/2009, hanno adeguato con Atto di recepimento lo Schema di Convenzione Unica sottoscritto in data 28 luglio 2009, per recepire le prescrizioni di cui alla delibera CIPE n. 25 del 13 maggio 2010; che a seguito della sottoscrizione del citato Atto di recepimento, avvenuta in data 24 novembre 2010, il suddetto schema di Convenzione Unica è divenuto efficace; che a decorrere dal 1° ottobre 2012, per effetto del combinato disposto degli art. 11, comma 5, del decreto-legge 29 dicembre 2011, n. 216, convertito dalla legge 24 febbraio 2012 n. 14, e art. 36 del decreto legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito con modificazioni dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è subentrato ad ANAS S.p.A. nelle funzioni di Concedente in tutte le convenzioni di concessione autostradale in essere alla predetta data; che per dare attuazione alla summenzionata disposizione normativa, con D.M. 1° ottobre 2012, n. 341, è stata istituita presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la Struttura di Vigilanza sulle concessionarie autostradali - a cui sono state conferite le funzioni di Concedente – divenuta, dapprima Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali ai sensi del DPCM n. 72 del 11.02.2014 e successivamente Direzione Generale per le Strade e le Autostrade, l’Alta Sorveglianza sulle Infrastrutture Stradali e la Vigilanza sui Contratti Concessori Autostradali; che in data 22 febbraio 2018 è stato sottoscritto il primo Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica di Tangenziale di Napoli relativo all’aggiornamento quinquennale (2014 – 2018) del piano economico finanziario allegato alla Convenzione; che il citato Atto Aggiuntivo ha acquisito efficacia con l’approvazione dello stesso con decreto da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell’Economia e delle Finanze n. 131 del 16 marzo 2018, registrato alla Corte dei Conti in data 23 aprile 2018; VISTO il decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, che, nel modificare gli articoli 37 e 43 del decreto-legge n. 201/2011, ha attribuito all’Autorità di regolazione dei trasporti la competenza a definire il sistema tariffario di pedaggio anche delle convenzioni in essere, nonché ad esprimere un parere nell’ambito della procedura di aggiornamento/revisione periodica delle medesime convenzioni; VISTO l’articolo 43, commi 1, 2 e 2 bis del decreto-legge n. 201/2011, convertito con modificazioni dalla legge n. 214 del 22 dicembre 2011, con le modifiche introdotte dall’art. 16, comma 1, lett. b), del decreto-legge n. 109/2018, convertito, con modificazioni dalla legge n. 130/2018;

VISTA la delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti n. 79 del 2019 recante "Conclusione del procedimento avviato con delibera 16/2019 - Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica ANAS S.p.a. – Tangenziale di Napoli S.p.a.;"

VISTO l'articolo 13, comma 3, del decreto-legge n. 162 del 30 dicembre 2019, convertito, con modificazioni nella legge 28 febbraio 2020, n. 8, come modificato dall'articolo 13, comma 5, del D.L. 31 dicembre 2020, n. 183, convertito, con modificazioni, dalla Legge 26 febbraio 2021, n. 21 e successivamente dall'articolo 2, comma 1, del D.L. 10 settembre 2021, n. 121, con modificazioni, dalla Legge 9 novembre 2021, n. 156, che prevede: "*Per i concessionari il cui periodo regolatorio quinquennale è pervenuto a scadenza, il termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali relative agli anni 2020 e 2021 e di quelle relative a tutte le annualità comprese nel nuovo periodo regolatorio è differito sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei piani economici finanziari predisposti in conformità alle delibere adottate ai sensi dell'articolo 16, comma 1, del decreto-legge n. 109 del 2018, dall'Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'articolo articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Entro il 30 marzo 2020 i concessionari presentano al Concedente le proposte di aggiornamento dei piani economico finanziari, riformulate ai sensi della predetta normativa, che annullano e sostituiscono ogni precedente proposta di aggiornamento. L'aggiornamento dei piani economici finanziari presentati nel termine del 30 marzo 2020 è perfezionato entro e non oltre il 31 dicembre 2021*";

VISTO altresì l'articolo 35, comma 1, del decreto-legge n.162 del 30 dicembre 2019, convertito, con modificazioni nella legge 28 febbraio 2020, n. 8 che prevede: "*1. In caso di revoca, di decadenza o di risoluzione di concessioni di strade o di autostrade, ivi incluse quelle sottoposte a pedaggio, nelle more dello svolgimento delle procedure di gara per l'affidamento a nuovo concessionario, per il tempo strettamente necessario alla sua individuazione, ANAS S.p.a., in attuazione dell'articolo 36, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, può assumere la gestione delle medesime, nonché svolgere le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria e quelle di investimento finalizzate alla loro riqualificazione o adeguamento. Sono fatte salve le eventuali disposizioni convenzionali che escludano il riconoscimento di indennizzi in caso di estinzione anticipata del rapporto concessorio, ed è fatta salva la possibilità per ANAS S.p.a., ai fini dello svolgimento delle attività di cui al primo periodo, di acquistare gli eventuali progetti elaborati dal concessionario previo pagamento di un corrispettivo determinato avendo riguardo ai soli costi di progettazione e ai diritti sulle opere dell'ingegno di cui all'articolo 2578 del codice civile. Con decreto adottato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro*

dell'economia e delle finanze, sono disciplinati l'oggetto e le modalità di svolgimento della gestione provvisoria assegnata ad ANAS S.p.a. Qualora l'estinzione della concessione derivi da inadempimento del concessionario si applica l'articolo 176, comma 4, lettera a) del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, anche in sostituzione delle eventuali clausole convenzionali, sostanziali e procedurali, difformi, anche se approvate per legge, da intendersi come nulle ai sensi dell'articolo 1419, secondo comma, del codice civile, senza che possa operare, per effetto della presente disposizione, alcuna risoluzione di diritto. L'efficacia del provvedimento di revoca, decadenza o risoluzione della concessione non è sottoposta alla condizione del pagamento da parte dell'amministrazione concedente delle somme previste dal citato articolo 176, comma 4, lettera a)";

VISTA la nota n. 20233 del 19 luglio 2021 con la quale il Concedente ha comunicato, relativamente agli effetti economici risultanti dall'emergenza sanitaria da Covid 19, la metodologia delineata dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, per l'intero settore autostradale, da richiamare nel presente Atto aggiuntivo;

CONSIDERATO che in ragione di quanto sopra le parti intendono procedere alla revisione della Convenzione Unica ai fini dell'attuazione, per tutta la durata della concessione, della disciplina tariffaria introdotta, ai sensi del decreto legge 28 settembre 2018, n. 109, dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti con la delibera n. 79 del 2019; dell'adozione di modalità e procedure riconducibili alle migliori pratiche di controllo con cui effettuare le attività di verifica sullo stato delle infrastrutture gestite e la programmazione degli interventi manutentivi; dell'applicazione della disciplina di cui all'articolo 35 del decreto-legge n.162 del 2019, in conformità alla puntuale tipizzazione delle ipotesi di grave inadempimento che giustificano la risoluzione della Convenzione;

VISTA la Delibera CIPESS n. 27 del 2 agosto 2022, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 294 del 17 dicembre 2022, con la quale è stato formulato parere favorevole in ordine allo schema di secondo Atto aggiuntivo alla Convenzione tra il Ministero delle infrastrutture e mobilità sostenibili (concedente) e Tangenziale di Napoli S.p.A. (concessionario) e al relativo Piano economico finanziario per il periodo regolatorio 2019-2023, con le prescrizioni e le raccomandazioni di cui al parere NARS n. 2 del 26 luglio 2022;

Le Parti, come sopra costituite, convengono e stipulano quanto segue.

ARTICOLO 1

(Premesse)

1. Le premesse e gli allegati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente secondo

Atto aggiuntivo.

ARTICOLO 2

(Allegati)

1. L'art. 2, comma 3 della Convenzione, come già modificato dal primo Atto Aggiuntivo del 22.02.2018, è sostituito come segue:

“3. *Fanno parte integrante della presente Convenzione i seguenti allegati:*

- A) *Tariffe di pedaggio;*
 - B) *Piano Finanziario Regolatorio (PFR): il modello unificato di pianificazione finanziaria-regolatoria, che il concessionario redige in conformità allo schema adottato dall'Autorità (Allegato - Tabella 1), da allegare alla concessione e da aggiornare annualmente, per la verifica di conformità del Sistema tariffario adottato.*
 - C) *Qualità*
 - D) *Aggiornamento tariffario;*
 - E) *Piano Economico Finanziario (PEF): il modello di pianificazione economico-finanziaria relativa all'attività oggetto di concessione e alle attività commerciali collegate redatto sulla base delle ipotesi tariffarie sviluppate nel PFR.*
 - F) *Piano della manutenzione: documento di pianificazione degli interventi di manutenzione ordinaria distinta per classificazione dei lavori.*
 - G) *Elenco delle subconcessioni dei servizi nelle aree di servizio autostradali: documento ricognitivo dei rapporti di subconcessioni in essere;*
 - H) *Studio di traffico: analisi delle previsioni di traffico formulate per la predisposizione del PEF/PFR, elaborate e certificati da soggetti terzi indipendenti per il primo quinquennio regolatorio;*
- H-bis) Meccanismo di calcolo del revenue sharing*
- I) *Dichiarazione di cui all'articolo 5, comma 6 della Direttiva Ministeriale 283/98;*
 - J) *Elenco elaborati dei progetti: documento ricognitivo e di aggiornamento dei progetti preliminari, definitivi ed esecutivi, eseguiti su autorizzazione del Concedente, e di quelli già validati dallo stesso Concedente;*
 - K) *Elenco e descrizione delle opere. Piano degli investimenti: documento di pianificazione delle opere in corso e di quelle da realizzare (definiti sulla base dei criteri stabiliti nella regolazione ART), corredata per ciascuna opera dello stato di avanzamento dei lavori avviati e da un cronoprogramma dei lavori da eseguire, da aggiornare annualmente per la verifica di conformità del Sistema tariffario adottato; il documento evidenzia*

separatamente gli interventi non remunerati in tariffa, concordati tra le Parti a titolo di misure compensative. Il documento è inclusivo dei cronoprogrammi degli interventi.

- L) Sistema di contabilità separata: il modello di allocazione delle componenti economiche e patrimoniali, integrato alla contabilità generale e di bilancio, che il concessionario redige sulla base dei criteri definiti dalle delibere dell'Autorità di regolazione.*
- M) Cronoprogramma degli interventi*
- N) Sistema di sanzioni e penali: disciplinare per l'applicazione di sanzioni e di penali, aggiornato in coerenza con il secondo Atto Aggiuntivo;*
- O) Attestazione dei requisiti di solidità patrimoniale: documento di verifica e di aggiornamento degli elementi finanziari e patrimoniali che concorrono alla definizione di adeguati indici di solidità finanziaria e patrimoniale;*
- P) Elenco del contenzioso oggetto di rinuncia*

2. Tutti gli allegati inseriti all'articolo 2, comma 3, della Convenzione Unica, successivamente rimodulati e integrati con il primo Atto Aggiuntivo dell'8.09.2017, per come modificato dal precedente comma 1, sono sostituiti dagli allegati A), B), C), D), E), F), G), H), Hbis), I), J), K), L), M), N), O), P) al presente secondo Atto Aggiuntivo.

ARTICOLO 3

(Definizioni)

- 1. Salvo diversa specifica indicazione, i seguenti termini avranno il significato qui di seguito indicato:
 - a. **Periodo concessorio:** il periodo di durata della concessione previsto dalla convenzione sulla base del quale sono redatti il Piano Economico Finanziario e il Piano Finanziario Regolatorio.
 - b. **Periodo regolatorio:** il periodo di cinque anni, al termine del quale sono soggetti ad aggiornamento il Piano Economico Finanziario ed il Piano Finanziario Regolatorio, nel rispetto dei principi e dei criteri stabiliti nel presente documento, anche correttivamente alla revisione dei parametri del price cap (tra i quali i costi — meglio definiti al punto 5.5 della Delibera ART n. 79/2019 — riferibili all'Anno base, le previsioni di traffico e l'indicatore di produttività X) e del WACC
 - c. **Anno base:** l'ultimo esercizio per il quale sia disponibile un bilancio approvato nelle forme prescritte e certificato da società di revisione contabile, sulla cui base il concessionario sia in grado di predisporre i dati della contabilità regolatoria.

- d. **Anno ponte:** l'esercizio che si interpone tra l'Anno base ed il primo anno del periodo regolatorio, nel corso del quale il concessionario provvede agli adempimenti inerenti all'elaborazione ed alla presentazione al concedente ed all'Autorità della proposta di revisione del Piano Economico Finanziario e del Piano Finanziario Regolatorio.
- e. **Price cap:** il metodo di definizione e adeguamento tariffario, che identifica un vincolo superiore alla dinamica della componente tariffaria di gestione (come definita al punto 5.2 della Delibera ART n. 79/2019), per ciascun anno del periodo regolatorio, nonché un riallineamento della stessa, attraverso l'applicazione dell'indicatore di produttività Xt.
- f. **Percentuale complessiva di recupero di efficienza produttiva X*:** percentuale complessiva di recupero di produttività fissata con cadenza quinquennale dall'Autorità per la concessione.
- g. **Indicatore di produttività Xt:** il fattore percentuale di adeguamento annuale (secondo la formula del price cap) della componente tariffaria di gestione imputato a ciascun periodo regolatorio (ed eventualmente variabile all'interno dello stesso), derivato dal valore di X*.
- h. **Asset reversibili:** gli asset da devolvere gratuitamente al concedente alla scadenza della concessione, ammortizzati in ogni esercizio in relazione alla loro residua possibilità di utilizzazione, tenuto conto della durata della concessione.
- i. **Asset non reversibili:** gli asset prevalentemente costituiti da beni quali immobili, automezzi, mobili, arredi, macchine d'ufficio non devolvibili gratuitamente al concedente alla scadenza della concessione, ammortizzati in ogni esercizio in relazione alla loro residua possibilità di utilizzazione, tenuto conto della vita utile e dell'eventuale valore residuo.
- j. **Oneri integrativi:** gli eventuali oneri specifici che il concessionario è tenuto a corrispondere allo Stato o ad altri soggetti preventivamente individuati, secondo modalità e tempistiche predeterminate, conseguenti ad eventuali obblighi di natura normativa o convenzionale connessi all'affidamento in concessione.
- k. **Opere realizzate o in corso di realizzazione:** ai fini tariffari si intendono realizzate o in corso di realizzazione le opere assentite dal concedente che, alla data di pubblicazione del presente Sistema tariffario sul sito web dell'Autorità, siano: (i) già realizzate, (ii) in corso di realizzazione, in quanto sia già intervenuta la stipula del contratto di affidamento dei lavori o, se antecedente, la consegna dei lavori.
- l. **Opere da realizzare:** ai fini tariffari si intendono da realizzare le opere assentite dal concedente che, alla data di pubblicazione del presente Sistema tariffario sul sito web dell'Autorità, siano: (i) da realizzare, per le quali non sia ancora intervenuta la stipula del contratto di affidamento dei lavori o, se antecedente, la consegna dei lavori, oppure (ii) oggetto di nuove

pattuizioni convenzionali

m. **Sistema tariffario previgente:** il regime tariffario previsto dalla convenzione di concessione vigente alla data di pubblicazione della Delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti n. 79 del 2019.

n. **Poste figurative:** le componenti tariffarie figurative, di segno positivo o negativo, finalizzate ad assicurare gradualità nell'evoluzione della tariffa, anche al fine di evitare squilibri di sistema, ivi compreso il mancato coordinamento fra i flussi di cassa prodotti dalla gestione autostradale e i fabbisogni finanziari necessari per la realizzazione dei nuovi investimenti.

o. **Revenue sharing:** il meccanismo di salvaguardia, basato sugli scostamenti tra le stime dei volumi di traffico e i relativi valori a consuntivo, finalizzato a limitare la realizzazione da parte del concessionario di maggiori ricavi derivanti da una eventuale sottostima dei volumi di traffico previsti nel PFR.

p. **Valore di subentro:** indennizzo a carico del subentrante per gli investimenti relativi alle opere assentite che il concessionario ha già eseguito e non ancora ammortizzato alla scadenza della concessione, pari al costo effettivamente sostenuto, al netto degli ammortamenti, dei beni reversibili non ancora ammortizzati come risultante dal bilancio di esercizio alla data dell'anno in cui termina la concessione, e delle variazioni eseguite ai fini regolatori.

q. **Modello econometrico delle frontiere di efficienza:** il modello adottato dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti di cui al punto 2.11 della Delibera 79/2019, per individuare, sulla base di analisi di benchmark effettuate a partire dai dati storici dei concessionari autostradali nazionali, i costi efficienti degli stessi in funzione di variabili tecniche ed economiche tra cui le estese chilometriche delle tratte autostradali esercite. Tale modello, inizialmente posto a base della delibera n. 70/2016 per la definizione degli ambiti ottimali di gestione, è stato successivamente utilizzato dall'Autorità per la determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale a partire dalla delibera n. 119/2017.

r. **Sistema tariffario previgente:** il regime tariffario previsto dalla convenzione di concessione vigente alla data di pubblicazione del presente Sistema tariffario sul sito web dell'Autorità.

s. **Piano Finanziario Regolatorio (PFR):** il modello unificato di pianificazione finanziaria-regolatoria, che il concessionario redige in conformità allo schema adottato dall'Autorità (Allegato - Tabella 1), da allegare alla concessione e da aggiornare annualmente, per la verifica di conformità del Sistema tariffario adottato.

ARTICOLO 4

(Adeguamento della Convenzione alla regolazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti)

I riferimenti alla delibera CIPE 20 dicembre 1996, n. 39/2007, contenuti nella Convenzione Unica devono intendersi sostituiti dai riferimenti alla delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti n. 79 del 2019, emanata in attuazione del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109.

ARTICOLO 5

(Obblighi del Concessionario)

1. L'articolo 3 della Convenzione Unica, come integrato da Atto Aggiuntivo del 22.02.2018, è così modificato:
 - a) al comma 2, lettera b), sono aggiunte in fine le seguenti parole: "*garantendo il livello ottimale delle condizioni di sicurezza delle autostrade nei termini rappresentati nel PEF*";
 - b) al comma 2, dopo la lettera b, è inserita la seguente:
"b-bis) il Concessionario è obbligato ad eseguire, anche mediante l'ausilio di soggetti terzi di elevata specializzazione, l'attività di verifica sullo stato delle infrastrutture gestite e la programmazione degli interventi manutentivi in conformità degli standard di controllo più avanzati dal punto di vista tecnico e dal punto di vista degli standard di sicurezza come individuati dalla disciplina regolamentare adottata dal Concedente";
 - c) al comma 2, la lettera e) è sostituita dalla seguente: "e) in conformità alle previsioni contenute nel punto 24 della delibera ART n. 79/2019, a rilevare ed a comunicare al Concedente e all'Autorità di regolazione dei trasporti, dopo la scadenza del periodo transitorio, entro il 30 settembre di ogni anno, gli esiti del monitoraggio e gli indicatori di qualità del servizio";
 - d) al comma 2, dopo la lett. g), è inserita la seguente g-bis): "*a presentare ogni anno l'aggiornamento dei cronoprogrammi di cui all'Allegato M alla Convenzione Unica, come modificata dal secondo Atto Aggiuntivo*";
 - e) al comma 2, lettera k), è aggiunto in fine il seguente periodo: "*a partire dal primo anno di applicazione del presente Sistema tariffario, il concessionario aggiorna il sistema di contabilità analitica, adottando i criteri di costo e le regole di separazione contabili nell'allocazione delle componenti economiche e patrimoniali, definiti nella delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti n. 79 del 2019 e in coerenza con i bilanci di esercizio*";
 - f) al comma 2, lettera l), dopo la parola "concessione," sono inserite le seguenti: "*nel rispetto delle regole di separazione contabile previste nella delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti n. 79 del 2019, e in coerenza con i bilanci di esercizio*";

- g) al comma 2, la lettera r) è sostituita dalla seguente:
“*ad affidare i lavori, servizi e forniture afferenti la realizzazione e l'esercizio delle autostrade assentite nel rispetto della legislazione vigente alla data dell'affidamento*”;
- h) al comma 2, la lettera z) è sostituita dalla seguente:
“*prevedere e mantenere nel proprio statuto la presenza nel Collegio Sindacale di un funzionario del Ministero dell'Economia e delle Finanze, che ne assume la presidenza, e uno del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*”.
- i) al comma 2, le lettere s), t), dd1) e dd2) sono soppresse;
- l) dopo il comma 2, è aggiunto il seguente comma 2bis:
"2-bis - Il Concessionario dà atto ed accetta che, ai sensi di quanto previsto al successivo art. 11, l'aggiornamento periodico del PEF/PFR sarà effettuato con le modalità previste dalla delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti n. 79 del 2019, con aggiornamento della presente Convenzione per quanto necessario ai sensi dell'articolo 43 del decreto-legge n. 201/2011. Con le medesime modalità si procederà nei casi di revisione del PEF/PFR conseguente ad un nuovo piano di investimenti ovvero ad eventi straordinari che determinino un'alterazione del PEF/PFR allegato alla presente Convenzione".

ARTICOLO 6 **(Durata della Concessione)**

1. L'art. 4, comma 3, della Convenzione Unica è così modificato:
“*4.3 Il Concedente, ai sensi dell'art. 178, comma 6, del Dlgs. 50 del 2016, almeno due anni prima della data di scadenza della concessione, effettua, in contraddittorio con il Concessionario, tutte le verifiche necessarie a valutare lo stato tecnico complessivo dell'infrastruttura ed ordina, se del caso, i necessari ripristini e le occorrenti modificazioni dello stato dei luoghi, in conformità degli impegni assunti convenzionalmente.*

ARTICOLO 7

(Rapporti inerenti la successione tra il subentrante e il Concessionario uscente)

1. L'articolo 5 della Convenzione Unica è sostituito dal seguente:
"Art. 5 - Rapporti inerenti la successione tra il subentrante ed il Concessionario uscente
1. *Alla scadenza della concessione, salvo diversa indicazione del Concedente, il Concessionario resta obbligato a proseguire nella gestione ordinaria delle autostrade e delle relative pertinenze, alle condizioni della presente Convenzione, come modificata con il secondo*

Atto aggiuntivo e dalla Misura 29 dell'allegato A della delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti n. 79 del 2019, fino al trasferimento della gestione stessa al Concessionario subentrante e fermi restando gli obblighi manutentivi a garanzia della sicurezza della circolazione.

2. *Ai fini dell'affidamento della nuova concessione, il Concedente si impegna ad avviare le procedure di affidamento con congruo anticipo, comunque non inferiore ai 24 (ventiquattro) mesi prima della data di scadenza della concessione, in modo tale da evitare soluzione di continuità nell'esercizio delle autostrade.*

3. *Il Concedente e il Concessionario, effettuano in contraddittorio, ai sensi dell'art. 178, comma 6, del Dlgs. 50 del 2016, almeno due anni prima della scadenza della concessione, le valutazioni sullo stato tecnico dell'infrastruttura, con l'obbligo di ordinare, se del caso, i necessari ripristini.*

4. *Ai sensi e per gli effetti dell'articolo 178, comma 7, del codice dei contratti pubblici, per le opere assentite che il Concessionario ha già eseguito e non ancora ammortizzato alla scadenza della concessione, il Concessionario uscente ha diritto a un indennizzo di tali poste dell'investimento da parte del subentrante, pari al costo effettivamente sostenuto, al netto degli ammortamenti, dei beni reversibili non ancora ammortizzati come risultante dal bilancio di esercizio alla data dell'anno in cui termina la concessione, e delle variazioni eseguite a fini regolatori. L'importo del valore di subentro è a carico del Concessionario subentrante.".*

ARTICOLO 8

(Poteri del Concedente)

1. L'articolo 8, comma 1, della Convenzione Unica è così modificato:

a) la lettera c) è modificata come segue: "verifica i costi delle singole prestazioni, sulla base della contabilità analitica tenuta nel rispetto delle regole previste dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, ed assicurando la pubblicizzazione dei dati;";

b) dopo la lettera e) è aggiunta la seguente:

"f) In caso di inerzia del Concessionario nell'adempimento degli obblighi previsti dalla presente Convenzione, come ulteriormente modificata dal secondo Atto aggiuntivo, e dall'allegato PEF/PFR, provvede — previa diffida ad adempiere ed in caso di inottemperanza alla diffida stessa — mediante interventi sostitutivi con oneri a carico del Concessionario medesimo.".

ARTICOLO 9

(Inadempimento del concessionario)

L'articolo 8bis della Convenzione Unica è soppresso ed è sostituito dal seguente:

"ARTICOLO 8-BIS

(Inadempimento del Concessionario soggetto a penali)

1. *Nel caso di inadempimento del Concessionario agli obblighi di cui all'art. 3 o agli obblighi derivanti dalla legge si applicano la procedura, le penalità e le misure di cui ai successivi commi.*
2. *Il Concedente contesta al Concessionario l'inadempimento diffidandolo ad adempiere entro un congruo termine, comunque non inferiore a trenta giorni e non superiore a novanta giorni che contestualmente gli assegna. Entro lo stesso termine il Concessionario può presentare le proprie controdeduzioni. In caso di inottemperanza alla diffida nel termine assegnato, di valutazione negativa delle predette controdeduzioni ovvero scaduto il termine senza che il Concessionario abbia risposto, il Concedente gli assegna con atto di intimazione un ulteriore termine, non superiore a trenta giorni, per adempiere, con dichiarazione che, decorso inutilmente detto termine, il Concedente applica le penalità indicate nell' articolo 26 e nell'allegato "Sanzioni e penali", come modificato dal secondo Atto Aggiuntivo, sino alla data in cui il Concessionario avrà esattamente adempiuto alle obbligazioni di cui è contestato l'inadempimento ovvero le obbligazioni saranno per altre cause estinte.*
3. *In ogni caso, il Concedente, decorso inutilmente il termine fissato con l'intimazione del periodo precedente ovvero in caso di estrema urgenza fin dal momento in cui si verifica l'inadempimento, procede direttamente, in danno del Concessionario, all'esecuzione degli interventi inadempiti di manutenzione e riparazione delle infrastrutture concesse. Il Concedente addebita al Concessionario tutti i costi e gli oneri sostenuti per la progettazione, affidamento e realizzazione degli interventi eseguiti in danno ed il Concessionario è tenuto a versare al Concedente le relative somme entro 30 giorni dalla presentazione della rendicontazione delle stesse debitamente documentata. Al Concessionario è altresì applicata una penale pari al 10% delle somme spese dal Concedente per l'esecuzione in danno.*
4. *I tempi di realizzazione degli investimenti di competenza del Concessionario, fissati nel Cronoprogramma, sono vincolanti per il Concessionario stesso. In caso di inosservanza di tali tempi per colpa del Concessionario, si applicano le penali di cui all'art. 26, fatto salvo quanto previsto dalla delibera ART n. 79/2019.*
5. *Fatta salva l'applicazione delle penali di cui agli articoli 26 e all'Allegato N della Convenzione, il Concedente ha diritto al risarcimento, da parte del Concessionario, degli eventuali maggiori danni subiti quale conseguenza del ritardato adempimento e/o della violazione dei propri obblighi. L'irrogazione di sanzioni o penali per un ammontare complessivo superiore alle soglie stabilite nell'Allegato N "Sanzioni e penali" costituisce grave inadempimento con le conseguenze di cui all'articolo 9.*

ARTICOLO 10

(Risoluzione della concessione per grave inadempimento del concessionario)

1. L'articolo 9 della Convenzione Unica è soppresso ed è sostituito dal seguente:

“Articolo 9 — Risoluzione della concessione per grave inadempimento del Concessionario

1. In deroga a quanto previsto al precedente art. 8-bis, in caso di grave inadempimento alle obbligazioni di cui all'art. 3, ovvero alle altre obbligazioni derivanti dalla legge, il Concedente contesta gli addebiti al Concessionario, assegnandogli un termine non inferiore a trenta giorni e non superiore a sessanta giorni per la presentazione delle proprie controdeduzioni. Acquisite le predette controdeduzioni e valutate le stesse non condivisibili, ovvero scaduto il termine senza che il concessionario abbia risposto, il Concedente richiede alla Commissione di cui al comma 2 la predisposizione di una relazione istruttoria particolareggiata sui fatti contestati, corredata dei documenti necessari, al fine di accertare la gravità dell'inadempimento e la relativa imputabilità. Si intende per grave inadempimento l'inadempimento alle obbligazioni di cui all'art. 3, ovvero alle altre obbligazioni derivanti dalla legge, che abbia carattere definitivo e tale da determinare una gravissima compromissione della funzionalità o della sicurezza di parte qualificante della rete autostradale. La relazione istruttoria è comunicata al Concedente e al Concessionario entro il termine di trenta giorni, elevabile sino a novanta giorni in caso di motivata complessità dell'accertamento, dalla richiesta. Il mancato rispetto determina responsabilità in capo alla commissione. Il Concedente accertato il grave inadempimento, sulla base della relazione tempestivamente prodotta dalla Commissione, dichiara la risoluzione della concessione, che opera di diritto. In caso di risoluzione del contratto, il Concessionario ha diritto ad un importo pari al valore delle opere realizzate più gli oneri accessori, al netto degli ammortamenti, ovvero, per le opere che non abbiano ancora superato la fase di collaudo, i costi effettivamente sostenuti dal concessionario. L'efficacia del provvedimento di risoluzione della concessione per inadempimento del concessionario non è sottoposta alla condizione del pagamento da parte del Concedente delle somme previste dal presente comma. Resta fermo il diritto del Concedente al risarcimento dei danni subiti quale conseguenza dell'inadempimento del Concessionario.

2. Entro sessanta giorni dalla contestazione del grave inadempimento il Concedente nomina la Commissione paritetica di tre componenti di comprovata esperienza giuridica o tecnica e inglegeristica nella materia delle infrastrutture autostradali di cui uno designato dal Concedente con l'atto di contestazione degli addebiti al Concessionario, uno dal Concessionario entro il termine fissato per la presentazione delle controdeduzioni, un terzo di comune accordo tra

Concedente e Concessionario ovvero, in caso di mancato accordo entro i successivi dieci giorni dalla designazione dei primi due componenti, dal Presidente del Consiglio di Stato, con oneri a carico del Concessionario. Nel caso in cui il Concessionario non indichi il proprio componente entro il termine di cui al periodo precedente, il Concedente procede senza il parere della Commissione.

3. *Nelle more dell'effettivo subentro di un nuovo concessionario, il Concessionario è comunque obbligato, salva diversa indicazione del Concedente, a proseguire nella gestione alle medesime modalità e condizioni della presente Convenzione, come modificata dal secondo Atto Aggiuntivo, nei limiti strettamente necessari a garantire esigenze di continuità e regolarità del servizio e fermi restando gli obblighi manutentivi a garanzia della sicurezza della circolazione.*

4. *L'indennizzo di cui al comma 1 è corrisposto dal concessionario subentrante, alla data della consegna dell'infrastruttura. Il nuovo Concessionario subentra in tutti i rapporti attivi e passivi di cui è titolare il Concessionario uscente e relativi all'oggetto della Convenzione, in essere al momento del trasferimento della concessione.”.*

ARTICOLO 10 BIS

Bilancio e partecipazioni del Concessionario

All'art. 10 della Convenzione il comma 3, già modificato dall'Atto aggiuntivo del 22.02.2018, è sostituito dal seguente:

Le seguenti società, che esercitano le attività di cui al precedente art.10.2, sono considerate collegate ai sensi della normativa vigente:

- *Holding Reti Autostradali S.p.A.*
- *Autostrade per l'Italia S.p.A.*
- *Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco p.A.*
- *Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A.*
- *Società Autostrada Tirrenica p.A.*
- *Autostrade Meridionali S.p.A.*
- *Pavimental S.p.A.*
- *Giove Clear S.p.A.*
- *Movyon S.p.A.*
- *Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.*
- *Free To X S.r.l.*
- *EssediEsse Società di Servizi S.p.A.*
- *AD Moving S.p.A.*

- *Elgea S.p.A.*

ARTICOLO 11

(Risoluzione del rapporto per inadempimento del Concessionario e del Concedente e revoca della concessione per motivi di pubblico interesse)

1. I commi 1 e 2 dell'art. 9bis, sono soppressi e così sostituiti:

9bis.1 Fermo restando quanto previsto al precedente art. 9, il Concessionario avrà diritto, nel rispetto del principio dell'affidamento, ad un indennizzo / risarcimento in ogni caso di revoca della Concessione per motivi di pubblico interesse, risoluzione per inadempimento del Concedente e risoluzione per inadempimento del Concessionario.

9bis.2 In caso di risoluzione per inadempimento del Concedente o di revoca della Concessione per motivi di pubblico interesse, l'indennizzo/ risarcimento di cui al comma 1, dovuto al Concessionario, sarà pari ad un importo corrispondente alla seguente sommatoria:

- a) il valore delle opere realizzate, al netto degli ammortamenti, ovvero nel caso in cui le opere non abbiano ancora superato la fase di collaudo, i costi effettivamente sostenuti dal Concessionario;*
- b) le penali e gli altri costi sostenuti o da sostenere in conseguenza della risoluzione;*
- c) un indennizzo, a titolo di risarcimento del mancato guadagno, pari al 10 per cento del valore delle opere ancora da eseguire ovvero, nel caso in cui l'opera abbia superato la fase di collaudo, del valore attuale dei ricavi risultanti dal piano economico-finanziario allegato alla concessione per gli anni residui di gestione.*

In caso di risoluzione per inadempimento del Concessionario, il Concessionario ha diritto ad un importo pari al valore delle opere realizzate più gli oneri accessori, al netto degli ammortamenti, ovvero, per le opere che non abbiano ancora superato la fase di collaudo, i costi effettivamente sostenuti dal concessionario.

2. Il comma 4, dell'art. 9 bis della Convenzione Unica è soppresso e così sostituito "L'indennizzo di cui al comma 2 è corrisposto dal concessionario subentrante alla data della consegna dell'infrastruttura. Il nuovo concessionario subentra in tutti i rapporti attivi e passivi di cui è titolare il concessionario uscente e relativi all'oggetto della convenzione in essere al momento del trasferimento della convenzione".

3. Alla fine dell'articolo 9-bis della Convenzione Unica è aggiunto il seguente quinto comma:

“Il presente articolo non trova applicazione in caso di grave inadempimento del concessionario disciplinato dall'art. 9.”.

ARTICOLO 12

(Piano economico finanziario e piano finanziario regolatorio)

1. L'articolo 11 della Convenzione Unica, come già modificato dall'Atto aggiuntivo del

22.02.2018, è sostituito dal seguente:

“Articolo 11 - Piano economico-finanziario e piano finanziario-regolatorio

1. Il Piano economico finanziario (PEF), [redatto ai sensi Delibera CIPE 20 dicembre 1996 e del Decreto Interministeriale n. 125/97 del 15 aprile 1997], riportato nell'allegato “E” ed il Piano finanziario regolatorio (PFR), [redatto ai sensi della Delibera ART n. 79 del 2019, riportato nell'Allegato ”B” della presente Convenzione], sono vincolanti per il Concessionario sino alla data di scadenza della Concessione fissata all'art. 4 della Convenzione, fatti salvi i previsti aggiornamenti anche legati all'aggiornamento del PFR.

2. Il PFR è aggiornato annualmente, in occasione della richiesta di adeguamento tariffario da applicare per il successivo anno, nonché su richiesta del concedente.

3. Il primo periodo regolatorio copre il quinquennio 2019-2023 rispetto al quale il 2019 viene trattato come anno “in continuità”, con sviluppo basato sulla regolamentazione CIPE, mentre il periodo 2020-2023 è predisposto con le meccaniche tariffarie del modello ART; si assumono come “Anno base” e “Anno ponte”, rispettivamente, le annualità 2018 e 2019.

4. Ai fini della disciplina del Sistema tariffario, le attività del concessionario sono distinte in:

- a) attività autostradali: attività attinenti alla progettazione, costruzione, gestione, nonché alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle tratte autostradali destinate alla circolazione dei veicoli, oggetto di concessione;*
- b) attività accessorie: attività collegate allo sfruttamento commerciale delle aree e delle pertinenze autostradali relative alle tratte oggetto di concessione, non correlate alla circolazione dei veicoli, ivi compresi (i) servizi di distribuzione carbolubrificanti ed attività commerciali e ristorative nelle aree di servizio, (ii) cavidotti; (iii) segnaletica e pannelli informativi; (iv) servizi tecnologici ed informativi;*
- c) attività non pertinenti: attività diverse da quelle indicate alle lettere a) e b).*

Il Sistema tariffario di pedaggio afferisce esclusivamente alle attività autostradali, fatto salvo l'assorbimento dell'extraprofittto relativo alle attività accessorie, come definito nella Delibera ART n. 79/2019.

5. Il Sistema tariffario di pedaggio persegue la finalità di assicurare che:

- a) la dinamica annua della componente tariffaria di gestione sia determinata dall'applicazione della metodologia del price cap e sia coerente con il conseguimento di un obiettivo di recupero di produttività;*
- b) con riferimento alla durata del periodo concessorio ai fini della determinazione della componente tariffaria di costruzione, il concessionario ottenga, nel rispetto del principio di correlazione ai costi come riconosciuti dal concedente sulla base dei*

principi e criteri definiti dall'Autorità, una redditività del capitale investito pari al tasso di remunerazione pre-tax fissato con riferimento alle diverse categorie di asset definite nella Delibera ART n. 79/2019;

6. Ai fini del corretto calcolo, per ciascun anno del periodo tariffario, delle componenti tariffarie di cui al comma precedente si distinguono:

- *il livello dei costi di gestione **C_G** (definiti sulla base dei principi e dei criteri stabiliti dalla regolazione ART):*

$$C_G = (Co - Eaa) + Ca, nr + Crc, nr,$$

dove:

- ***Co** indica i costi operativi definiti sulla base dei criteri e nei limiti di ammissibilità fissati nella Delibera ART n. 79/2019;*
- ***Eaa** indica l'extraprofitto derivante dalle attività accessorie;*
- ***Ca, nr** indica i costi di ammortamento afferenti agli asset di funzionamento per la gestione della concessione, non reversibili al termine del rapporto concessorio, determinato in base ad aliquote tecniche-economiche stabilite in ottemperanza ai principi sanciti dal codice civile, tenuto conto della vita utile e dell'eventuale valore residuo al termine della stessa;*
- ***Crc, nr** indica i costi di remunerazione del capitale afferenti agli asset di funzionamento per la gestione della concessione, non reversibili al termine del rapporto concessorio;*

- *il livello dei costi di costruzione **C_k** viene determinato secondo la seguente formula:*

$$C_k = Ca,r + Crc,rA + Crc,rP$$

dove:

- ***Ca,r** indica i costi di ammortamento afferenti agli asset reversibili al termine del rapporto concessorio;*
- ***Crc,rA** indica i costi di remunerazione del capitale afferenti al CIN delle opere realizzate o in corso di realizzazione;*
- ***Crc,rP** indica i costi di remunerazione del capitale afferenti al CIN delle opere da realizzare.*

7. La stima annuale della componente tariffaria di gestione deve essere tale da non superare il valore risultante dalla seguente dinamica, secondo la formula del price cap:

$$T_{G,t+1} \leq T_{G,t} \cdot (1 + P_{t+1} - X_t)$$

dove:

- ***T_{G,t+1}** è il livello della componente tariffaria di gestione, predeterminato con riferimento*

all'anno $t + 1$; in particolare, per $t = 0$ in relazione a ciascun periodo regolatorio (ovvero in corrispondenza dell'anno coincidente con l'Anno ponte), si assume:

$$T_{G,t} = C_{G,ap} / V_{m,1-5}$$

dove:

- **$C_{G,ap}$** è il livello dei costi di gestione con riferimento all'Anno ponte, definito nel seguente modo:

$$C_{G,ap} = C_{G,ab} \cdot (1 + P_{ap})$$

in cui:

- P_{ap} è il tasso di inflazione programmato per l'Anno ponte, come risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza (DEF) disponibile;
- $C_{G,ab}$ è il livello dei costi di gestione con riferimento all'Anno base;
- $V_{m,1-5}$ indica il volume di traffico medio annuo, calcolabile come media aritmetica dei volumi di traffico previsti ex ante per ogni anno del periodo regolatorio, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio;
- $T_{G,t}$ è il livello componente tariffaria di gestione in vigore all'anno t ;
- P_{t+1} è il tasso di inflazione programmata relativo all'anno $t + 1$, determinato dal tasso di inflazione programmata relativo all'anno di applicazione della tariffa, come risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile all'inizio di ciascun periodo regolatorio.
- X_t è l'indicatore di produttività annuale determinato dall'ART nella delibera 79/2019 e, sulla base delle previsioni contenute nella misura 20.4. della suddetta delibera, è applicato nei termini e con le modalità riportate negli allegati "B" ed "E".

Qualora ne ricorrono i presupposti, la componente tariffaria di gestione $T_{G,t+1}$ deve intendersi comprensiva della sub-componente $T_{i,G,t+1}$, connessa ai costi incrementali riferiti a ciascun anno del periodo regolatorio, come stimati ex ante

In particolare, si assume:

$$T_{i,G,t+1} = (\Delta Ci_{G,k,t+1} + \Delta Ci_{G,v,t+1}) / V_{m,(t+1)-5}$$

dove:

$\Delta Ci_{G,k,t+1}$ è il livello incrementale annuo dei costi di gestione, relativo agli asset entrati in esercizio all'anno t ; in coerenza con il meccanismo delineato al punto 21 con riguardo ai costi di capitale, i costi incrementali di gestione legati all'entrata in funzione

dei nuovi investimenti sono computabili a partire dall'anno successivo a quello di entrata in esercizio;

- $\Delta Ci_{G,v,t+1}$ è il livello incrementale dei costi di gestione, relativo all'entrata in vigore all'anno t di sopravvenienze normative e regolamentari;
- $Vm_{(t+1)-5}$ indica il volume di traffico medio annuo, calcolabile come media aritmetica dei volumi di traffico previsti ex ante per ogni anno, compreso tra: (i) l'anno $t + 1$ di prima inclusione tariffaria dei predetti costi incrementali; (ii) l'ultimo anno del periodo regolatorio;

Per $t = 0$ in relazione a ciascun periodo regolatorio (ovvero in corrispondenza dell'anno coincidente con l'Anno ponte), per la citata sub-componente si assume:

$$Ti_{G,t} = (\Delta Ci_{G,k,ap} + \Delta Ci_{G,v,ap}) / Vm_{1-5}$$

dove:

- $\Delta Ci_{G,k,ap}$ è il livello incrementale dei costi di gestione, stimato all'Anno ponte rispetto all'Anno base, relativo agli asset entrati in esercizio nel corso dell'Anno ponte;
- $\Delta Ci_{G,v,ap}$ è il livello incrementale dei costi di gestione, stimato all'Anno ponte rispetto all'Anno base, relativo all'entrata in vigore di sopravvenienze normative e regolamentari;
- Vm_{1-5} indica il volume di traffico medio annuo, calcolabile come media aritmetica dei volumi di traffico previsti ex ante per ogni anno del periodo regolatorio, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio.

8. La stima annuale della componente tariffaria di costruzione, nel caso di opzione per CIN contabile, è basata sulla seguente formula:

$$Tk_{t+1} = (C_{a,r,(t+1)} + C_{rc,rA,(t+1)} + C_{rc,rP,(t+1)} + PF_{K,t+1}) / vt_{t+1}$$

dove:

- $C_{a,r,(t+1)}$ indica i costi di ammortamento, riferiti all'anno $t + 1$, afferenti agli asset reversibili al termine del rapporto concessorio, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio;
- $C_{rc,rA,(t+1)}$ indica i costi di remunerazione del capitale, riferiti all'anno $t + 1$, afferenti al CIN delle opere realizzate o in corso di realizzazione di cui al punto 2.17, della Delibera ART n. 79/2019 così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio, determinati in conformità a quanto previsto nella regolazione ART e sulla base del tasso di remunerazione (TIR) determinato ai sensi del punto 17.2 della Delibera ART 79/2019;
- $C_{rc,rP,(t+1)}$ indica i costi di remunerazione del capitale, riferiti all'anno $t + 1$, afferenti al CIN delle opere da realizzare, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio,

determinati in conformità a quanto previsto nella regolazione ART e sulla base del tasso di remunerazione (WACC) determinato dall'Autorità per ciascun periodo regolatorio;

- *$PF_{K,t+1}$ indica l'importo, di segno positivo o negativo, delle poste figurative di cui al punto 2.14, definite ex ante, volte ad assicurare per la tariffa, nel rispetto del principio della neutralità finanziaria, gradualità di variazione nel corso del periodo concessorio;*
- *V_{t+1} indica i volumi di traffico previsti ex ante e riferiti all'anno $t + 1$, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio.*

Il livello della componente $C_{a,r,(t+1)}$ è il costo di ammortamento, riferito agli asset reversibili al termine della concessione e sottoposti ad ammortamento con una o più delle metodologie previste dalla Delibera ART 79/2019, determinato al 1° gennaio dell'anno $t + 1$.

Il livello delle componenti $C_{rc,rA,(t+1)}$ e $C_{rc,rP,(t+1)}$ deriva dall'applicazione al capitale investito netto regolatorio, computato al 1° gennaio di ogni anno, dei rispettivi criteri di determinazione, nel seguente modo:

$$C_{rc,rA,(t+1)} = CIN_{rA,(t+1)} \cdot TIR$$

$$C_{rc,rP,(t+1)} = CIN_{rP,(t+1)} \cdot R$$

dove:

- *$CIN_{rA,(t+1)}$ indica il valore del CIN delle opere realizzate o in corso di realizzazione, al 1° gennaio dell'anno $t + 1$, determinato sulla base di quanto di seguito specificato;*
- *TIR indica il tasso interno di rendimento definito nel Sistema regolatorio pre-vigente; $CIN_{rP,(t+1)}$ indica il valore del CIN delle opere da realizzare, al 1° gennaio dell'anno $t + 1$, determinato sulla base dei principi e dei criteri di ammissibilità fissati nella delibera ART 79/2019;*
- *R indica il tasso nominale di remunerazione del capitale investito definito da ART per ciascun periodo regolatorio (WACC);*

I tassi di remunerazione TIR e WACC sono, per scelta della concessionaria, in termini nominali pre-tax, di conseguenza il capitale investito netto e il relativo fondo di ammortamento sono espressi a valori non rivalutati.

In generale, la dinamica del capitale investito netto nel corso del periodo concessorio è determinata come segue:

$$CIN_{(t+1)} = (CIN_t - C_{a,t} + I_t)$$

dove:

- *$CIN_{(t+1)}$ indica il valore del capitale investito netto al 1° gennaio dell'anno $t + 1$;*
- *CIN_t indica il valore del capitale investito netto al 1° gennaio dell'anno t ;*
- *$C_{a,t}$ indica i costi di ammortamento, riferiti all'anno t , afferenti al capitale investito netto,*

così come valorizzati al 1° gennaio dello stesso anno t e riportati nel Piano Finanziario Regolatorio; si precisa che la quota annuale di investimenti prevista per l'anno t non determina ammortamenti nel medesimo esercizio;

- *I_t indica la quota annuale ammissibile di investimenti prevista per l'anno t, con riferimento alle opere oggetto dei piani di investimento, così come riportate nel Piano Finanziario Regolatorio.*

Il valore di CIN_t alla data del 1° gennaio 2020 corrisponde (i) al valore delle opere assentite già eseguite e non ancora ammortizzate a tale data, distinte sulla base della classificazione in opere realizzate /in corso di realizzazione e in opere da realizzare, (ii) al valore dell'onere sostenuto dalla Concessionario in occasione del rinnovo della Convenzione sottoscritta nel 1999, evidente in bilancio tra le immobilizzazioni immateriali alla voce “Concessioni, licenze, marchi e diritti simili” e (iii) alle poste figurative maturate, relative al pre-vigente sistema tariffario.

9. *Nel caso in cui la convenzione, ovvero gli eventuali atti aggiuntivi alla stessa, prevedano la corresponsione di oneri integrativi di cui al punto 2.12 della Delibera ART n. 79/2019 (oneri specifici che il concessionario è tenuto a corrispondere allo Stato o ad altri soggetti preventivamente individuati, secondo modalità e tempistiche predeterminate, conseguenti ad eventuali obblighi di natura normativa o convenzionale connessi all'affidamento in concessione), la tariffa unitaria media va integrata con una componente tariffaria per oneri integrativi (ToI_{t+1}), finalizzata al recupero di tali oneri, attraverso l'individuazione di una quota annua non soggetta alla dinamica del price cap. La stima annuale della componente tariffaria per oneri integrativi corrisponde al valore risultante dalla seguente dinamica:*

$$ToI_{t+1} = CoI_{t+1} / V_{t+1}$$

dove:

- *ToI_{t+1} è il livello della componente tariffaria per oneri integrativi, predeterminato con riferimento all'anno t+1;*
- *CoI_{t+1} indica la quota annua dei costi correlati agli oneri integrativi riferibile all'anno t+1;*
- *V_{t+1} indica i volumi di traffico previsti ex ante e riferiti all'anno t+1, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio.*

10. *Ai fini della determinazione delle componenti tariffarie di cui al presente articolo, la metodologia analitica impiegata per formulare le stime previsionali di traffico deve essere caratterizzata da trasparenza e riproducibilità. Deve inoltre consentire l'effettuazione di analisi di simulazione, di sensitività e di rischio da parte dei soggetti istituzionalmente legittimati.*

11. Le stime previsionali di cui al presente articolo sono aggiornate alla scadenza di ogni periodo regolatorio.

12. Al fine di assicurare gradualità all’evoluzione tariffaria nel periodo di gestione, è possibile, in sede di aggiornamento annuale e/o revisione, prevedere nel PFR l’inclusione o la deduzione di poste figurative nei costi ammessi, a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico – finanziaria e secondo le modalità previste dalla delibera ART n. 79/2019.

13. Il PEF/PFR verrà sottoposto a revisione al verificarsi di fatti non riconducibili al Concessionario che incidano sull’equilibrio del piano economico finanziario. Non si darà luogo alla revisione del PEF quando i nuovi e maggiori costi derivanti dalla necessità di rielaborare i livelli progettuali siano dipendenti da fatti imputabili al Concessionario, in coerenza con l’allocazione dei rischi progettuali. Al riguardo, resta inteso che costituiscono fatti non imputabili al Concessionario:

- a) le sopravvenienze normative e/o regolamentari capaci di incidere anche in via mediata sull’equilibrio economico finanziario;*
- b) i casi di forza maggiore;*
- c) le ipotesi di compromissione dell’equilibrio economico finanziario conseguenti ad eventuali modifiche del contratto di concessione di cui all’art. 175 del d.lgs. n. 50/2016, dai commi 1 a 4, con l’eccezione delle ipotesi di modifiche soggettive del Concessionario di cui all’art. 175, comma 1, lett. d), punto 2.*

14. La revisione del piano economico-finanziario, da effettuare nel rispetto della delibera ART n. 79/2019, nonché della procedura prevista dall’articolo 43 del D.L. 201/2011, deve consentire la permanenza dei rischi trasferiti in capo al Concessionario e delle condizioni di equilibrio economico finanziario relative al contratto e potrà comportare modifiche alla presente Convenzione da definirsi entro 6 mesi decorrenti dalla data di presentazione dell’istanza di revisione del PEF/PFR da parte del Concessionario.

15. La parte che intende attivare la procedura di revisione ne darà comunicazione per iscritto all’altra con l’esatta indicazione:

- (i) dei presupposti e delle ragioni che comporterebbero una alterazione dell’equilibrio del PEF/PFR, ovvero la presenza delle cause di cui al precedente comma 4, nonché,*
- (ii) della propria proposta per addivenire al nuovo equilibrio del PEF/PFR. L’altra parte dovrà comunicare per iscritto le proprie determinazioni in merito alla richiesta di revisione entro 30 (trenta) giorni dalla ricezione della stessa. Le Parti dovranno trovare un accordo nei successivi 60 (sessanta) giorni.*

16. Ai fini della tutela della finanza pubblica strettamente connessa al mantenimento

dell'allocazione dei rischi, la revisione del PEF è subordinata alla previa valutazione da parte del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS).

17. In caso di mancato accordo sul riequilibrio del piano economico finanziario, le parti possono recedere dal contratto. Al concessionario sono rimborsati (i) gli importi di cui all'articolo 176, comma 4, lettere a) e b), – escludendo gli oneri derivanti dallo scioglimento anticipato dei contratti di copertura del rischio di fluttuazione del tasso di interesse.

18. L'iter per l'aggiornamento quinquennale del piano economico finanziario, è disciplinato dall'art. 43 del D.L. 201/2011. Pertanto, in conformità a tale disposizione:

a. laddove l'aggiornamento comporti “variazioni o modificazioni al piano degli investimenti ovvero ad aspetti di carattere regolatorio a tutela della finanza pubblica”, lo stesso è trasmesso dal Concedente, entro il 31 luglio dell'ultimo anno di ogni periodo regolatorio - sentita l'ART per i profili di competenza di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g), del medesimo decreto 201/2011 in merito all'individuazione dei sistemi tariffari - al CIPESS che, sentito il NARS, si pronuncia entro trenta giorni. Successivamente, l'aggiornamento è approvato 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.

b. laddove l'aggiornamento quinquennale non comporti le variazioni o le modificazioni di cui al comma precedente, lo stesso è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze”.

ARTICOLO 13

(Rischi del concessionario)

1. Dopo l'articolo 11 della Convenzione Unica, come già modificato dal precedente articolo del presente atto, è inserito il seguente:

“Articolo 11-bis - Rischi del concessionario

1. Il rischio di progettazione, derivante da errori od omissioni di progettazione che rendono necessari interventi di modifica del progetto e che incidono sui tempi e sui costi di realizzazione degli interventi riportati all'art. 2 della presente Convenzione, è posto a carico del Concessionario, che è obbligato alla definizione dei diversi livelli progettuali.

2. Il rischio di costruzione è posto a carico del Concessionario successivamente

all'approvazione da parte del Concedente del progetto definitivo degli interventi riportati all'art. 2 della presente Convenzione, ad esclusione dei casi in cui l'eventuale incremento dei costi di costruzione e/o ritardo nei tempi di costruzione sia determinato da fatto del Concedente, da forza maggiore o da fatti di terzi o da fatti non riconducibili a responsabilità del Concessionario stesso. I costi di costruzione sono comprensivi dei costi relativi ai servizi di ingegneria occorrenti per la progettazione e realizzazione dell'opera. Gli oneri di progettazione rimangono a carico del Concessionario nel caso in cui i progetti non vengano approvati in sede di Conferenza di servizi o dal CIPESS ove previsto. Tra i rischi di costruzione rientrano:

- il rischio di esecuzione dell'opera difforme dal progetto, collegato al mancato rispetto degli standard di progetto fermo restando il riconoscimento al Concessionario dei maggiori costi dell'opera al netto degli oneri di progettazione che rimangono a carico del concessionario stesso;*
- il rischio di errata valutazione dei costi e tempi di costruzione;*
- il rischio di inadempimenti contrattuali di fornitori e subappaltatori;*
- il rischio di aumento del costo dei fattori produttivi o di inadeguatezza o indisponibilità dei medesimi fattori previsti nel progetto;*
- il rischio di inaffidabilità ed inadeguatezza della tecnologia utilizzata.*

3. Per cause di forza maggiore si intende ogni atto o fatto imprevisto e imprevedibile, e che presenta carattere di eccezionalità, che la parte che la invoca non avrebbe potuto prevedere né prevenire con l'esercizio dell'ordinaria diligenza, tale da rendere oggettivamente impossibile o eccessivamente oneroso in tutto o in parte l'adempimento delle obbligazioni ai sensi della presente Convenzione. A titolo meramente esemplificativo e a condizione che soddisfino i suddetti requisiti, sono cause di forza maggiore e/o di caso fortuito eventi quali:

- a) guerre o atti di ostilità, comprese azioni terroristiche;*
- b) esplosioni, radiazioni e contaminazioni chimiche;*
- c) gravi eventi calamitosi di origine naturale;*
- d) epidemie e contagi.*

4. Costituiscono fatti non imputabili al Concessionario:

- a. le sopravvenienze normative e/o regolamentari capaci di incidere anche in via mediata sull'equilibrio economico finanziario;*
- b. i casi di forza maggiore di cui al precedente comma 3);*
- c. le ipotesi di compromissione dell'equilibrio economico finanziario conseguenti ad eventuali modifiche del contratto di concessione di cui all'art. 175 del d.lgs. n.50/2016, dai commi 1 a 4, con l'eccezione delle ipotesi di modifiche soggettive del Concessionario.*

5. Sono, inoltre, a carico del Concessionario i seguenti rischi:

- a) il rischio amministrativo, connesso al notevole ritardo o al diniego nel rilascio di autorizzazione (pareri, nulla osta, licenze) da parte dei soggetti competenti, con conseguenti ritardi nella realizzazione degli interventi, dovuti a cause esclusivamente imputabili al Concessionario;*
- b) il rischio espropri, connesso a ritardi da espropri o a maggiori costi di esproprio per errata progettazione;*
- c) il rischio ambientale e/o archeologico, ossia rischio di bonifica dovuto alla contaminazione del suolo ed il rischio di ritrovamenti archeologici, con conseguenti ritardi nella realizzazione dell'opera ed incremento dei costi per il risanamento ambientale o per la tutela archeologica, ove conseguenti a carenze progettuali.”.*

ARTICOLO 14

(Soppressione articoli)

Sono soppressi gli articoli 5 ter “*Fondo Centrale di garanzia*”, 15 “*Formula revisionale della tariffa media ponderata*” e 17 “*Recupero degli importi relativi ad investimenti non realizzati*” e 17bis “*Destinazione benefici finanziari da ritardata esecuzione degli investimenti*”,

ARTICOLO 15

(Revenue sharing)

1. Dopo l'articolo 11-bis della Convenzione Unica, introdotto dal presente secondo Atto aggiuntivo, è altresì inserito il seguente art. 11-ter:

“1. Ai sensi dell'articolo 178, comma 8, del codice dei contratti pubblici il rischio traffico è a carico del Concessionario.

2. A partire dal periodo regolatorio successivo al primo periodo regolatorio di applicazione del presente Sistema tariffario, nel caso in cui la variazione dei volumi di traffico a consuntivo risultante alla fine del periodo regolatorio trascorso sia positiva e oltre una soglia predeterminata, pari a +2%, una percentuale (crescente da 50% a 100% al crescere dello scostamento da +2% a +10%),) del montante medio annuo del maggior ricavo, attribuibile al volume di traffico eccedente la soglia, dovrà essere registrata quale posta figurativa a deduzione dei costi ammessi all'anno base per il periodo regolatorio successivo ovvero, per l'ultimo periodo regolatorio, poste a decremento dell'eventuale valore di subentro. Detto maggiore ricavo sarà calcolato come differenza tra:

- *i ricavi, al netto degli oneri di cui al punto 8 della Delibera ART n. 79/2019 scaturiti dalla*

tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata ai volumi di traffico effettivo consuntivato;

- i ricavi, al netto degli oneri di cui al punto 8 della Delibera ART n. 79/2019, scaturenti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata ai volumi traffico previsto ex ante maggiorato del 2% (ricavi soglia).”.

ARTICOLO 16

(Tariffazione)

L' articolo 14 della Convenzione Unica è sostituito dal seguente:

“Articolo 14 – Tariffazione

*1. Per tariffa unitaria media si intende il prezzo unitario medio, espresso in euro per veicolo*km, dei pedaggi praticati dal concessionario alle diverse classi di veicoli e tipologie di tratta autostradale, ponderato con i volumi di traffico.*

La tariffa unitaria media è costituita dalla somma delle due distinte componenti, la cui dinamica annuale è rappresentata nel PFR di cui all'art. 11 del II Atto Aggiuntivo:

a) componente tariffaria di gestione (T_G): nel rispetto della dinamica tariffaria definita nel PFR, che tiene, tra l'altro conto dell'incremento della produttività da efficientamento, è finalizzata a permettere il recupero: (i) dei costi operativi, comprensivi di quelli relativi alla manutenzione ordinaria e degli utilizzi, medi su base quinquennale, dei fondi di accantonamento destinati alla manutenzione ciclica dell'infrastruttura autostradale, stimati con riferimento all'Anno base per ciascun periodo regolatorio, nonché dei costi operativi incrementali legati ai nuovi investimenti e alle sopravvenienze legislative e regolamentari; (ii) dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione del capitale investito) afferenti agli asset di funzionamento per la gestione della concessione, non reversibili al termine del rapporto concessorio;

b) componente tariffaria di costruzione (T_K): è finalizzata a permettere il recupero dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione del capitale investito) afferenti agli asset reversibili al termine del rapporto concessorio (tenuto conto dell'eventuale valore di subentro previsto a scadenza del periodo concessorio), ivi compresi il valore delle opere realizzate in dipendenza dei piani di investimento oggetto di concessione, ivi inclusi gli interventi programmati di manutenzione straordinaria.

Detta tariffa unitaria media, per ciascun anno t del periodo concessorio, è rappresentabile come

segue:

$$T_t = T_{G,t} + T_{K,t}$$

Nel caso in cui la convenzione, ovvero gli eventuali atti aggiuntivi alla stessa, prevedano la corresponsione di oneri integrativi di cui al punto 2.12 della Delibera ART n. 79/2019, la tariffa unitaria media va integrata con una componente tariffaria per oneri integrativi (ToI,t).

La tariffa unitaria media, eventualmente integrata con la suddetta componente (di seguito: tariffa unitaria media integrata) risulta quindi la seguente:

$$T^i_t = T_t + ToI,t$$

2. E' possibile, ex ante, prevedere, per ciascun anno del periodo concessorio, l'inclusione di poste figurative, al fine di anticipare o posticipare la contabilizzazione dei costi ammessi rispetto all'anno di effettiva competenza, a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico-finanziaria all'interno del periodo concessorio. Tali poste figurative ex ante sono ricomprese nella formula di cui al comma precedente. Per assicurare il mantenimento della neutralità economico-finanziaria, il livello delle poste figurative, per gli anni da $t + 1$ alla fine del periodo concessorio, deve essere annualmente ricalcolato sulla base dei meccanismi di adeguamento annuale della componente tariffaria di costruzione di cui al successivo comma 4 del presente articolo.

3. Il concessionario, nel rispetto della normativa vigente e a parità di ricavi complessivi stimati sulla base della tariffa unitaria media, relativa a ciascuna annualità del periodo concessorio, determina i pedaggi afferenti alle diverse classi di veicoli e tipologie di tratta autostradale. La modulazione della tariffa per classe veicolare, da applicare con riferimento all'impatto ambientale, è determinata nel rispetto delle previsioni normative in materia. Il concessionario può essere autorizzato dal concedente ad attuare forme di modulazione tariffaria ulteriori, sempre a parità di ricavi complessivi stimati sulla base della tariffa stessa, basate, in via esemplificativa e non esaustiva, su:

- a) classificazione diversa e/o più articolata dei veicoli, con eventuale graduale superamento del principio "asse-sagoma", così come disciplinato dal decreto interministeriale 19 dicembre 1990, n. 2691;*
- b) classificazione delle tratte autostradali in base a criteri di valutazione delle modalità di utilizzo prevalente, dell'incidenza dei costi di costruzione e/o manutenzione, del livello di traffico;*
- c) articolazione per fasce orarie (es.: peak/off-peak);*
- d) differenziazione giornaliera (es.: feriale/festivo);*
- e) tipologia traffico merci (es.: modale/intermodale);*

f) agevolazioni per utilizzatori frequenti.

La modulazione tariffaria è in ogni caso definita nel rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione tra gli utenti.

4. La tariffa unitaria media, determinata *ex ante* secondo le modalità illustrate ai commi precedenti, è adeguata annualmente, in esito al monitoraggio annuale sulla qualità dei servizi e sull'attuazione degli investimenti condotto ai sensi della Delibera 79/2019, con le seguenti modalità:

$$T^*_{t+1} = T^*_{G,t+1} + T^*_{K,t+1}$$

con:

$$T^*_{G,t+1} = T_{G,t+1} \cdot (1 - \Delta T_{G,t+1}) \cdot (1 + Q_t)$$

$$T^*_{K,t+1} = T_{K,t+1} + \Delta T_{K,t+1}$$

dove:

- $T_{G^*,t+1}$ è il livello della componente tariffaria di gestione, calcolato all'anno t ed effettivamente applicabile da parte del concessionario per l'anno $t + 1$;
- $T_{G,t+1}$ è il livello della componente tariffaria di gestione, determinato al momento della stipula della concessione con riferimento all'anno $t + 1$;
- $\Delta T_{G,t+1}$ è la componente tariffaria integrativa di gestione derivante dall'eventuale mancato sostentimento dei costi operativi stimati *ex ante* ed afferenti agli investimenti programmati e alle sopravvenienze normative e regolamentari, in ragione della loro mancata o ritardata attuazione;
- Q_t è il coefficiente rettificativo della componente tariffaria di gestione, di segno positivo o negativo, calcolato all'anno t e scaturente dall'applicazione dei meccanismi di penalità/premi di cui al successivo comma 5, con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi;
- $T_{K^*,t+1}$ è il livello della componente tariffaria di costruzione calcolato all'anno t ed effettivamente applicabile da parte del concessionario per l'anno $t + 1$;
- $T_{K,t+1}$ è il livello della componente tariffaria di costruzione, determinato al momento della stipula della concessione con riferimento all'anno $t + 1$;
- $\Delta T_{K,t+1}$ è il livello della componente tariffaria integrativa di costruzione, di segno negativo, calcolata all'anno t e correlata all'applicazione (i) del meccanismo di cui al successivo comma 6, con riferimento all'attuazione degli investimenti, che tiene conto della quota di investimenti effettivamente realizzati rispetto a quanto programmato, nonché dell'eventuale correlata penalità e (ii) delle necessarie variazioni alle poste

figurative di cui al paragrafo 26 della Delibera ART n. 79/2019 , finalizzate ad assicurare, nel rispetto del principio della neutralità finanziaria, la gradualità delle variazioni tariffarie nel corso del periodo concessorio.

5. La variabile Q è definita dal meccanismo di penalità/premi, disciplinato nella delibera ART 79/2019, che si basa su un panel di indicatori della qualità del servizio e sulla fissazione dei livelli di qualità rilevanti nella valutazione della performance del concessionario. Il set di indicatori e i livelli di qualità ad essi relativi sono fissati dal Concedente con le modalità previste al successivo art. 17 del II Atto aggiuntivo.

6. Con riferimento alla formula di adeguamento tariffario della componente di costruzione, la componente $\Delta T_{K,(t+1)}$ è costituita da due sub-componenti, definite come segue:

$$\Delta T_{K,(t+1)} = \Delta T_{I,K,(t+1)} + H_{K,(t+1)}$$

a) la prima sub-componente ($\Delta T_{I,K,(t+1)}$) è correlata all'importo degli investimenti non realizzati e si calcola con le seguenti modalità:

$$\Delta T_{I,K,(t+1)} = - (1 - \alpha_t) \cdot T_{K,(t+1)}$$

con

$$\alpha_t = \sum_{a=1}^t (I_{R,a}) / \sum_{a=1}^t (I_{P,a})$$

dove:

- $T_{K,+1}$ indica il livello della componente tariffaria di costruzione, determinato al momento della stipula della concessione con riferimento all'anno $t + 1$;
- α_t indica la quota di investimenti effettivamente realizzati, cumulati fino all'anno t , rispetto all'importo di investimenti programmati per il medesimo periodo;
- I_R, α indica l'importo dei costi ammissibili ai fini tariffari, relativi all'anno $t + 1$, afferenti agli investimenti effettivamente realizzati, comprensivi del valore di subentro eventualmente corrisposto al concessionario uscente, ovvero del valore delle opere assentite già eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della precedente concessione, al netto della precostituita riserva vincolata per ritardati investimenti;
- $I_P \alpha$ indica l'importo dei costi ammissibili ai fini tariffari, relativi all'anno $t + 1$, afferenti agli investimenti programmati all'atto della stipula della concessione, comprensivi del valore di subentro eventualmente corrisposto al concessionario uscente, ovvero del valore delle opere assentite già eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della precedente concessione, al netto della precostituita riserva vincolata per ritardati investimenti;

b) la seconda sub-componente ($HK_{(t+1)}$) rappresenta la penalità applicabile nel caso in cui il ritardo nell'effettuazione degli investimenti sia imputabile al concessionario, al fine di disincentivare il posticipo degli investimenti stessi, fatta salva la facoltà del concedente di dichiarare, nelle ipotesi previste all'art. 9 del II Atto Aggiuntivo, la risoluzione della concessione, e si determina come segue:

$$HK_{(t+1)} = - (Y_t \cdot R) \cdot |\Delta T_{I,K,(t+1)}|$$

dove:

- Y_t indica la quota di investimenti non realizzati per responsabilità imputabile al concessionario, cumulati fino all'anno t , rispetto al totale degli investimenti non realizzati nel medesimo periodo;
- R , indica il tasso di remunerazione del capitale investito (WACC).

- ARTICOLO 17

(Tasso di inflazione programmata)

- 1. L'articolo 16 della Convenzione Unica è soppresso ed è sostituito dal seguente:

“Articolo 16 – Tasso di inflazione programmata

1. *La stima annuale della componente tariffaria di gestione risulta determinata dalla dinamica conseguente all'applicazione della seguente formula di cui al punto 18 della Delibera 79/2019:*

$$T_{G,t} \cdot (1 + P_{t+1} \cdot X_t)$$

La variabile P_{t+1} , corrisponde al tasso di inflazione programmata relativo all'anno di applicazione della tariffa ed è coincidente con quello risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile all'inizio di ciascun periodo regolatorio, applicabile per tutta la durata di quest'ultimo.

2. *Se il tasso di inflazione programmata non fosse disponibile nel documento di cui al precedente punto 1, si fa riferimento, per l'intero periodo tariffario, alle proiezioni macroeconomiche formulate nell'ultimo Bollettino economico della Banca Centrale Europea disponibile all'atto della notifica di avvio della consultazione.*
3. *Qualora i dati pubblicati non coprissero l'intera durata di ciascun periodo tariffario, si fa riferimento al dato dell'ultima annualità disponibile, da utilizzare quale stima per le annualità residue del periodo.*

ARTICOLO 18

(Aggiornamento annuale della tariffa)

1. L'articolo 18 della Convenzione Unica, già modificato dall'atto aggiuntivo del 22.02.2018,

è soppresso ed è sostituito dal seguente:

“Articolo 18 - Procedure per l’aggiornamento annuale delle tariffe

1. *Il Concessionario provvede ad inviare al Concedente e per conoscenza all’ART entro il 15 ottobre di ogni anno, sulla base dei dati consuntivi e preconsuntivi disponibili al 30 settembre, la proposta di aggiornamento tariffario annuale comprensiva di tutte le informazioni necessarie per la determinazione delle componenti tariffarie integrative ($\Delta T_{G,t+1}$ e $\Delta T_{K,t+1}$) di cui al punto 23 della Delibera ART n° 79/2019, comprendente la conseguente proposta di aggiornamento del Piano Finanziario Regolatorio.*

In tale ambito il Concedente può contestare:

a. la correttezza dei valori inseriti nella formula di adeguamento tariffario e dei relativi conteggi, con particolare riferimento alla valutazione della qualità dei servizi e all’entità degli investimenti effettuati alla data del 30 settembre precedente;

b. la sussistenza di inadempimenti alle disposizioni dell’art. 3, comma 2, lett. b), b-bis), g-bis), h), k), l), m) p), q), w), z) e comma 2-bis, della Convenzione come modificato dall’Atto Aggiuntivo del 22.02.2018 e dal secondo Atto Aggiuntivo, che siano stati formalmente contestati, ai sensi degli articoli 8 e 9 della Convenzione, come modificata dal presente secondo Atto Aggiuntivo, al Concessionario entro il 30 giugno precedente.

2. *Fermo restando tutto quanto disposto dagli articoli 8 e 9 della Convenzione come modificati dal secondo Atto Aggiuntivo, il Concedente, perdurando l’inadempienza degli obblighi del Concessionario di cui al precedente comma 1 lettera b), può disporre la sospensione dell’applicazione della formula di adeguamento tariffario fino alla rimozione dell’inadempienza.*

3. *Il Concedente entro il 15 novembre di ogni anno, trasmette all’ART la proposta di adeguamento della tariffa unitaria media per l’anno successivo e la proposta di aggiornamento del PFR. L’ART, entro il 30 novembre di ciascun anno, verifica la corretta applicazione dei principi e dei criteri fissati nella Delibera n. 79/2019. L’ART in particolare verifica le seguenti condizioni:*

a. applicazione della metodologia del price cap alla componente tariffaria di gestione;

b. uguaglianza del valore attualizzato dei ricavi da pedaggio attesi, correlati alla componente tariffaria di costruzione, e dei costi ammissibili attesi afferenti agli investimenti, ottenuto scontando i relativi importi alla media ponderata della remunerazione del CIN;

c. azzeramento del valore attualizzato delle eventuali poste figurative;

d. rispetto dei principi e dei criteri di ammissibilità di cui ai principi di contabilità regolatoria di cui alla delibera ART n.79/2019.”.

4. *Le tariffe sono approvate con la procedura di cui all’articolo 21, comma 5, del decreto-legge*

24 dicembre 2003, n. 355 e s.m.i.”.

5. Il Concessionario rende noto al Concedente, entro i successivi 30 giorni dalla data di applicazione della variazione tariffaria di ciascun anno, il prontuario delle tariffe, elaborato a seguito degli adeguamenti di cui al presente articolo, applicato nello stesso anno.

ARTICOLO 19

(Meccanismi di premialità/penalità con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi)

1. L'articolo 19 della Convenzione Unica, è soppresso ed è sostituito dal seguente:

“Articolo 19 - Meccanismi di premialità / penalità con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi

1. Entro 12 mesi decorrenti dalla data di efficacia del secondo Atto aggiuntivo, le parti definiscono gli indicatori di qualità di cui al punto 24 della Delibera ART n. 79/2019 per ciascuna area tematica. Nei successivi 12 mesi detti indicatori saranno recepiti in un III Atto aggiuntivo alla presente Convenzione. I meccanismi di attribuzione delle relative premialità/penalità, riportati nel punto 24 della delibera ART n.79/2019 trovano applicazione a decorrere dalla data di efficacia di tale III Atto aggiuntivo. Successivamente il Concessionario è tenuto a rilevare e comunicare, entro il 15 ottobre di ogni anno, al Concedente e all'ART gli esiti del monitoraggio e le relative metodologie di rilevazione degli indicatori di qualità di cui al presente comma riferiti alla data del 30 settembre precedente

2. Nelle more dell'efficacia del II Atto aggiuntivo di cui al comma 1, si applicano gli indicatori di qualità stabiliti nell'Allegato C alla Convenzione Unica del 2009”.

ARTICOLO 20

(Regime dei lavori e delle forniture dei beni e di servizi)

1. L'articolo 29, comma 1, della Convenzione Unica, sino alla lettera 1b) compresa, è sostituito dal seguente:

“1. Il Concessionario si impegna ad affidare i lavori, servizi e forniture afferenti la realizzazione e l'esercizio delle autostrade assentite nel rispetto della normativa vigente alla data dell'affidamento.

ARTICOLO 21

(Clausole in conflitto)

In caso di conflitto tra le previsioni contenute nel presente secondo Atto Aggiuntivo e quanto

previsto dalla Convenzione o dagli atti negoziali precedenti, prevarranno le clausole contenute nel presente Atto.

ARTICOLO 22

(Rinuncia al contenzioso)

Ferma restando la disciplina di cui all'art. 10 del I Atto Aggiuntivo, i giudizi pendenti oggetto di rinuncia delle Parti sono riportati nell'allegato P al presente secondo Atto Aggiuntivo.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza
sulle infrastrutture stradali e la Vigilanza sui contratti concessionari autostradali

Tangenziale di Napoli S.p.A.

Il Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 28 luglio 2009

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per le strade e le autostrade,
l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la
Vigilanza sui contratti concessionari autostradali

Tangenziale di Napoli S.p.A.

Allegato A
Tariffe di pedaggio

**Il Atto aggiuntivo
*Tangenziale di Napoli***

Tariffe di Pedaggio Intera Rete Tangenziale di Napoli S.p.A.

Tariffe medie alla Società al 1° gennaio 2019 (non inclusive delle integrazioni del canone di concessione da corrispondere all'ANAS ai sensi delle leggi nn. 102/2009 e 122/2010), ponderate con i chilometri percorsi (traffico 2019) - valori in Euro.

Tariffe medie per classi di pedaggio in euro al 1° gennaio 2019

CLASSE	PIANURA	MONTAGNA	MEDIA
2	0,75967		0,75967
3	1,17246		1,17246
4	1,54131		1,54131
5	2,51467		2,51467
Media leggeri	0,07597		
Media pesanti	0,16274		

Introito medio effettivo alla Società effettivo 2019 (K€)

Leggeri	61.898
Pesanti	373
Totale	62.271

Tariffe Medie all' Utente al 1° gennaio 2019 ponderate con i chilometri percorsi (traffico 2019) - valori in Euro.

Tariffe medie all'utente per classi al 1° gennaio 2019

CLASSE	PIANURA	MONTAGNA	MEDIA
2	0,93412		0,93412
3	1,45236		1,45236
4	1,90236		1,90236
5	3,08986		3,08986
Media leggeri	0,10000		
Media pesanti	0,22050		



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Direzione Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza
sulle infrastrutture stradali e la Vigilanza sui contratti concessionari autostradali



Tangenziale di Napoli S.p.A.

Il Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 28 luglio 2009

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per le strade e le autostrade,
l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la
Vigilanza sui contratti concessionari autostradali**

Tangenziale di Napoli S.p.A.

Allegato B

Piano Finanziario Regolatorio (PFR)

**Il Atto aggiuntivo
*Tangenziale di Napoli***

Indice

Tariffa media unitaria	4
Criteri di determinazione delle componenti tariffarie di GESTIONE, COSTRUZIONE E ONERI INTEGRATIVI.....	7
A) Criteri di determinazione della componente tariffaria di GESTIONE	8
B) Criteri di determinazione della componente tariffaria di COSTRUZIONE	12
C) Criteri di determinazione della componente tariffaria per ONERI INTEGRATIVI.....	14
Modalità di adeguamento annuale della tariffa.....	15
Adeguamento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti	17
Piano Finanziario Regolatorio.....	19
Tabella riepilogativa dei traffici, delle tariffe medie e dei proventi da pedaggio	20

Tariffa media unitaria

1. La tariffa unitaria media è il prezzo unitario medio, espresso in euro per veicolo*km, dei pedaggi praticati dal concessionario alle diverse classi di veicoli e tipologie di tratta autostradale, ponderato con i volumi di traffico.

Per le valutazioni in merito alla redditività, il concessionario ha optato per un tasso di remunerazione del capitale investito (WACC o TIR) tasso nominale, nel caso di opzione per il CIN di “contabilità regolatoria”.

2. La tariffa unitaria media è costituita dalla somma di due distinte componenti:

- a) componente tariffaria di gestione (T_G): finalizzata, nel rispetto della dinamica tariffaria inclusiva dell'incremento della produttività da efficientamento, a permettere il recupero: (i) dei costi operativi e degli utilizzi, medi su base quinquennale, dei fondi di accantonamento destinati alla manutenzione ciclica dell'infrastruttura autostradale, stimati con riferimento all'anno base per ciascun periodo regolatorio, nonché dei costi operativi incrementali legati ai nuovi investimenti e alle sopravvenienze legislative e regolamentari; (ii) dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione del capitale investito) afferenti agli asset di funzionamento per la gestione della concessione, non reversibili al termine del rapporto concessorio;
- b) componente tariffaria di costruzione (T_K): finalizzata a permettere il recupero dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione del capitale investito) afferenti agli asset reversibili al termine del rapporto concessorio, ivi compresi il valore di subentro da corrispondere al concessionario uscente, il valore delle opere realizzate in dipendenza dei piani di investimento oggetto di concessione, ivi inclusi gli interventi programmati di manutenzione straordinaria.

Detta tariffa unitaria media, per ciascun anno t del periodo concessorio, è rappresentabile come segue:

$$T_t = T_{G,t} + T_{K,t}$$

3. Nel caso in cui la convenzione di concessione, ovvero gli eventuali atti aggiuntivi alla stessa, prevedano la corresponsione di oneri integrativi, la tariffa unitaria

media va integrata con una componente tariffaria per oneri integrativi ($T_{OI,t}$), finalizzata al recupero di tali oneri, attraverso l'individuazione di una quota annua.

La tariffa unitaria media, eventualmente integrata con la suddetta componente (di seguito: tariffa unitaria media integrata) risulta quindi la seguente:

$$T'_t = T_t + T_{OI,t}$$

4. Ai fini della modulazione tariffaria, per la tariffa unitaria media integrata T'_t relativa all'anno t, deve valere la seguente relazione:

$$T'_t = \frac{\sum_{i=1}^n p_i^t q_i^t}{\sum_{i=1}^n q_i^t}$$

dove p_i^t e q_i^t indicano, rispettivamente, le tariffe chilometriche ed i chilometri relativi ai veicoli appartenenti alla i-esima delle n classi tariffarie elementari, nell'anno t.

5. Ai fini del corretto calcolo, per ciascun anno del periodo tariffario, delle componenti tariffarie di cui ai punti 2 e 3:
- il livello dei costi di gestione C_G (da utilizzarsi nell'ambito della formula tariffaria ed in relazione all'Anno base) viene determinato secondo la seguente formula:

$$C_G = (C_o - E_{aa}) + C_{a,nr} + C_{rc,nr}$$

- il livello dei costi di costruzione C_K viene determinato secondo la seguente formula:

$$C_K = C_{a,r} + C_{rc,ra} + C_{rc,rp}$$

dove:

C_o indica i costi operativi;

E_{aa} indica l'extraprofitto derivante dalle attività accessorie;

$C_{a,nr}$ indica i costi di ammortamento afferenti agli asset di funzionamento per la gestione della concessione, non reversibili al termine del rapporto concessorio;

$C_{rc,nr}$ indica i costi di remunerazione del capitale afferenti agli asset di funzionamento per la gestione della concessione, non reversibili al termine del rapporto concessorio;

ALLEGATO B

- $C_{a,r}$ indica i costi di ammortamento afferenti agli asset reversibili al termine del rapporto concessorio;
- $C_{rc,ra}$ indica i costi di remunerazione del capitale afferenti al CIN delle opere realizzate o in corso di realizzazione;
- $C_{rc,RP}$ indica i costi di remunerazione del capitale afferenti al CIN delle opere da realizzare.
-

6. La tariffa unitaria media integrata, distintamente per ciascuna delle componenti di cui ai punti 2 e 3, è stimata a preventivo, su base annuale e per ciascun periodo regolatorio.
7. Ai fini della determinazione delle componenti tariffarie di cui al presente punto, la metodologia analitica impiegata per formulare le stime previsionali di traffico è caratterizzata da trasparenza e riproducibilità e consente l'effettuazione di analisi di simulazione, di sensitività e di rischio da parte dei soggetti istituzionalmente legittimati.
8. Le suddette stime previsionali sono aggiornate alla scadenza di ogni periodo regolatorio.

**Criteri di determinazione delle componenti tariffarie di
GESTIONE, COSTRUZIONE E ONERI INTEGRATIVI**

A) Criteri di determinazione della componente tariffaria di GESTIONE

Dinamica della componente tariffaria di gestione

- La stima annuale della componente tariffaria di gestione deve essere tale da non superare il valore risultante dalla seguente dinamica, secondo la formula del price cap:

$$T_{G,t+1} \leq T_{G,t} \cdot (1 + \hat{P}_{t+1} - X_t)$$

dove:

$T_{G,t+1}$ è il livello della componente tariffaria di gestione, predeterminato con riferimento all'anno $t+1$; in particolare, per $t=0$ in relazione a ciascun periodo regolatorio (ovvero in corrispondenza dell'anno coincidente con l'Anno ponte), si assume:

$$T_{G,t} = \frac{C_{G,ap}}{V_{m,1-5}}$$

dove:

$C_{G,ap}$ è il livello dei costi di gestione con riferimento all'Anno ponte, definito nel seguente modo:

$$C_{G,ap} = C_{G,ab} \cdot (1 + P_{ap})$$

in cui:

P_{ap} è il tasso di inflazione programmato per l'Anno ponte come risultante dall'ultimo DEF;

$C_{G,ab}$ è il livello dei costi di gestione con riferimento all'Anno base;

$V_{m,1-5}$ indica il volume di traffico medio annuo, calcolabile come media aritmetica dei volumi di traffico previsti ex ante per ogni anno del periodo regolatorio, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio;

$T_{G,t}$ è il livello componente tariffaria di gestione in vigore all'anno t ;

P_{t+1} è il tasso di inflazione programmata relativo all'anno $t+1$;

X_t è l'indicatore di produttività annuale.

ALLEGATO B

2. Ai fini dell'applicazione di quanto sinteticamente indicato al punto precedente, qualora ne ricorrono i presupposti, la componente tariffaria di gestione $T_{G,t+1}$ deve intendersi comprensiva della sub-componente $T_{i,G,t+1}$, connessa ai costi incrementali riferiti a ciascun anno del periodo regolatorio, come stimati ex ante. Detta sub-componente, una volta conglobata nella componente tariffaria $T_{G,t+1}$, ne segue la dinamica per gli anni successivi, fino al termine del periodo regolatorio.

In particolare, si assume:

$$T_{i,G,t+1} = \frac{\Delta C_{i,G,k,t+1} + \Delta C_{i,G,v,t+1}}{V_{m,(t+1)-5}}$$

dove:

$\Delta C_{i,G,k,t+1}$ è il livello incrementale annuo dei costi di gestione, relativo agli asset entrati in esercizio all'anno t ; con riguardo ai costi di capitale, i costi incrementali di gestione legati all'entrata in funzione dei nuovi investimenti sono computabili a partire dall'anno successivo a quello di entrata in esercizio;

$\Delta C_{i,G,v,t+1}$ è il livello incrementale dei costi di gestione, relativo all'entrata in vigore all'anno t di sopravvenienze normative e regolamentari;

$V_{m,(t+1)-5}$ indica il volume di traffico medio annuo, calcolabile come media aritmetica dei volumi di traffico previsti ex ante per ogni anno, compreso tra: (i) l'anno $t+1$ di prima inclusione tariffaria dei predetti costi incrementali; (ii) l'ultimo anno del periodo regolatorio;

Per $t=0$ in relazione a ciascun periodo regolatorio (ovvero in corrispondenza dell'anno coincidente con l'Anno ponte), per la citata sub-componente si assume:

$$T_{i,G,t} = \frac{\Delta C_{i,G,k,ap} + \Delta C_{i,G,v,ap}}{V_{m,1-5}}$$

dove:

$\Delta C_{i,G,k,ap}$ il livello incrementale dei costi di gestione, stimato all'Anno ponte rispetto all'Anno base, relativo agli asset entrati in esercizio nel corso dell'Anno ponte;

- $\Delta C_{i,G,v,ap}$ è il livello incrementale dei costi di gestione, stimato all'Anno ponte rispetto all'Anno base, relativo all'entrata in vigore di sopravvenienze normative e regolamentari;
- $V_{m,1-5}$ indica il volume di traffico medio annuo, calcolabile come media aritmetica dei volumi di traffico previsti ex ante per ogni anno del periodo regolatorio, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio;

Tasso di inflazione programmato

1. La variabile P_{t+1} , con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario, corrisponde al tasso di inflazione programmata relativo all'anno di applicazione della tariffa, come risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile all'inizio di ciascun periodo regolatorio.
2. Se il tasso di inflazione programmata non fosse disponibile nel documento di cui al precedente punto 1, si fa riferimento, per l'intero periodo tariffario, alle proiezioni macroeconomiche formulate nell'ultimo Bollettino economico della Banca Centrale Europea disponibile all'atto della notifica di avvio della consultazione.
3. Qualora i dati pubblicati non coprissero l'intera durata di ciascun periodo tariffario, si fa riferimento al dato dell'ultima annualità disponibile, da utilizzare quale stima per le annualità residue del periodo.”

Obiettivo di incremento di produttività da efficientamento

1. Con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario, X_t è l'indicatore di produttività (ossia il coefficiente di incremento della produttività annuo), da determinarsi per la concessione, secondo quanto stabilito dall'articolo 37, comma 2, lettera g), del d.l. 201/2011, con cadenza quinquennale.
2. Ai fini del calcolo dell'indicatore di produttività X_t , partendo dal valore definito in termini di percentuale complessiva di recupero di efficienza produttiva (X^*) viene determinato l'indicatore di produttività annuale X_t , che risulta dalla seguente relazione:

$$\prod_{t=1}^5 (1 - X_t) = 1 - X^* \quad X_t > 0, \forall t$$

Per la concessione in oggetto, il valore della percentuale complessiva di recupero di efficienza produttiva X^* definito dall'ART è pari a 27,63%, mentre l'indicatore di produttività X_t da impiegarsi nella formula del price cap è pari a 6,26%. Tangenziale di Napoli S.p.A. ha stimato l'efficientamento annuo effettivamente conseguibile pari all'1,78% all'anno per 18 anni (intera durata della concessione), per un efficientamento complessivo del 27,63% pari al recupero di produttività richiesto da ART da conseguire tuttavia su tutto l'arco temporale della concessione.

3. Ai fini della predisposizione del Piano Finanziario Regolatorio, l'indicatore di produttività annuale X_t è applicato a partire dal 1° gennaio 2020 e per i successivi 17 anni.

B) Criteri di determinazione della componente tariffaria di COSTRUZIONE

1. La stima annuale della componente tariffaria di costruzione, nel caso di opzione per CIN contabile, è basata sulla seguente formula:

$$T_{K,t+1} = \frac{C_{a,r,(t+1)} + C_{rc,rA,(t+1)} + C_{rc,rP,(t+1)} + PF_{K,t+1}}{V_{t+1}}$$

dove:

- $C_{a,r,(t+1)}$ indica i costi di ammortamento, riferiti all'anno $t+1$, afferenti agli asset reversibili al termine del rapporto concessorio, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio,;
- $C_{rc,rA,(t+1)}$ indica i costi di remunerazione del capitale, riferiti all'anno $t+1$, afferenti al CIN delle opere realizzate o in corso di realizzazione, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio;
- $C_{rc,rP,(t+1)}$ indica i costi di remunerazione del capitale, riferiti all'anno $t+1$, afferenti al CIN delle opere da realizzare, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio;
- $PF_{K,t+1}$ indica l'importo, di segno positivo o negativo, delle poste figurative, definite ex ante, volte ad assicurare per la tariffa, nel rispetto del principio della neutralità finanziaria, gradualità di variazione nel corso del periodo concessorio;
- V_{t+1} indica i volumi di traffico previsti ex ante e riferiti all'anno $t+1$, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio.

Il livello della componente $C_{a,r,(t+1)}$ è il costo di ammortamento, riferito agli asset reversibili al termine della concessione e sottoposti ad ammortamento, determinato al 1° gennaio dell'anno $t+1$;

Il livello delle componenti $C_{rc,rA,(t+1)}$ e $C_{rc,rP,(t+1)}$ deriva dall'applicazione al capitale investito netto regolatorio, computato al 1° gennaio di ogni anno, dei rispettivi criteri di determinazione, nel seguente modo:

$$C_{rc,rA,(t+1)} = CIN_{rA,(t+1)} \cdot TIR$$

$$C_{rc,rP,(t+1)} = CIN_{rP,(t+1)} \cdot R$$

dove:

$CIN_{rA,(t+1)}$ indica il valore del CIN delle opere realizzate o in corso di realizzazione, al 1° gennaio dell'anno $t+1$, determinato sulla base di quanto di seguito specificato;

TIR indica il tasso interno di rendimento;

$CIN_{rP,(t+1)}$ indica il valore del CIN delle opere da realizzare, al 1° gennaio dell'anno $t+1$, determinato sulla base di quanto di seguito specificato;

R indica il tasso nominale di remunerazione del capitale investito (WACC).

In generale, la dinamica del capitale investito netto nel corso del periodo concessorio è determinata come segue:

$$CIN_{(t+1)} = (CIN_t - C_{a,t} + I_t)$$

dove:

$CIN_{(t+1)}$ indica il valore del capitale investito netto al 1° gennaio dell'anno $t+1$;

CIN_t indica il valore del capitale investito netto al 1° gennaio dell'anno t ;

$C_{a,t}$ indica i costi di ammortamento, riferiti all'anno t , afferenti al capitale investito netto, così come valorizzati al 1° gennaio dello stesso anno t e riportati nel Piano Finanziario Regolatorio; si precisa che la quota annuale di investimenti prevista per l'anno t non determina ammortamenti nel medesimo esercizio;

I_t indica la quota annuale di investimenti prevista per l'anno t , con riferimento alle opere oggetto dei piani di investimento, così come riportate nel Piano Finanziario Regolatorio, ammissibili.

Il valore di CIN_t alla data del 1° gennaio 2020 corrisponde (i) al valore delle opere assentite già eseguite e non ancora ammortizzate a tale data, distinte sulla base della classificazione in opere realizzate /in corso di realizzazione e in opere da realizzare, ii) al valore dell'onere sostenuto dalla Concessionario in occasione del rinnovo della Convenzione sottoscritta nel 1999, evidente in bilancio tra le immobilizzazioni immateriali alla voce "Concessioni, licenze,

marchi e diritti simili" e (iii) alle poste figurative maturate, relative al pre-vigente sistema tariffario.

C) Criteri di determinazione della componente tariffaria per ONERI INTEGRATIVI

1. La stima annuale della componente tariffaria per oneri integrativi corrisponde al valore risultante dalla seguente dinamica:

$$T_{OI,t+1} = \frac{C_{OI,t+1}}{V_{t+1}}$$

dove:

$T_{OI,t+1}$ è il livello della componente tariffaria per oneri integrativi, predeterminato con riferimento all'anno $t+1$;

$C_{OI,t+1}$ indica la quota annua dei costi correlati agli oneri integrativi riferibile all'anno $t+1$;

V_{t+1} indica i volumi di traffico previsti ex ante e riferiti all'anno $t+1$, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio.

2. L'eventuale componente degli oneri integrativi correlata alla gestione plurale sulle diverse tratte autostradali è sottoposta, nell'ambito del monitoraggio annuale, al medesimo meccanismo di adeguamento tariffario, correlato all'attuazione degli investimenti, previsto per la componente tariffaria di costruzione.
3. Il Piano Economico Finanziario, specificatamente prevede di calcolare la componente tariffaria per oneri integrativi a recupero delle perdite conseguenti al diffondersi dell'epidemia da COVID-19 nel periodo 01/03/2020-30/06/2020.

Modalità di adeguamento annuale della tariffa

- La tariffa unitaria media, determinata ex ante, è adeguata annualmente in esito al monitoraggio annuale, afferente alla qualità dei servizi e all'attuazione degli investimenti, con le seguenti modalità:

$$T_{t+1}^* = T_{G,t+1}^* + T_{K,t+1}^*$$

con:

$$T_{G,t+1}^* = T_{G,t+1} \cdot (1 - \Delta T_{G,t+1}) \cdot (1 + Q_t) \quad T_{K,t+1}^* = T_{K,t+1} + \Delta T_{K,t+1}$$

dove:

$T_{G,t+1}^*$ è il livello della componente tariffaria di gestione, calcolato all'anno t ed effettivamente applicabile da parte del concessionario per l'anno $t+1$;

$T_{G,t+1}$ è il livello della componente tariffaria di gestione, determinato al momento della stipula della concessione con riferimento all'anno $t+1$;

$\Delta T_{G,t+1}$ è la componente tariffaria integrativa di gestione derivante dall'eventuale mancato sostentimento dei costi operativi stimati ex ante ed afferenti agli investimenti programmati e alle sopravvenienze normative e regolamentari, in ragione della loro mancata o ritardata attuazione;

Q_t è il coefficiente rettificativo della componente tariffaria di gestione, di segno positivo o negativo, calcolato all'anno t e scaturente dall'applicazione dei meccanismi di penalità/premi, con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi;

$T_{K,t+1}^*$ è il livello della componente tariffaria di costruzione calcolato all'anno t ed effettivamente applicabile da parte del concessionario per l'anno $t+1$;

$T_{K,t+1}$ è il livello della componente tariffaria di costruzione, determinato al momento della stipula della concessione con riferimento all'anno $t+1$;

$\Delta T_{K,t+1}$ è il livello della componente tariffaria integrativa di costruzione, di segno positivo o negativo, calcolata all'anno t e correlata all'applicazione:

ALLEGATO B

- del meccanismo, con riferimento all'attuazione degli investimenti, che tiene conto della quota di investimenti effettivamente realizzati rispetto a quanto programmato, nonché dell'eventuale correlata penalità;
 - delle necessarie variazioni alle poste figurative, finalizzate ad assicurare, nel rispetto del principio della neutralità finanziaria, la gradualità delle variazioni tariffarie nel corso del periodo concessorio.
1. L'adeguamento della tariffa unitaria media integrata scaturisce dall'applicazione della seguente formula:

$$T_{t+1}^{**} = T_{t+1}^* + T_{OI,t+1}$$

$T_{OI,t+1}$ è il livello della componente tariffaria per oneri integrativi.

Adeguamento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti

1. Con riferimento alla formula di adeguamento tariffario, la $\Delta T_{K,(t+1)}$ componente è costituita da due sub-componenti, con le seguenti modalità:

$$\Delta T_{K,(t+1)} = \Delta T_{I,K,(t+1)} + H_{K,(t+1)}$$

Tali sub-componenti rispondono a diversi obiettivi:

- a) la prima sub-componente ($\Delta T_{I,K,(t+1)}$) è correlata all'importo degli investimenti non realizzati e si calcola con le seguenti modalità:

$$\Delta T_{I,K,(t+1)} = -(1 - \alpha_t) \cdot T_{K,(t+1)}$$

con

$$\alpha_t = \sum_{a=1}^t (I_{R,a}) / \sum_{a=1}^t (I_{P,a})$$

dove:

$T_{K,t+1}$ indica il livello della componente tariffaria di costruzione, determinato al momento della stipula della concessione con riferimento all'anno $t+1$. Si specifica che “ $t+1$ ” si riferisce ai singoli anni del periodo regolatorio;

α_t indica la quota di investimenti effettivamente realizzati, cumulati fino all'anno t , rispetto all'importo di investimenti programmati per il medesimo periodo;

$I_{R,a}$ indica l'importo dei costi ammissibili ai fini tariffari, relativi all'anno $t+1$, afferenti agli investimenti effettivamente realizzati, comprensivi del valore di subentro eventualmente corrisposto al concessionario uscente, ovvero del valore delle opere assentite già eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della precedente concessione, al netto della preconstituita riserva vincolata per ritardati investimenti;

$I_{P,a}$ indica l'importo dei costi ammissibili ai fini tariffari, relativi all'anno $t+1$, afferenti agli investimenti programmati all'atto della stipula della concessione, comprensivi del valore di subentro eventualmente corrisposto al concessionario uscente, ovvero del valore delle opere assentite già eseguite e non ancora ammortizzate

alla scadenza della precedente concessione, al netto della precostituita riserva vincolata per ritardati investimenti;

- b) la seconda sub-componente ($H_{K,(t+1)}$) rappresenta la penalità applicabile nel caso in cui il ritardo nell'effettuazione degli investimenti sia imputabile al concessionario, al fine di disincentivare il posticipo degli investimenti stessi, fatti salvi i meccanismi di penalità previsti dalla convenzione, che possono arrivare anche alla revoca della stessa, e si determina come segue:

$$H_{K,(t+1)} = -(\gamma_t \cdot R) \cdot |\Delta T_{I,K,(t+1)}|$$

dove:

γ_t indica la quota di investimenti non realizzati per responsabilità imputabile al concessionario, cumulati fino all'anno t , rispetto al totale degli investimenti non realizzati nel medesimo periodo;

R indica il tasso di remunerazione del capitale investito (WACC).

Piano Finanziario Regolatorio

TANGENZIALE DI NAPOLI S.p.A.
Piano Finanziario Regolatorio ART
€1.000

		Anno Base		Anno Ponte		P1 - Primo periodo tariffario					P2 - Secondo periodo tariffario					P3 - Terzo periodo tariffario					P4 - Quarto periodo tariffario					
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037					
Inflazione Programmata		1,00%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%		
Parametro di Efficienamento				1,78%	1,78%	1,78%	1,78%																			
Veicoli Leggeri		84,41	81,48	84,83	84,84	85,13	85,42	85,95	85,95	85,95	85,95	85,95	85,95	85,95	85,95	85,95	85,95	85,95	85,95	85,95	85,95	85,95	85,95	85,95		
Veicoli Pesanti - Classe 3		0,12	0,11	0,12	0,12	0,12	0,12	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13		
Veicoli Pesanti - Classe 4		0,06	0,05	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06		
Veicoli Pesanti - Classe 5		0,07	0,06	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07		
Volumi di traffico previsti (transiti)	T*	84,65	81,71	85,08	85,09	85,38	85,67	86,20	86,21	86,21	86,21	86,21	86,21	86,21	86,21	86,21	86,21	86,21	86,21	86,21	86,21	86,21	86,21	86,21		
Volumi di traffico medi annui per periodo regolatorio (transiti)	T		85,31				86,21																			
COMPONENTE TARIFARIA DI GESTIONE (in migliaia di euro)																										
Costi operativi totali ammessi (comprensivi delle attività accessorie)	A	37.005,23	37.301,27	36.935,53	36.573,38	36.214,77	35.859,69	36.243,77	35.888,40	35.536,51	35.188,07	34.843,05	33.208,10	32.882,49	32.560,07	32.240,82	31.924,70	32.496,25	32.177,62	31.862,12	31.549,71					
Utilizzo di fondo accantonamento per rinnovi	A'																									
Costi operativi incrementali da nuovi investimenti	A''																									
Costi operativi incrementali da sopravvenienze normative e regolamentari	A'''			413,44	409,39	405,37	401,40	419,29	415,18	411,11	407,08	403,09	436,34	432,06	427,82	423,63	419,47	454,07	449,62	445,21	440,84					
Extrapposito da attività accessorie (in deduzione)	B	2.331,09	2.349,74	2.326,70	2.303,89	2.281,30	2.258,93	1.738,27	1.721,23	1.704,35	1.687,64	1.671,09	1.803,30	1.785,61	1.768,11	1.750,77	1.733,60	1.867,60	1.849,28	1.831,15	1.813,20					
Costi operativi totali ammessi netti	C=A''+B	34.674,14	34.951,53	35.022,27	34.678,88	34.338,85	34.002,15	34.924,79	34.582,35	34.243,27	33.907,51	33.575,05	31.841,14	31.528,93	31.219,79	30.913,68	30.610,57	31.082,72	30.777,95	30.476,17	30.177,35					
Immobilizzazioni non reversibili al 1/1	D	470,22	473,98	469,33	464,73	460,17	455,66	563,75	558,22	552,75	547,33	541,96	483,98	479,24	474,54	469,89	465,28	513,73	508,69	503,70	498,76					
Ammortamento tecnico-economico anno	E'	214,18	215,89	213,78	211,68	209,60	207,55	281,26	278,51	275,78	273,07	270,39	240,75	238,39	236,05	233,73	231,44	255,52	253,01	250,53	248,08					
Remunerazione annua	E''	33,34	33,61	33,28	32,95	32,63	32,31	39,97	39,58	39,19	38,81	38,43	34,31	33,98	33,64	33,32	32,99	36,42	36,07	35,71	35,36					
Costi di capitale totali ammessi	F=E'+E''	247,52	249,50	247,05	244,63	242,23	239,86	321,23	318,08	314,97	311,88	308,82	275,06	272,36	269,69	267,05	264,43	291,94	289,08	286,24	283,44					
Costi totali afferenti a componente tariffaria di gestione	H=C+F	34.921,65	35.201,03	35.269,32	34.923,50	34.581,08	34.242,01	35.246,03	34.900,44	34.558,24	34.219,39	33.883,87	32.116,20	31.801,29	31.489,48	31.180,73	30.875,00	31.374,66	31.067,03	30.762,42	30.460,79					
Componente tariffaria di gestione unitaria	I	0,41264	0,40859	0,40459	0,40062	0,39669	0,40397	0,40000	0,39608	0,39220	0,38835	0,36746	0,36385	0,36028	0,35675	0,35325	0,35865	0,35513	0,35165	0,34820						
Componente tariffaria di gestione unitaria incrementale	I'		0,00485	0,00480	0,00475	0,00471	0,00486	0,00482	0,00477	0,00472	0,00468	0,00506	0,00501	0,00496	0,00491	0,00487	0,00527	0,00522	0,00516	0,00511						
COMPONENTE TARIFARIA DI COSTRUZIONE (in migliaia di euro)																										
CIN beni reversibili "ante"																										
Opere eseguite e non ammortizzate alla data di entrata in vigore del Sistema Tari J		202.671,06	195.538,76																							
Immobilizzazioni reversibili al 1/1	K		2.877,00	4.869,04	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Opere in corso al 1/1	L																									
Valore residuo a fine concessione	M																									
Total capite investito netto di costruzione, BoP		202.671,06	195.538,76	189.544,53	178.394,86	167.245,18	156.095,50	144.945,82	133.796,14	122.646,46	111.496,78	100.347,11	89.197,43	78.047,75	66.898,07	55.748,39	44.598,71	33.449,04	22.29							

Tabella riepilogativa dei traffici, delle tariffe medie e dei proventi da pedaggio

Tangenziale di Napoli S.p.A.**Traffico e tariffa**

RICAVI DA PEDAGGIO DA PIANO FINANZIARIO									
Anno	Volumi di traffico (migliaia di vkm)			Variazione tariffaria	Tariffe previste (€/km)		Ricavi da pedaggio (€MLN/nominali)		
	VKM Leggeri	VKM Pesanti	Totale		Tariffa Leggeri	Tariffa Pesanti	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	Totale
2018	844.054,00	2.453,00	846.507,00	n.a.	0,07597	0,15910	64,12	0,39	64,51
2019	814.798,38	2.290,39	817.088,77	1,82%	0,07598	0,16274	61,91	0,37	62,28
2020	848.312,78	2.486,14	850.798,92	0,00%	0,07595	0,16338	64,43	0,41	64,84
2021	848.408,58	2.500,63	850.909,21	0,39%	0,07625	0,16402	64,69	0,41	65,10
2022	851.298,47	2.525,69	853.824,16	0,39%	0,07655	0,16466	65,17	0,42	65,58
2023	854.198,20	2.551,00	856.749,21	0,39%	0,07685	0,16530	65,64	0,42	66,06
2024	859.456,06	2.583,63	862.039,69	0,39%	0,07715	0,16594	66,30	0,43	66,73
2025	859.540,63	2.601,03	862.141,66	0,39%	0,07745	0,16659	66,57	0,43	67,00
2026	859.540,63	2.601,03	862.141,66	0,39%	0,07775	0,16724	66,83	0,44	67,26
2027	859.540,63	2.601,03	862.141,66	0,39%	0,07805	0,16790	67,09	0,44	67,53
2028	859.540,63	2.601,03	862.141,66	0,39%	0,07836	0,16856	67,35	0,44	67,79
2029	859.540,63	2.601,03	862.141,66	0,39%	0,07867	0,16922	67,62	0,44	68,06
2030	859.540,63	2.601,03	862.141,66	0,39%	0,07898	0,16988	67,88	0,44	68,32
2031	859.540,63	2.601,03	862.141,66	0,39%	0,07929	0,17055	68,15	0,44	68,59
2032	859.540,63	2.601,03	862.141,66	0,39%	0,07960	0,17121	68,42	0,45	68,86
2033	859.540,63	2.601,03	862.141,66	0,39%	0,07991	0,17189	68,68	0,45	69,13
2034	859.540,63	2.601,03	862.141,66	0,39%	0,08022	0,17256	68,95	0,45	69,40
2035	859.540,63	2.601,03	862.141,66	0,39%	0,08054	0,17324	69,22	0,45	69,67
2036	859.540,63	2.601,03	862.141,66	0,39%	0,08085	0,17391	69,49	0,45	69,95
2037	859.540,63	2.601,03	862.141,66	0,39%	0,08117	0,17460	69,77	0,45	70,22

Note:

La variazione tariffaria approvata per il 2019 (+1,82%) è stata applicata solamente ai veicoli pesanti. Nel 2019 Tangenziale di Napoli S.p.A. ha consuntivato ricavi pari a 62,28€ milioni



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza
sulle infrastrutture stradali e la Vigilanza sui contratti concessionari autostradali

Tangenziale di Napoli S.p.A.

Il Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 28 luglio 2009

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per le strade e le autostrade,
l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la
Vigilanza sui contratti concessionari autostradali

Tangenziale di Napoli S.p.A.

Allegato C
Qualità

**Il Atto aggiuntivo
*Tangenziale di Napoli***

In conformità a quanto previsto dall'art. 19 del presente Atto aggiuntivo, entro 12 mesi decorrenti dalla data di efficacia del presente Atto aggiuntivo, le parti definiscono gli indicatori di qualità di cui al punto 24 della Delibera ART n. 79/2019 per ciascuna area tematica. Nei successivi 12 mesi detti indicatori saranno recepiti in un III Atto aggiuntivo alla Convenzione sottoscritta il 28 luglio 2009. I meccanismi di attribuzione delle relative premialità/penalità, riportati nel punto 24 della delibera ART n.79/2019 trovano applicazione a decorrere dalla data di efficacia di tale III Atto aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 28 luglio 2009. Successivamente il Concessionario è tenuto a rilevare e comunicare, annualmente, al concedente e all'ART gli esiti del monitoraggio e le relative metodologie di rilevazione dei suddetti indicatori di qualità.

Nelle more dell'individuazione degli indicatori di qualità di cui al presente Allegato, si applicano gli indicatori di qualità stabiliti dall'Allegato C della Convenzione Unica sottoscritta il 28 luglio 2009, che si riporta integralmente di seguito.

Il concessionario si impegna altresì al rispetto dei parametri qualitativi identificati mediante le linee guida per le manutenzioni.



ANAS Direzione Generale



Tangenziale di Napoli S.p.A.

Convenzione Unica
ANAS S.p.A.
Tangenziale di Napoli S.p.A.

ALLEGATO: C

INDICATORI DI QUALITA'

ALLEGATO C

INDICATORI DI QUALITA'

L'indicatore di qualità di cui all'Art. 19 della convenzione rappresenta una misura obiettiva del livello di servizio reso all'utenza autostradale.

Nelle more di una definizione più compiuta di tale indicatore, che incorpori gli aspetti relativi alla sicurezza del servizio, al suo comfort, ai tempi di percorrenza, alla presenza e qualità di servizi accessori ed alle implicazioni del servizio sotto il profilo ambientale, la Qualità (Q) della rete autostradale sarà basata sulla misura di indicatori di performance obiettivi e facilmente misurabili e controllabili.

DEFINIZIONE DEGLI INDICATORI

Per la definizione della qualità sono stati individuati due indicatori:

- **Indicatore di stato strutturale delle pavimentazioni** I_{pav} che prende in considerazione la Rugosità (I_{a1}) e la Regolarità (I_{a2}) delle medesime in quanto rappresentative della sovrastruttura di maggior consumo della strada, massimamente legata alla sua sicurezza tecnica ed al comfort del viaggio.
- **Indicatore di Incidentalità** I_s , che misura indirettamente i risultati complessivi dello stato dell'infrastruttura e della sua gestione in quanto si basa sul Tasso d'Incidentalità Globale (T.I.G.) che, in una situazione di strada evoluta, con veicoli moderni ed utenti mediamente allenati all'uso di infrastrutture veloci, dovrebbe dipendere in buona misura dallo stato della strada.

Ogni indicatore proviene dalla distribuzione percentuale sull'autostrada di superfici o lunghezze che possiedono specifiche caratteristiche, valutate attraverso un parametro di riferimento:

- che è misurabile con macchine ad alto rendimento (misure standardizzate e ripetibili)
- che è desumibile da dati e documenti rilevati o certificati da enti esterni alla società.

INDICE DI QUALITA' "Q"

L' indice di Qualità di un determinato anno risulta dalla media ponderata (con pesi p_p e p_s) dei due indicatori, sopra descritti, come di seguito calcolato:

$$Q = I_{pav} p_p + I_s p_s$$

dove $p_p = 0,6$ e $p_s = 0,4$.



L'indice **Q** varierà tra 0 e 100 secondo la seguente scala di valori:

Valore di Q e Qi	FASCIA DI GIUDIZIO
minore 40	SCARSO
tra 40 e 50	INSUFFICIENTE
tra 50 e 60*	SUFFICIENTE
tra 60 e 70	DISCRETO
tra 70 e 75	BUONO
maggiore di 75	OTTIMO

* standard oggettivo del livello di servizi

Ai fini dell'applicazione della formula del price-cap per l'anno *i+1*, la misura della qualità \bar{Q}_i di ogni anno sulla rete aziendale è determinata come media dei livelli di qualità **Qi** calcolati per ciascun anno del quinquennio che ha termine il 30 giugno dell'anno precedente (*i-mo*) a quello di applicazione (*i+1*) del price-cap stesso.

Si determina quindi la variazione percentuale (con il suo segno "+" o "-") del valore \bar{Q}_i rispetto al "valore di riferimento fisso", intendendo per tale la media aritmetica dei **Qi** dei primi cinque anni considerati. Tale variazione percentuale risulta pertanto dalla seguente formula:

$$V_{qi\%} = \frac{(\bar{Q}_i - \bar{Q}_{rif})}{\bar{Q}_{rif}} \times 100$$

Il fattore **Vqi %** fornisce la variazione della qualità rilevata nel quinquennio che ha termine il 30 giugno dell'anno (*i-mo*), rispetto al valore fisso \bar{Q}_{rif} del quinquennio di riferimento.

Per l'anno *i-mo* la variazione percentuale relativa alla quota della qualità $\Delta Q_i\%$ deve essere diminuita delle variazioni già acquisite negli anni trascorsi del quinquennio di validità della formula; si ha pertanto:

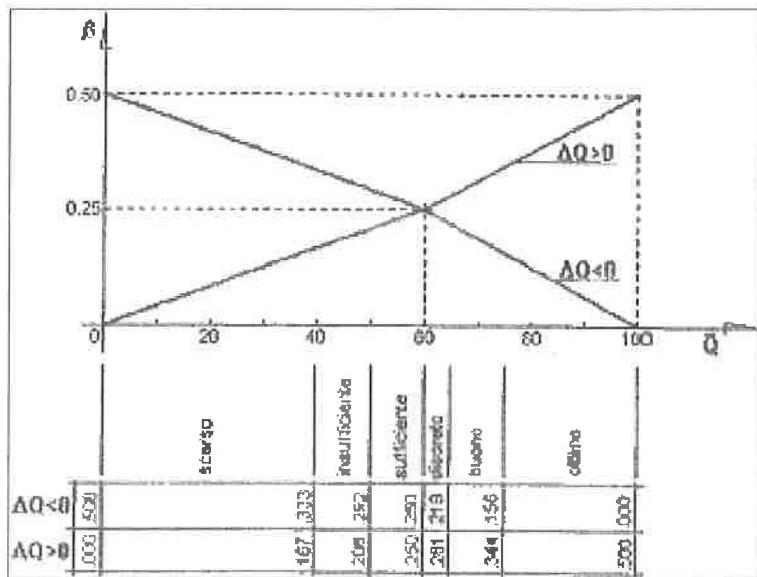
$$\Delta Q_i\% \text{ (quota \% di variazione della qualità)} = V_{qi} - \sum_{n=annorif}^{i-1} \Delta Q_n$$

ΔQ_i costituisce, a meno del fattore correttivo β la quota di variazione tariffaria per l'anno *i-mo* (positiva o negativa).

VALORE DEL COEFFICIENTE β

Il coefficiente β della formula del price-cap assume i valori sottoriportati, variabili secondo la fascia di giudizio della qualità conseguita nel quinquennio in esame \bar{Q}_i .

Per il calcolo del coefficiente β il cui valore è stabilito tra 0 e 0,5, vengono utilizzate due funzioni differenti a seconda che il valore di ΔQ_i sia positivo o negativo, come riportato nel grafico che segue:



Con $\Delta Q_i > 0$	se $\bar{Q}_i < 60$	$\beta = (0,25/60) \bar{Q}_i$
	se $\bar{Q}_i \geq 60$	$\beta = 0,25 + [(0,25/40)(\bar{Q}_i - 60)]$
Con $\Delta Q_i \leq 0$	se $\bar{Q}_i < 60$	$\beta = 0,50 - (0,25/60) \bar{Q}_i$
	se $\bar{Q}_i \geq 60$	$\beta = 0,25 - [(0,25/40)(\bar{Q}_i - 60)]$

Ove \bar{Q}_i rappresenta il livello di servizio corrispondente all'anno i -mo e $\Delta Q_i\%$ quota percentuale di variazione della qualità per l'anno i -mo depurata delle variazioni già acquisite negli anni trascorsi del quinquennio di validità della formula del *price-cap*.

VARIAZIONE TARIFFARIA CONNESSA ALLA QUALITÀ'

Il prodotto $\beta \cdot \Delta Q_i$ fornisce, anno per anno, la variazione corretta della tariffa collegata all'addendo qualità da considerare ai fini dell'applicazione del *price-cap*.

VALORE DI RIFERIMENTO

Il valore di riferimento fisso \bar{Q}_{ref} ai fini della misura della variazione per il primo quinquennio di applicazione del *price-cap* verrà individuato, sulla base dei dati statistici disponibili. Detto valore \bar{Q}_{ref} verrà definito congiuntamente tra le parti (la Concedente e la Società Concessionaria), con apposito verbale.

Per le nuove autostrade o tratte autostradali, in esercizio da 10 o meno anni, ferma restando l'esecuzione del rilievo sulle pavimentazioni e l'acquisizione dei dati sull'incidentalità, il valore di β per il

wz

Flm

primo quinquennio di attuazione, a partire dall'entrata in esercizio del collegamento autostradale, avrà valore pari a "0".

METODI DI CALCOLO DEGLI INDICATORI

I_s- Indicatore di Incidentalità (variabile da 0 a 100)

E' misurato dal parametro **T.I.G.** - Tasso di Incidentalità Globale- pari al numero degli incidenti totali avvenuti nella sola sede autostradale (escluse quelle delle pertinenze), rilevati dalla Polizia Stradale e rapportato a 100 milioni di chilometri percorsi su tratti omogenei di autostrada di diversa morfologia.

Il **T.I.G.** ha classi differenti in relazione al clima, alle pendenze ed alla tortuosità; le tratte corrispondenti sono indicate, con le relative lunghezze, nell'elenco in calce al presente allegato. I valori di ciascuna classe sono definiti distintamente per le autostrade e tratte di "pianura" (I_{sp}) e per quelle di "montagna" (I_{sm}) come segue:

Classe	"pianura"	"montagna"
A	TIGp ≤ 50	TIGm ≤ 60
B	50 < TIGp ≤ 65	60 < TIGm ≤ 80
C	65 < TIGp ≤ 78	80 < TIGm ≤ 100
D	78 < TIGp ≤ 95	100 < TIGm ≤ 120
E	95 < TIGp ≤ 115	120 < TIGm ≤ 140
F	115 < TIGp	140 < TIGm

I due indicatori parziali sono:

$$I_{sp}, I_{sm} = A\% + 0,75 B\% + 0,5 C\% + 0,25 D\%$$

Dalla media ponderale dei due sotto indici I_{sp}, I_{sm}, nei loro "valori annuali" (calcolati come sopra riportato), cioè con peso rappresentato dalle rispettive lunghezze di "pianura" e "montagna", si ricava un indicatore I_{sANNUALE}.

Il valore da prendere per comporre l'indicatore finale I_s da usare per il calcolo della qualità \bar{Q} , è la media degli ultimi 5 anni di detto indicatore I_{sANNUALE}



Ipav- Indicatore delle pavimentazioni

Per la determinazione dell'**Ipav**, quale indicatore dello stato strutturale delle pavimentazioni che prende in considerazione **I_{a1} (Rugosità)** e **I_{a2} (Regolarità)** si procede come di seguito.

Gli indicatori da rilevare sono:

I_{a1} - Indicatore di Rugosità superficiale (variabile da 0 a 100)

Misurato sulla corsia di marcia, che ha il massimo dei degradi, con macchina ad alto rendimento nella forma del parametro **CAT** (Coefficiente di Aderenza Trasversale).

Tutti i valori rilevati vengono distribuiti nelle classi da A a F ciascuna definita dai seguenti estremi:

Classe	A	70 ≤ CAT
"	B	60 ≤ CAT < 70
"	C	50 ≤ CAT < 60
"	D	40 ≤ CAT < 50
"	E	30 ≤ CAT < 40
"	F	CAT < 30

Le pavimentazioni di superficie denominate usure drenanti, che eliminano l'acquaplaning e lo spray, sono caratterizzate da tessiture geometriche superficiali particolari, misurate con macchina ad alto rendimento, con il parametro "altezza in sabbia" (**HS**). A condizione che tale parametro risulti $\geq 0,80$ il corrispondente **CAT** sarà aumentato di 10 punti rispetto al valore rilevato.

Si procede quindi a calcolare le percentuali A%, B% F% dei valori ricadenti in ciascuna classe rispetto al totale dei valori rilevati.

Assegnando un peso via via decrescente alle classi meno valide, l'indicatore **I_{a1}** risulta determinato dalla seguente formula:

$$I_{a1} = A\% + 0,75 B\% + 0,5 C\% + 0,25 D\% + 0,00 E\% + 0,00 F\%$$

I_{a2} - Indicatore di Regolarità superficiale (variabile da 0 a 100)

Misurato sulla corsia di marcia, che ha il massimo dei degradi, con macchina ad alto rendimento nella forma del parametro **IRI** (International Roughness Index) nelle classi indicate, secondo la loro diffusione percentuale presente nell'anno di misura, con le stesse considerazioni riportate per la rugosità'.

Classe	A	IRI ≤ 1,3
"	B	1,3 < IRI ≤ 2,0
"	C	2,0 < IRI ≤ 2,5

"	D	$2,5 < IRI \leq 3,0$
"	E	$3,0 < IRI$

L'indicatore I_{a2} , dando peso via via decrescente alle classi meno valide, risulta dalla seguente formula:

$$I_{a2} = A\% + 0,75 B\% + 0,5 C\% + 0,25 D\% + 0,00 E\%$$

Calcolo di I_{pav}

Gli Indicatori I_{a1} ed I_{a2} si combinano tra loro con media ponderale, con pesi rispettivamente 0,6 e 0,4 in modo da ottenere un indice I_{pav} denominato Indicatore di Stato Strutturale delle pavimentazioni

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

Se si dispone delle misure di ogni anno di I_{a1} ed I_{a2} (rilevate con macchina ad alto rendimento) si può calcolare I_{pav} medio degli ultimi 5 anni, che è uno dei termini del riferimento di Q_{Rif} .

Se non si dispone di nessuna misura o si è in possesso delle misure solo di qualche anno, sullo stato delle pavimentazioni, e calcolati come precedentemente descritto, dovranno essere adottati, per gli anni eventualmente mancanti, quali indicatori annuali pregressi di I_{pav} i valori corrispondenti a quelli della *media del settore*.

Acquisiti detti elementi si procederà al calcolo di \bar{Q} , come riportato nel presente allegato.

DISPOSIZIONI GENERALI

Indicatore Incidentalità Is

Per il calcolo del \bar{Q}_{rif} deve essere utilizzato il numero complessivo degli incidenti, avvenuti su tutta la rete gestita dalla società nel periodo Gennaio - Dicembre di ogni anno. Per il calcolo dei \bar{Q}_i successivi, deve essere utilizzato il numero complessivo degli incidenti avvenuti sull'asse autostradale e sugli svincoli, escluse le pertinenze quali le stazioni, le barriere, le aree di servizio e di parcheggio (cfr. art. 24 D.lgs 20.04.1992 n. 285 e artt. 60-61-62 e 63 del Reg.) calcolati nel periodo compreso tra il 1 luglio ed il 30 giugno dell'anno successivo e derivanti dai rilievi della Polizia della Strada.

I dati di traffico per calcolare il **TIG** sono quelli ufficiali anche rilevati con strumenti diversi dal pedaggio comprensivi di tutti i transiti (paganti e non paganti). Per le tratte i cui dati sono stati assunti con strumenti diversi dal pedaggio, la società concessionaria dovrà presentare apposita relazione sulla metodologia adottata per il calcolo del traffico, metodologia che rimarrà per tutto il periodo applicativo.

Indicatore delle pavimentazioni Ipav

Tutte le Concessionarie devono effettuare il rilievo sulla pavimentazione con macchine ad alto rendimento, sulla corsia di marcia lenta.

Se si è in possesso di misure parziali quali:

- solo aderenza
- solo regolarità
- miste o comunque non complete,

queste non possono essere utilizzate.

Le misurazioni relative al calcolo degli indicatori per ciascun anno solare sono effettuate entro il I semestre dell'anno e i risultati sono consegnati alla Concedente entro il 31 luglio successivo. Unitamente alle misurazioni di cui sopra sono trasmessi, sempre alla Concedente, tutti gli investimenti effettuati sulle pavimentazioni nel periodo compreso fra i due rilievi, indicando il tipo di intervento nonché le progressive di esecuzione.

L'inizio delle operazioni di rilievo, comprensive di programma, sono comunicate, mezzo FAX, alla Concedente 30 giorni prima. Qualora la Concessionaria non provvedesse ad effettuare il rilievo, è preso quale valore di **Ipav**, per l'anno in esame, quello dell'anno precedente ma depurato del 15% per i valori di **la1** e di **la2**, anche per gli anni successivi all'anno ove non è stato effettuato il rilievo e sino al termine del quinquennio di applicazione della formula del *price-cap*, i valori di **la1** e di **la2** rilevati, verranno depurati del 15%.

Le valutazioni delle pavimentazioni saranno effettuate su tutta la lunghezza dell'autostrada in concessione alla Società Concessionaria, con esclusione, da comunicare con apposita nota alla Concedente, delle tratte autostradali ove sono in corso interventi di allargamento e di manutenzione straordinaria e per l'intero periodo di durata dei lavori comprese le tratte rese agibili su strato di collegamento o altro che non sia strato di usura.

Si intendono compresi nelle manutenzioni straordinarie tutti quegli interventi non ricadenti nei lavori di ordinaria manutenzione di cui all'allegato F alla presente convenzione.

Le misurazioni, correttamente eseguite, devono coprire almeno il 90% della rete in Concessione non soggetta all'esclusione di cui sopra.

Le operazioni di rilevo dovranno essere effettuate nel seguente modo:

- Rilievo dell'aderenza e della tessitura

Al fine di rendere meno suscettibili i rilievi dell'aderenza, **CAT**, dal fattore temperatura le misure si intenderanno valide, ai fini del calcolo dell' **I_{a1}** se eseguite con temperature dell'aria comprese fra 10 e 30 gradi centigradi e con temperature della pavimentazione compresa tra 10 e 35 gradi centigradi.

La velocità dell'automezzo nell'effettuare il rilievo dovrà essere costante e pari a 60 km/h; saranno ammesse misure eseguite a velocità inferiori o superiori entro una tolleranza di ± 3 km soltanto se per brevi tratti. Il passo di misura è di 10 m.

Le misure da considerarsi per il calcolo dell'indicatore **I_{a1}** sono quelle riferite alla *wheelpath* destra.

L'indicatore **I_{a1}** dovrà essere calcolato statisticamente sulla base delle misure valide acquisite senza alcuna ulteriore elaborazione correttiva (correzioni in temperatura e raggruppamenti in classi omogenee, etc.).

I relativi dati dovranno essere forniti in forma digitale su supporti ottici e/o magnetici in formato testo; con riferimento alla norma CNR 147 del 1992, detti dati dovranno essere organizzati in colonne riportanti i dati essenziali per ciascuna misura (identificativo tronco/lotto, progressiva, passo di misura, velocità, temp. aria, temp. pav , CAT, TEX, drop, etc.). L'intestazione dovrà contenere anche i dati generali quali: nome Concessionario, denominazione tronco/lotto, direzione, corsia, data del rilievo, mezzo utilizzato etc.

- Rilievo della regolarità

L'**IRI** (International Roughness Index) che viene considerato ai fini del calcolo dell'indicatore **I_{a2}** deve essere il valore medio derivante dall'elaborazione dei dati profilometrici relativi alle *wheelpath* destra e sinistra.

La velocità di rilievo dipende dalle tecnologie che volta per volta sono utilizzate per l'esecuzione della misura. E' fatto obbligo comunicare alla Concedente prima dell'esecuzione

di ciascuna campagna di misurazione i mezzi e le modalità di rilievo che il Concessionario intende adottare.

In ogni caso l'IRI andrà calcolato e restituito su una base di lunghezza fissata in 20 m.

I dati dovranno essere forniti in forma digitale su supporti ottici e/o magnetici in formato testo (separatori: tabulazioni o spazi); dovranno essere organizzati in colonne riportanti i dati essenziali per ciascuna misura (identificativo tronco/lotto, progressiva, base di misura, IRI destro, IRI sinistro, IRI medio, etc.). l'intestazione dovrà contenere anche i dati generali quali: nome Concessionario, denominazione tronco/lotto, direzione, corsia, data del rilievo, mezzo utilizzato etc.

ELENCO SUDDIVISIONE TRATTE AUTOSTRADALI IN ESERCIZIO

AUTOSTRADA	TRATTO DI PIANURA	LUNGHEZZA (km)
Tangenziale Est ed Ovest di Napoli		20,2

VALORE DI RIFERIMENTO

Calcolo del termine Q_{rif}

Indicatore	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Ia1					67,48	62,03	84,03	71,35	74,64
Ia2					48,45	54,12	55,80	58,72	59,01
Ipav					59,87	58,87	72,74	66,30	68,39
Is annuale	50,00	100,00	75,00	75,00	75,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Is medio					75,00	85,00	85,00	90,00	95,00
Qi					65,92	69,32	77,64	75,78	79,03
Qrif				-					73,54

Per le tratte di completamento autostradale il valore di riferimento fisso \bar{Q}_{rif} ai fini della misura della variazione per il primo quinquennio di applicazione del price-cap verrà determinato al compimento del decimo anno di esercizio delle tratte stesse.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza
sulle infrastrutture stradali e la Vigilanza sui contratti concessionari autostradali

Tangenziale di Napoli S.p.A.

Il Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 28 luglio 2009

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per le strade e le autostrade,
l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la
Vigilanza sui contratti concessionari autostradali

Tangenziale di Napoli S.p.A.

Allegato D
Aggiornamento tariffario

**Il Atto aggiuntivo
*Tangenziale di Napoli***

Aggiornamento tariffario

Gli incrementi della tariffa unitaria media, determinata ex ante secondo le modalità illustrate ai punti 18, 21 e 23 della Delibera ART 79/2019, nonché nella “disclosure” degli allegati “B” ed “E” della presente Convenzione Unica, sono applicati ed eventualmente adeguati annualmente in esito al monitoraggio annuale afferente alla qualità dei servizi e all’attuazione degli investimenti. Riguardo il periodo regolatorio 2019 - 2023, l’incremento tariffario annuo determinato ex ante, sulla base dei dati di Piano economico – finanziario, dal 2021 al 2023 è determinato nella misura dello 0,39% ed è prevista la relativa applicazione dal 1° gennaio di ciascun esercizio. Laddove l’efficacia del II atto aggiuntivo dovesse intervenire successivamente al 1° gennaio 2021 - e quindi dovesse essere differita l’applicazione dell’incremento tariffario per il 2021 - i minori ricavi conseguiti dal Concessionario dal 1° gennaio 2021 fino alla data di effettiva applicazione dell’incremento tariffario anzidetto, concorreranno a determinare il credito per poste figurative del concessionario da regolare nel successivo quinquennio regolatorio 2024 – 2028.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza
sulle infrastrutture stradali e la Vigilanza sui contratti concessionari autostradali



Tangenziale di Napoli S.p.A.

Il Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 28 luglio 2009

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per le strade e le autostrade,
l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la
Vigilanza sui contratti concessionari autostradali

Tangenziale di Napoli S.p.A.

Allegato E

Piano Finanziario

Piano Economico Finanziario

Tangenziale di Napoli

Relazione Piano Finanziario di Tangenziale di Napoli S.p.A.

1. Premessa

A seguito della pubblicazione della Delibera n. 79/2019 dell'Autorità per la regolazione dei Trasporti (ART) in data 19 giugno 2019, riguardante il sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica ANAS S.p.A. – Tangenziale di Napoli S.p.A., Tangenziale di Napoli (di seguito anche “TANA”) ha provveduto alla predisposizione di un Piano Economico Finanziario (PEF) che ne preveda gli impatti.

Il Sistema tariffario introdotto dalla predetta Delibera è basato sul “metodo del price cap”, con determinazione dell’indicatore di produttività “X” a cadenza quinquennale, ai sensi dell’articolo 37, comma 2, lettera g), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dall’articolo 1, comma 1, della legge 22 dicembre 2011, n. 214, come ulteriormente modificato dall’articolo 16, comma 1, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.

Il presente Allegato E (Piano Economico Finanziario) alla Convenzione, viene presentato in adempimento a quanto riportato nel Decreto Legge 30 dicembre 2019 n. 162 (cosiddetto «Milleproroghe»), convertito in legge in data 29 febbraio 2020. Nell’ambito delle misure adottate per fronteggiare l’emergenza derivante dalla diffusione del COVID-19, l’articolo 103 del Decreto Legge n. 18 del 17 marzo 2020 ha stabilito la sospensione dei termini nei procedimenti amministrativi e ha regolato gli effetti degli atti amministrativi in scadenza; tenuto conto che tali fattispecie sono riferibili anche al procedimento relativo all’aggiornamento dei piani economico finanziari, la scadenza è risultata posticipata, in conformità a quanto previsto dalla predetta norma, al 20 giugno 2020.

La Convenzione Unica sottoscritta da TANA in data 28 luglio 2009 ed efficace a partire dal 24 novembre 2010 prevedeva il riequilibrio del piano economico finanziario ai sensi dell’art. 2, comma 82 e seguenti del D.L. n. 262/2006 e successive modifiche, nonché della Delibera CIPE n. 39 del 15 giugno 2007.

Il 31 dicembre 2018 è scaduto il secondo periodo regolatorio della Convenzione Unica. TANA ha quindi provveduto ad aggiornare il PEF a seguito delle interlocuzioni con il Concedente, identificando i nuovi investimenti da avviare/realizzare nel quinquennio regolatorio 2019 – 2023, che formano, pertanto, parte integrante del presente allegato, predisposto in conformità al nuovo modello di cui alla delibera 79/2019 di ART.

La seguente relazione è strutturata come segue:

- La sezione 2 illustra le ipotesi della presente proposta di aggiornamento del PEF;
- La sezione 3 descrive il calcolo del Tasso Interno di Rendimento (TIR) della clausola di salvaguardia;
- La sezione 4 definisce gli elementi di calcolo della tariffa ART, suddivisa nelle componenti di gestione e di costruzione;
- La sezione 5 riporta i risultati del calcolo tariffario e le tabelle DICOTER con i dettagli economici, patrimoniali e finanziari sviluppati in base allo schema di Convenzione Unica (modello regolatorio ART), nonché secondo il previgente sistema regolatorio per la determinazione del TIR.

2. Ipotesi di base

La delibera ART n.79/2019 descrive il nuovo modello tariffario che si applica a TANA a partire dal 2020. Il nuovo modello tariffario prevede il calcolo separato di: (i) una componente tariffaria di gestione; (ii) una componente tariffaria di costruzione; e (iii) una componente tariffaria per oneri integrativi, finalizzata al recupero degli oneri integrativi di concessione, qualora siano previsti dal concedente.

TANA ha implementato il calcolo delle tariffe sulla base delle formule definite dal modello tariffario di ART. La concessione di TANA prevede oneri integrativi limitatamente all'anno 2020 per il recupero dell'effetto COVID quantificato per il periodo 1° marzo 2020 – 30 giugno 2020 (periodo di lockdown), come da indicazioni fornite da Codesto Concedente con nota U.0026230 del 21-10-2020.

Pertanto, la tariffa calcolata da TANA è pari alla somma delle componenti tariffarie di gestione, di costruzione e per oneri integrativi 2020. Le componenti tariffarie, in linea con quanto previsto dalla delibera ART, sono state calcolate sulla base dei volumi totali di traffico che nel caso di TANA sono espressi in numero di transiti, al netto del canone e del sovra-canone di concessione.

Il PEF è stato predisposto per il periodo dal 2018-2037 (ultimo anno di concessione), in particolare:

- Il 2018 corrisponde all'ultimo anno del periodo regolatorio precedente e all'Anno Base del modello tariffario ART. Per il 2018 sono stati riportati i dati economici, patrimoniali e finanziari effettivamente consuntivati dalla società.
- Il 2019 corrisponde al primo anno del nuovo periodo regolatorio e all'Anno Ponte del modello tariffario ART. Per l'anno 2019, in linea con quanto richiesto da ART, sono state considerate le modalità di calcolo delle tariffe del sistema tariffario previgente di TANA ex-Delibera CIPE 39/2007. In particolare, trattandosi di un anno consuntivo, è stato inserito nel PEF lo schema di PFR del sistema tariffario previgente ed è stato aggiornato il saldo delle poste figurative dell'anno, tenuto conto delle modalità di calcolo previste dal modello tariffario CIPE (ora CIPESS). TANA ha tenuto conto del valore delle poste figurative maturate fino al 2019 calcolate sulla base del PEF predisposto secondo il sistema tariffario previgente, aggiornato per tenere conto di quanto indicato al punto 17.3 della Delibera ART 79/2019 e, per il solo anno 2019, del traffico e dei costi operativi effettivamente consuntivati dal Concessionario.

- Il modello tariffario si sviluppa dal 2020 fino al termine della concessione. Per il 2020 l'incremento tariffario è pari a zero, in linea con quanto riconosciuto dal Concedente. Dal 2021 in poi fino al termine della concessione è stato calcolato un incremento tariffario linearizzato tramite l'implementazione del modello tariffario ART.
- Il primo periodo regolatorio si estende dal 2019 al 2023, rispetto al quale il 2019 viene trattato come anno “in continuità” rispetto all’implementazione della regolamentazione CIPE, ed il periodo 2020-2023 consuntiva le meccaniche tariffarie del modello ART.
- Le ipotesi di PEF di seguito rappresentate tengono solo parzialmente conto dei pesanti riflessi negativi derivanti dai provvedimenti adottati dal Governo per il contenimento della pandemia da COVID-19, essendo limitati, come da richiesta formulata da Codesto Concedente sopra richiamata, al solo periodo 1° marzo 2020 – 30 giugno 2020, sebbene la riduzione del traffico non si sia arrestata alla fine di giugno, ma sia proseguita anche nei mesi successivi. In particolare, nel periodo 1° luglio 2020-31 dicembre 2020 la riduzione del traffico ha determinato una variazione in diminuzione dei Ricavi da pedaggio rispetto allo stesso periodo dell’esercizio 2019 pari a complessivi € 3,45 milioni.
- Gli ulteriori effetti relativi al periodo successivo a quello di “lock down” (Marzo-Giugno 2020) derivanti dal protrarsi della pandemia, saranno oggetto di recupero sulla base di specifiche modalità definite dall’ART.

Quantificazione effetti COVID-19

Con nota MIT U.0024522.05-10-2020 sono stati comunicati da Codesto Concedente, mediante specifica nota tecnica, i criteri per la quantificazione degli effetti straordinari connessi all'emergenza sanitaria COVID-19 da assumere a riferimento ai fini della procedura di aggiornamento del Piano economico finanziario.

Con nota MIT U.0025968.19-10-2020 è stata indetta riunione per il giorno 20 ottobre 2020 ai fini di un opportuno coordinamento inerente alle modalità di predisposizione del PEF. A valle dell'incontro del 20 ottobre 2020, con nota MIT U.0026230.21-10-2020 è stato, quindi, richiesto alla Società di ritrasmettere entro il 30 ottobre 2020 la proposta di Piano Economico Finanziario opportunamente integrata con gli effetti della pandemia COVID-19 limitatamente al periodo marzo – giugno 2020.

Sulla base di quanto sopra premesso e ferme restando le riserve espresse circa la limitazione degli effetti al solo periodo coincidente con il lockdown, la Società ha effettuato una valutazione puntuale degli effetti economici prodotti dalla pandemia COVID-19, in coerenza con i criteri e la metodologia comunicati da Codesto Concedente.

La tabella sottostante mostra la variazione tra l'anno 2019 e l'anno 2020 del traffico e degli introiti da pedaggi, limitatamente al periodo marzo-giugno.

Tabella 1: Variazione ricavi (marzo/giugno 2019/2020)

	Traffico pagante			Introiti da traffico al netto del canone		
	2019	2020	Variaz.	2019	2020	Variaz.
	(Mld veicoli Km)			(Euro milioni)		
Marzo	7.455	3.026	-4.429	5,7	2,4	-
Aprile	7.148	1.501	-5.647	5,4	1,1	-
Maggio	7.515	4.163	-3.352	5,7	3,2	-
Giugno	7.521	6.319	-1.201	5,7	4,9	-
Totale	29.639	15.009	-14.630	22,6	11,5	-11,0

La tabella sottostante nel riportare la variazione di ricavi e costi per gli anni 2019 e 2020, limitatamente al periodo marzo-giugno, evidenzia la quota parte di tale variazione attribuita all'effetto COVID-19.

**Tabella 2: Quantificazione effetto COVID-19 (marzo/giugno 2019/2020)
(€/1.000.000)**

	Marzo/giugno 2019	Marzo/giugno 2020	Delta	di cui effetto Covid 19	Note
Ricavi da pedaggio (marzo/giugno)	24,34	12,44	-	11,9	-
Ricavi da attività accessorie	0,76	0,34	-	0,4	-
Ricavi non pertinenti	2,18	0,63	-	1,6	-
A) Totale Ricavi operativi	27,28	13,41	-	13,87	-
Oneri concessori	2,33	1,18	-	1,1	-
Altri costi operativi	5,10	4,46	-	0,6	-
Costo del lavoro netto	8,31	6,85	-	1,5	-
Costi operativi netti	15,73	12,49	-	3,2	-
Contribuzioni esterne	-	0,01	-	0,01	-
B) Totale costi e contributi esterni	15,73	12,48	-	3,3	-
C)= A) - B)	11,54	0,93	-	10,6	-
				9,54	

Pertanto, sulla base delle indicazioni ricevute e delle valutazioni effettuate, la Società ha proceduto a inserire nel Piano Economico Finanziario, come componente tariffaria aggiuntiva (ovvero tra gli oneri integrativi), il recupero dell'effetto COVID-19 per il solo periodo marzo-giugno 2020, come rappresentato nella Tabella 12 (Sviluppo calcolo tariffario – schema ART).

Gli impatti progressivi riguardanti l'intero periodo di emergenza dichiarato dalle competenti Autorità, saranno determinati sulla base di quanto indicato nella metodologia di quantificazione fornita con nota prot. 0011119 del 15 luglio 2021 dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) e applicabile all'intero settore delle concessioni autostradali.

Il Concedente, con lettera prot. U.0020233 del 19 luglio 2021, nel richiamare il contenuto della sopra indicata nota ART, ha evidenziato la necessità da parte delle concessionarie, di formalizzarlo in occasione di ciascun aggiornamento periodico dei Piani Economico Finanziari.

L'entità del recupero degli effetti economici progressivi al termine del periodo di emergenza, attribuibili all'evento pandemico e la quota ancora da recuperare da parte della concessionaria, determinata tenuto conto delle sopra riportata nota metodologica ART, saranno calcolati, asseverati da una società di revisione e riconosciuti, nell'anno di rilevazione della perdita, mediante utilizzo della componente specifica per oneri integrativi in occasione dell'aggiornamento periodico dei PEF.

Previsioni di traffico

Le previsioni di traffico sono state aggiornate a giugno 2019 nell'ambito delle procedure avviate da TANA per l'aggiornamento quinquennale del PEF. Tali previsioni sono relative al numero di transiti per classe veicolare.

Le previsioni di traffico sono basate sullo studio condotto da Steer Davis Group e consuntivano: (i) lo sviluppo dei volumi effettivi di traffico fino al 2019; (ii) le proiezioni effettuate a giugno 2019 sulla base dei parametri di mercato in quel momento disponibili. Le previsioni sono sviluppate dal 2020 fino al termine della concessione e **non tengono conto**, quindi, **delle recenti perdite di volumi di traffico consuntivate per effetto del diffondersi del COVID-19**.

L'incremento medio annuo del traffico dal 2020 al 2025 stimato da Steer è pari a +0,4% rispetto al 2019, e tiene conto del minor traffico consuntivato nel 2019 non

considerato invece nella previsione elaborata da Steer a giugno 2019. In particolare, si prevede che nel periodo in esame il traffico leggero possa crescere dello +0,4% annuo, mentre per il traffico pesante si prevede un maggiore incremento medio annuo pari a +1,8%. Dal 2026, in assenza di scenari di riferimento stabili elaborati dagli enti nazionali e internazionali preposti alla pianificazione dei trasporti e dato il contesto di incertezza (aggravato dall'emergenza COVID-19 peraltro qui come detto non contemplata), si confermano le previsioni del precedente Atto Aggiuntivo 2014-2018 (ovvero 0% flat).

**Tabella 3: Previsione traffico pagante e non pagante
(incluso effetto anno bisestile)**

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026-2037
Leggeri (2 Assi)	-0,5%	1,1%	0,0%	0,3%	0,3%	0,6%	0,0%	0,0%
Pesanti (3+ Assi)	-4,7%	6,3%	0,6%	1,0%	1,0%	1,3%	0,7%	0,0%
Totali	-0,56%	1,07%	0,01%	0,34%	0,34%	0,62%	0,01%	0,00%

Tasso di inflazione programmata

Il modello tariffario ART richiede di utilizzare il tasso di inflazione programmata per il calcolo della tariffa di gestione. La delibera ART richiede di individuare il tasso di inflazione programmata sulla base delle previsioni dell'ultimo Documento di Economia e Finanza (DEF) disponibile. Ad ottobre 2019 il governo italiano ha pubblicato il Documento Programmatico di Bilancio, che fa parte delle pubblicazioni allegate al DEF, in cui ha riportato un tasso di inflazione programmata per il 2020 pari a 0,8%.

TANA ha utilizzato per il calcolo della tariffa di gestione il tasso di inflazione pari a 0,8% del DEF di ottobre 2019 fino al 2037. Il tasso d'inflazione verrà aggiornato all'inizio di ogni nuovo quinquennio regolatorio.

Piano investimenti

Il PEF di TANA prevede investimenti per un importo complessivo pari a € 77,6 milioni in beni reversibili dal 2020 fino al termine della concessione. Ulteriori € 7,2 milioni sono stati inseriti come costi di manutenzione incrementale all'interno del Piano Finanziario Regolatorio (PFR), a fronte della previsione di manutenzioni non ricorrenti per un importo corrispondente, nel corso degli anni della concessione. Gli investimenti in asset materiali comprendono per il 2020 circa € 4 milioni di interventi già realizzati, non ancora riconosciuti

dal concedente nel corso delle richieste tariffarie precedenti, di cui si è assunto il riconoscimento nel corso dell'anno. Il programma di investimenti è stato aggiornato sulla base di quanto condiviso con il Concedente suddivisi principalmente in opere di adeguamento sismico viadotti, interventi di risanamento acustico, riqualificazione barriere di sicurezza e adeguamenti infrastrutturali e impiantistici.

In linea con quanto richiesto dalla Delibera, gli investimenti inclusi nel calcolo tariffario sono stati suddivisi secondo il metodo di remunerazione a cui ha diritto la concessionaria in:

- Realizzati o in corso di realizzazione: ossia opere assentite dal Concedente che, alla data di pubblicazione della Delibera 79/2019 sul sito web dell'Autorità, erano: (i) già realizzate; o (ii) in corso di realizzazione, in quanto già intervenuta la stipula del contratto di affidamento dei lavori o, se antecedente, la consegna dei lavori. Tali opere sono remunerate, secondo quanto previsto dal meccanismo di salvaguardia previsto dalla delibera ART, sulla base del TIR, scaturente dall'applicazione del Sistema tariffario previgente, al lordo di oneri finanziari e imposte;
- Da realizzare: ossia opere assentite dal Concedente che, alla data di pubblicazione della Delibera 79/2019 sul sito web dell'Autorità, risultavano: (i) da realizzare, per le quali non sia ancora intervenuta la stipula del contratto di affidamento dei lavori o, se antecedente, la consegna dei lavori; oppure (ii) oggetto di nuove pattuizioni convenzionali. Tali opere sono remunerate al WACC determinato da ART e pari al 7,09%. Tutti gli importi relativi alle manutenzioni non ricorrenti inseriti nella tariffa di costruzione sono stati classificati come opere da realizzare.

Complessivamente il Piano degli Investimenti previsti ammonta a ca. € 73 milioni (al netto dei ribassi stimati e dei circa € 4 milioni di interventi già realizzati, non ancora riconosciuti dal concedente nel corso delle richieste tariffarie precedenti), di cui ca. € 3,4 milioni relativi a Opere Completate, ca. € 8,1 milioni per Completamento interventi già previsti nel PEF 2014 – 2018, ca. € 61,8 milioni per Nuove Opere. A tali investimenti si aggiungono ca. € 7,2 milioni di costi relativi a manutenzioni non ricorrenti previste nell'arco di piano e classificate all'interno del PFR come investimenti al fine di monitorarne la realizzazione e la relativa compensazione in tariffa; in particolare tali manutenzioni afferiscono alla necessità di adeguamento alle Linee Guida per la *“Classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti”* di aprile 2020 dei viadotti Volto Santo e Svincolo Via Cilea (per il periodo 2020-2023) ed maggiori interventi di manutenzione non ricorrente funzionali alla riconsegna dell'infrastruttura al termine della concessione (per il periodo 2033-2037).

Di ca. € 80 milioni di investimenti, comprensivi della quota relativa alle manutenzioni non ricorrenti, ca. € 38 milioni sono previsti nel periodo 2019 – 2023, mentre la parte restante si prevede sia realizzata nei successivi quinquenni regolatori.

Con particolare riferimento alle Nuove Opere, per le quali come detto è prevista una spesa complessiva pari a € 61,8 milioni (al netto dei ribassi stimati) di cui € 27 milioni fino al 2023, sono stati previsti i seguenti interventi:

- adeguamento sismico Ponti e Viadotti per complessivi € 17,7 milioni;
- piano di risanamento acustico per complessivi € 16,3 milioni;
- adeguamento impianti per complessivi € 12,1 milioni;
- ammodernamento/riqualifica stazioni e fabbricati per complessivi € 11,2 milioni;
- riqualificazione/sostituzione barriere di sicurezza per complessivi € 2,9 milioni;
- Interventi di adeguamento/sistemazione scarpate e pendici per complessivi € 1,5 milioni.

Ad integrazione di quanto sopra, TANA prevede inoltre di realizzare circa € 3,9 milioni di investimenti in beni non reversibili ed € 1 milione di investimenti in beni immateriali non inclusi a remunerazione nella tariffa di costruzione.

La seguente Tabella 4 illustra gli interventi previsti nel Piano degli Investimenti in beni reversibili, distinguendo tra interventi ultimati per i quali sono previste spese di chiusura, interventi da ultimare, intendendo come tali gli interventi già previsti nel precedente Piano Economico Finanziario, ed i nuovi interventi. La tabella non riporta i € 7,2 milioni relativi alle manutenzioni non ricorrenti classificate tra gli investimenti.

Tabella 4: Piano degli Investimenti

DESCRIZIONE		Importi già consuntivati al 31/12/2018	Totale 2019- 2023									Totale 2024- 2027	Totale 2019-2027	
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027			
Interventi Ultimati	c Nuova stazione zona ospedaliera	-	132	-	-	-	-	132	-	-	-	-	132	
	d1 Adeguamenti sismici	-	1.257	-	-	-	-	1.257	-	-	-	-	1.257	
	d1.a Adeguamento sismico Viadotto Capodichino	-	217	-	-	-	-	217	-	-	-	-	217	
	d1.b Adeguamento sismico Viadotto Arena S.antonio - SU 2019	-	1.040	-	-	-	-	1.040	-	-	-	-	1.040	
	d2 Barriere fonoassorbenti tratto Fluorigrotta / Camaldoli	-	500	-	-	-	-	500	-	-	-	-	500	
	d4.c Stralcio lavori Sicurezza Gallerie D.Lgs 264	-	947	-	-	-	-	947	-	-	-	-	947	
	d6 Adeguamento interventi di sicurezza	-	102	248	-	-	-	350	-	-	-	-	350	
	d6.b Lavori di sosti.barriere di sicurezza tratto km. 0+000-4+502	-	1	149	-	-	-	150	-	-	-	-	150	
Interventi da ultimare	d6.c Acque reflue 0+0000-4+500	-	101	99	-	-	-	200	-	-	-	-	200	
	d7.a Ricostruzione Stazione Capodimonte	-	48	139	-	-	-	187	-	-	-	-	187	
Interventi da ultimare	d4.c Sicurezza Galleria D.Lgs 264	66	8	263	237	2.843	2.843	6.195	474	-	-	-	474	
	d7.a Completamento ricostruzione Stazione Capodimonte	-	27	-	419	457	38	942	-	-	-	-	942	
	d8 Altri adeguamenti impianti	615	-	159	297	-	-	455	-	-	-	-	455	
	d8.a Piano di automazione 2014/2018	615	-	55	220	-	-	275	-	-	-	-	275	
	d8.b Completamento sistema tutor	-	-	104	77	-	-	181	-	-	-	-	181	
Nuovi Interventi	d1 Adeguamenti sismici	167	25	-	584	4.372	6.242	11.222	5.663	862	-	-	6.525	
	d1.b Adeguamento sismico Viadotto Arena S.antonio ai sensi delle NTC 2018	-	25	-	262	1.643	2.464	4.394	2.259	-	-	-	2.259	
	d1.c Adeguamento sismico Viadotto Fontanelle ai sensi delle NTC 2018	94	-	-	92	1.052	1.262	2.407	1.262	210	-	-	1.473	
	d1.d Adeguamento sismico Viadotto San Domenico ai sensi delle NTC 2018	30	-	-	88	624	936	1.647	936	312	-	-	1.248	
	d1.e Adeguamento sismico Viadotto Via Campana FF.SS. ai sensi delle NTC 2018	44	-	-	97	680	1.020	1.797	1.020	340	-	-	1.360	
	d1.f Adeguamento sismico Viadotto di svincolo Via Campana dir. Est ai sensi delle NTC 2018	-	-	-	45	373	560	978	187	-	-	-	1.165	
	d3 Nuovi interventi risanamento acustico	-	5	-	-	72	501	577	-	6.545	6.979	2.180	15.704	
	d3.c Completamento interventi mitigazione acustica Macro intervento n. 2	-	-	-	-	26	179	204	-	1.933	2.577	1.074	5.583	
	d3.d Completamento interventi mitigazione acustica Macro intervento n. 3	-	5	-	-	26	185	216	-	1.991	2.654	1.106	5.967	
	d3.e Completamento interventi mitigazione acustica Macro intervento n. 4	-	-	-	-	8	57	65	-	1.103	736	-	1.839	
	d3.f Completamento interventi mitigazione acustica Macro intervento n. 6	-	-	-	-	12	81	92	-	1.519	1.013	-	2.624	
	d5 Adeguamento interv. sistemazione scarpate e pendici	-	-	19	948	561	-	1.528	-	-	-	-	1.528	
	d5.b Sistemazione Arginelli	-	-	-	241	420	-	660	-	-	-	-	660	
	d5.c Intervento di miglioramento costone Fontanelle	-	-	19	708	142	-	868	-	-	-	-	868	
	d6 Adeguamento interventi di sicurezza	-	-	503	2.017	411	-	2.931	-	-	-	-	2.931	
	d6.d Riqualificazione barriere di sicurezza rami svincolo	-	-	344	1.645	411	-	2.400	-	-	-	-	2.400	
	d6.e Sostit.barr. c.so Malta e. km. 10+950-11+200	-	-	159	372	-	-	532	-	-	-	-	532	
	d7 Altri adeguamenti infrastrutturali	117	33	-	208	160	577	978	367	3.820	3.820	2.228	10.236	
	d7.b Nuova Stazione e fabbricato Capodichino	117	33	-	186	-	299	517	318	3.820	3.820	2.228	10.821	
	d7.c Riqualificazione fabbricato Stazione Astroni	-	-	-	16	97	194	307	49	-	-	-	356	
	d7.d Riqualificazione fabbricato Stazione Arenella	-	-	-	6	63	84	154	-	-	-	-	154	
	d8 Altri adeguamenti impianti	37	-	189	816	2.578	6.144	9.728	2.358	-	-	-	2.358	
	d8.c Spostamento pali illuminazione	37	-	114	151	647	3.881	4.793	2.264	-	-	-	2.264	
	d8.d Illuminazione Viadotto Capodichino	-	-	18	379	455	265	1.117	-	-	-	-	1.117	
	d8.e Piano di automazione 2019	-	-	7	150	413	-	570	-	-	-	-	570	
	d8.f Sistemi di monitoraggio traffico (Kemler)	-	-	-	61	113	104	278	-	-	-	-	278	
	d8.g Sistemi di supporto all'esercizio (DSS/BIM)	-	-	-	25	123	337	485	-	-	-	-	485	
	d8.h Sistemi di monitoraggio Qualità TLC (Gallerie)	-	-	-	-	5	82	87	33	-	-	-	33	
	d8.i Creazione backup dorsale in fibra	-	-	-	50	267	733	1.050	-	-	-	-	1.050	
	d8.j Sistemi di monitoraggio ponti, viadotti e geotecnica	-	-	50	-	556	742	1.348	62	-	-	-	62	
Totale interventi		1.001	2.584	2.2020	5.526	11.455	16.345	37.931	8.862	11.228	10.799	4.408	35.297	73.228

Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio

Sono ammissibili per la determinazione del Capitale Investito ai fini tariffari i costi contabilizzati alle voci B-I, SOTTOVOCI 2, 3 e 6, nonché alle voci B-II, dell'art. 2424 c.c.

I dati desunti dal bilancio 2018 e 2019, rispettivamente ultimo anno del periodo regolatorio passato e primo anno del nuovo periodo regolatorio, sono riepilogati in Tabella 5:

Tabella 5: Capitale Investito Netto Regolatorio 2018-2019

CIN 2018

			Bilancio 2018
	B	Immobilizzazioni	
	I	Immobilizzazioni Immateriali	
		2 Costi di ricerca, sviluppo e di pubblicità	-
		3 Diritti di brevetto industriale e diritti ut.ne opere d'ingegno	-
		6 Immobilizzazioni in corso ed acconti	-
	II	Immobilizzazioni materiali	203,647
		Valori di bilancio	203,647
	B I - 4	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	44,708
	BII	Capitale circolante netto (saldo rimanenze crediti e debiti commerciali)	588
		(Riconosciuti ammissibili in base alle considerazioni riportate in seguito)	
			248,355
		- Costi non riconosciuti da parte dell'Anas al 31.12.2008	- 3,094
		- riserva per manutenzioni non eseguite	- 29,200
		- Costi non riconosciuti da parte dell'Anas in fase di istruttoria K	- 29
		- Costi da riconoscere a K 2020	- 5,190
		- Costi da riconoscere a K nel quinquennio regolatorio	- 1,239
		- Spesa non riconoscibile	- 6,932
		Capitale investito a base per il calcolo dei costi ammessi	202,671

CIN 2019

		Bilancio 2019	
Valori di bilancio	B	Immobilizzazioni	
	I	Immobilizzazioni Immateriali	
	2	Costi di ricerca, sviluppo e di pubblicità	-
	3	Diritti di brevetto industriale e diritti ut.ne opere d'ingegno	-
	6	Immobilizzazioni in corso ed acconti	-
	7	Altre	43
		Totale voci BI-2,3,6	-
	II	Immobilizzazioni materiali	197.644
		Valori di bilancio	197.644
Riclassifiche operate	B I - 4	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	42.355
	BII	Capitale circolante netto (saldo rimanenze crediti e debiti commerciali) (*)	684
		(*) Non inclusi nel calcolo del CIN come da riscontro MIT del 15/01/2021	
			239.999
		- Costi non riconosciuti da parte dell'Anas al 31.12.2008	- 3.094
		- riserva per manutenzioni non eseguite	- 29.200
		- Costi non riconosciuti da parte dell'Anas in fase di istruttoria K	- 29
		- Costi da riconoscere a K 2021	- 874
		- Costi da riconoscere a K nel quinquennio regolatorio	- 3.109
		- Spesa non riconoscibile	- 7.672
	Capitale investito a base per il calcolo dei costi ammessi	196.022	

Il Capitale investito ai fini regolatori è determinato in base al valore di bilancio degli investimenti al netto degli ammortamenti e dei contributi.

Per la società TANA gli investimenti contabilizzati alla voce B – I – 4 dell'art. 2424 c.c. pari ad un importo pari a € 44,7 milioni nel 2018 e a € 42,4 milioni nel 2019, vengono considerati ammissibili in base alle considerazioni riportate nell'allegato E della Convenzione Unica sottoscritta in data 28 luglio 2009 al paragrafo “Ammissibilità nel capitale investito regolatorio e ai fini della determinazione dell'indennizzo di cui agli artt. 9

e 9bis della C.U., della voce del bilancio della Tangenziale di Napoli “CONCESSIONI, LICENZE, MARCHI E SIMILI”.

Inoltre, il Capitale Investito così determinato viene ridotto nel 2018 del valore di:

- capitale circolante netto pari a €/migliaia 588;
- riserva per manutenzioni non eseguite negli anni precedenti (per €/migliaia 29.200);
- costi non ammessi dall’ANAS (per €/migliaia 3.094) in sede stipula della Convenzione Unica;
- costi non ammessi dal Concedente in sede di precedenti istruttorie “K” (per €/migliaia 29);
- costi che verranno inclusi nel calcolo della tariffa di costruzione nel 2020 in quanto riferiti a spesa per investimenti non riconosciuta in sede di richiesta del “K” 2019 e che sarà riproposta a seguito di ulteriore istruttoria in fase di definizione per €/migliaia 5.190;
- costi consuntivati nel periodo 2013-2019 per €/migliaia 1.239 afferenti lavori che non trovano capienza nei decreti emessi dal Concedente e la cui eventuale remunerazione avverrà ad esito dei ricorsi o dell’approvazione delle relative Perizie di Variante;
- costi consuntivati nel periodo 2009-2019 afferenti lavori che non trovano capienza nei decreti emessi dal Concedente per €/migliaia 6.932. Per quest’ultima fattispecie l’eventuale remunerazione avverrà ad esito dell’approvazione delle eventuali Perizie di Variante.

Nel 2019 (primo anno del nuovo periodo tariffario) il Capitale Investito Netto è ridotto di:

- capitale circolante netto pari a €/migliaia 684;
- riserva per manutenzioni non eseguite negli anni precedenti (per €/migliaia 29.200);
- costi non ammessi dall’ANAS (per €/migliaia 3.094) in sede stipula della Convenzione Unica;
- costi non ammessi dal Concedente in sede di precedenti istruttorie “K” (per €/migliaia 29);
- costi che verranno inclusi nel calcolo della tariffa di costruzione nel 2021 in quanto riferiti a spesa per investimenti non riconosciuta in sede di richiesta del “K” 2019 e che sarà riproposta a seguito di ulteriore istruttoria in fase di definizione per €/migliaia. 874;

- costi consuntivati nel periodo 2013-2019 per €/migliaia 3.109 afferenti lavori che non trovano capienza nei decreti emessi dal Concedente e la cui eventuale remunerazione avverrà ad esito dei ricorsi o dell'approvazione delle relative Perizie di Variante;
- costi consuntivati nel periodo 2009-2019 afferenti lavori che non trovano capienza nei decreti emessi dal Concedente per €/migliaia 7.672. Per quest'ultima fattispecie l'eventuale remunerazione avverrà ad esito dell'approvazione delle eventuali Perizie di Variante.

In base a quanto sopra riportato il capitale investito ammesso ai fini regolatori è pari a € 202,7 milioni nel 2018 e a € 196,0 milioni nel 2019, anno di apertura del nuovo periodo regolatorio, di cui € 195,5 milioni afferenti a beni reversibili e immateriali remunerati nella componente tariffaria di costruzione, e circa €/migliaia 500 di investimenti in beni non reversibili remunerati nella tariffa di gestione.

Poste figurative

L'Articolo 17 della Delibera 79/2019 introduce la “clausola di salvaguardia” con l'obiettivo di assicurare che gli investimenti completati o affidati siano remunerati al TIR della C.U. del sistema tariffario previgente. L'Articolo 17.3 stabilisce che il TIR debba includere il saldo delle poste figurative scaturenti dall'applicazione del sistema tariffario previgente eventualmente maturate.

TANA ha tenuto conto del valore delle poste figurative maturate fino al 2019 calcolate sulla base del PEF predisposto secondo il sistema tariffario previgente, aggiornato per tenere conto degli incrementi tariffari effettivamente riconosciuti nel periodo e degli investimenti effettivamente realizzati. **Il saldo delle poste figurative relativo ai parametri X e K del sistema tariffario previgente, aggiornato al 31 dicembre 2019 è quindi pari a €59,3 milioni.**

Costi operativi

I costi operativi dell'Anno Base 2018 da considerare nel calcolo della tariffa di gestione iniziale, sono stati determinati in coerenza con quanto stabilito dalla delibera ART, ovvero come di seguito esposto:

- Costi del Personale: costi consuntivati nel Bilancio d'Esercizio al 31.12.2018
- Costi di manutenzione e rinnovi: tale voce è pari alla somma dell'importo dei costi di manutenzione riferibili all'annualità 2018, al netto degli utilizzi di pertinenti fondi di accantonamento registrati per la medesima annualità e dell'importo medio degli utilizzi dei medesimi fondi di accantonamento registrato nei cinque anni precedenti l'Anno ponte.
- Altri costi operativi e acquisti di materie prime e beni di consumo: costi consuntivati nel Bilancio d'Esercizio al 31.12.2018.

Ad integrazione di quanto sopra si precisa che:

- Sono inclusi nei costi ammessi, in linea con quanto indicato dalla delibera ART 79/2019, ammortamento e remunerazione degli asset non reversibili al termine della concessione. Nel dettaglio:
 - o l'ammortamento degli asset non reversibili è pari a €/migliaia 214,2;
 - o la remunerazione è pari a €/migliaia 33,3, calcolata come prodotto tra il valore degli asset al 31/12/2017 (pari a circa €/migliaia 470) e il WACC della delibera ART pari a 7,09% nominale pre-tax.
- Viene sottratto dai costi operativi l'extra-profitto derivante dalle attività accessorie come indicato dalla delibera ART n.79/2019, pari a circa €2,3 milioni nel 2018. A tal proposito si evidenzia che in linea con quanto indicato da ART nella recente delibera per Tangenziale Esterna (TE) 29/2020, i flussi delle attività accessorie e non pertinenti non sono stati sottratti nel calcolo del TIR al fine di evitarne un doppio conteggio.
- I costi operativi ammessi nel calcolo della tariffa di gestione sono considerati al netto dei costi afferenti agli altri ricavi relativi ad attività non pertinenti, questi ultimi pari ad €/migliaia 987 nel 2018.
- I costi operativi non comprendono i tributi COSAP/TOSAP/CUP, oneri solo recentemente richiesti (impropriamente) dagli Enti Locali, che determinerebbero un impatto tariffario notevole in quanto "costi ammissibili". Nelle more dei chiarimenti, anche legislativi, è necessario prevedere un meccanismo che assicuri alla società, anche mediante l'utilizzo delle poste figurative, la remunerazione dell'onere che la stessa dovesse sostenere, anche in futuro, per tali tributi.

La Tabella 6 riporta i costi operativi considerati all'Anno Base 2018.

Tabella 6: Costi Operativi Anno Base 2018

COSTI OPERATIVI AMMISSIBILI NETTI ex Delibera 79/2019						€ migliaia
	2014	2015	2016	2017	2018	
Costi per il personale					25.037,21	25.037,21
Acquisti di materie prime e beni di consumo					265,00	265,00
Altri costi operativi					7.141,62	7.141,62
Costi di manutenzione e rinnovi	5.037,00	4.496,00	4.013,00	5.858,00	3.118,00	4.561,40
Totale Costi operativi ammissibili						37.005,23
Ricavi attività accessorie						2.757,93
Costi attività accessorie						231,30
Profitto ragionevole						195,54
Extraprofitto Attività Accessorie						2.331,09
Costi Operativi Ammessi Netti						34.674,14
Ammortamento dei beni non reversibili						214,18
Remunerazione dei beni non reversibili						33,34
Costi Ammessi Tariffa di Gestione Anno Base						34.921,66
Costi Ammessi Tariffa di Gestione Anno Ponte						35.201,03

Parametro di Produttività

Il nuovo modello tariffario prevede l'implementazione di un fattore esogeno di produttività X, calcolato dall'Autorità per ogni concessionario. Per individuare il parametro di produttività ART ha stimato la frontiera efficiente dei costi relativa al settore autostradale, utilizzando il metodo econometrico della “Stochastic Frontier Analysis” (SFA) e i dati storici di tutti i concessionari.

ART ha definito per TANA, con riferimento al quinquennio regolatorio 2020 – 2024, un fattore di produttività “X” complessivamente pari a 27,63%. Tale valore, riparametrato su base annuale, porta ad individuare un fattore annuo di efficientamento pari al 6,26%.

Per costruzione, il modello tariffario definito da ART richiede – al fine di garantire l'equilibrio economico-finanziario del piano – di applicare il fattore annuo di produttività su tutti i costi operativi relativi alla gestione. Tuttavia, i costi a cui dovrebbe essere applicato tale fattore non risultano di fatto tutti comprimibili in maniera analoga e nello stesso periodo temporale.

Al fine di garantire la sostenibilità del piano, TANA ha stimato di potere implementare un efficientamento annuo pari a 1,78% per 18 anni, pari a un efficientamento complessivo del 27,63%, corrispondente all'efficientamento richiesto da ART, da conseguire tuttavia su tutto l'arco temporale della concessione.

Costi del Personale

La Società ha ipotizzato una riduzione graduale del costo del personale dal 2020 fino al termine della concessione mediante implementazione di una serie di iniziative di ottimizzazione dei processi produttivi e tenendo conto del turn-over naturale, ovvero senza prevedere uscite anticipate che sarebbero particolarmente penalizzanti per il territorio. Le ottimizzazioni ipotizzate porterebbero l'organico di TANA da 329 FTE nel 2019 a 188 FTE nel 2037, con una riduzione complessiva di circa il 43%. In particolare, TANA ha previsto la realizzazione delle seguenti principali iniziative:

- Personale addetto alla riscossione: completamento automazione stazioni con implementazione del modello di presidio 1:1:1, eliminazione di postazioni dedicate al monitoraggio centralizzato di rete con trasferimento delle attività agli esattori di pista, implementazione del modello esattore evoluto con trasferimento al personale esattoriale delle attività di manutenzione/primo intervento in pista oggi eseguite dal personale dell'area impianti, interventi mirati di right-sizing.
- Personale addetto alla manutenzione: riduzione del fabbisogno in area manutenzione impianti per effetto dell'implementazione del modello “esattore evoluto” con il trasferimento in area esazione del 60% dell'attuale effort manutentivo, implementazione di un team unico di operatori di esercizio (con modello di presidio 4-4-2) addetti alla viabilità ed alla realizzazione di interventi di manutenzione esercizio non complessi, interventi mirati di right-sizing.
- Personale amministrativo: ridimensionamento graduale del service di call center vs. Telepass, interventi diffusi di right-sizing, outsourcing della gestione del data center, rafforzamento organico relativo alle funzioni tecniche per soddisfare il fabbisogno generato dal piano degli investimenti.

Manutenzione Ordinaria

La Società, in considerazione del fabbisogno crescente, legato tra l'altro all'aggiornamento in accordo con il Concedente dei livelli di servizio e dei criteri di definizione delle priorità, propone:

- per l'anno 2020 una spesa in linea con il programma inserito nell'Allegato F condiviso con UIT Roma;
- a partire dal 2021 fino al 2023 una spesa sostanzialmente in linea con la media dei costi di manutenzione sostenuti negli ultimi cinque anni, ovvero dal 2016 al 2020 (escludendo il 2018 in quanto anomalo per effetto degli slittamenti generati

dall'allungamento delle procedure di affidamento con gara pubblica), ovvero pari a c.a. € 5,9 milioni all'anno; in tale periodo la maggior spesa rispetto al trend storico si concentra prevalentemente nell'ambito della manutenzione non ricorrente (+44% rispetto alla spesa media sostenuta nel quinquennio 2014 – 2018) e sulla manutenzione ordinaria (+20% rispetto alla spesa media sostenuta nel quinquennio 2014 – 2018);

- dal 2024 al 2032 una spesa media annua pari a € 5,0 milioni, riportando la spesa in manutenzioni non ricorrenti su valori maggiormente in linea con il trend storico;
- per l'ultimo quinquennio (2033 – 2037) un nuovo incremento della spesa media annua a ca. € 5,6 milioni, ipotizzando maggiori interventi di manutenzione non ricorrente funzionali alla riconsegna dell'infrastruttura al termine della concessione.

Le spese di manutenzione non ricorrenti, incrementali rispetto alla media del periodo 2014-2018, considerata nei costi dell'Anno Base, sono state valorizzate nel PEF in linea con quanto richiesto da ART all'interno della componente tariffaria di costruzione. I costi di manutenzione ordinaria incrementali relativi a maggiori oneri per attività di ispezione di opere d'arte e gallerie (da effettuare in applicazione delle Linee Guida “Criteri di priorità e programma delle manutenzioni autostradali” di novembre 2019 e del “Manuale ispezione gallerie” di maggio 2020), pari a circa € 0,4 milioni all'anno, sono stati inseriti a partire dal 2020 in poi tra i costi operativi incrementalii riconducibili a sopravvenienze normative e regolamentari. I costi di manutenzione non ricorrente che sono stati sostenuti nel 2019 sono riflessi nel saldo delle poste figurative calcolato sulla base del modello ex-Delibera CIPE n.39/2007.

Nel presente aggiornamento, in continuità con quanto inserito nell'Atto Aggiuntivo del 2014, è stato valorizzato l'effetto del Programma di Manutenzione Internalizzata, che prevede l'impiego diretto di personale e mezzi in forza alla Società per lo svolgimento di attività di manutenzione esercizio e impianti.

Tale programma è stato consolidato dalla Società nel corso del precedente quinquennio regolatorio, raggiungendo un livello di produttività che si prevede di confermare nei prossimi anni.

Pertanto, a partire dal 2020 (anno in cui è prevista una leggera flessione causa effetti derivanti dall'emergenza COVID-19) si prevede di confermare sostanzialmente la quota di attività consuntivata all'interno del programma di manutenzione nell'ultimo triennio 2017 – 2019, che ha non solo garantito il mantenimento degli standard di qualità e di sicurezza

della rete, ma ha anche permesso un costante miglioramento della qualità del servizio offerto.

La valorizzazione delle singole attività di Manutenzione Internalizzata viene effettuata a prezzi di mercato, attraverso adozione degli Elenchi Prezzo riportati nei contratti di manutenzione affidati a imprese esterne o, in assenza, attraverso ricostruzione dei prezzi ottenuta dalla sommatoria di prestazioni/forniture elementari valorizzate a prezzi di mercato (es. costo del personale previsto in analoghi contratti di manutenzione affidati a imprese esterne o da tabelle ministeriali di manodopera in corso di validità, costo orario nolo mezzi, etc.).

La seguente Tabella 7 riporta la declinazione del valore previsto dal 2020 relativamente alla manutenzione internalizzata, nonché quanto consuntivato nel 2019.

Tabella 7: Dettaglio Manutenzione Internalizzata 2019 – 2037

Ambito	2019	2020	Media 2021 – 2037
Pavimentazioni	8	4	3
Manutenzione Opere d'arte	7	39	63
Manutenzione Gallerie	212	188	219
Corpo Autostradale	21	-	-
Sicurezza	102	57	67
Impianti speciali di esazione pedaggi	421	381	417
Manutenzione Verde e pulizie	157	175	195
Manutenzione Edifici	175	140	152
Forniture varie	42	40	40
Totale	1.145	1.024	1.156

La seguente Tabella 8 riporta la previsione della spesa in manutenzioni dal 2019 al 2037 disaggregata, per quanto concerne i costi esterni, per cluster di interventi.

Tabella 8: Previsione Manutenzione Ordinaria 2019 – 2037

Manutenzioni Allegato F (Valori €/1.000)	Media 14-18	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	Totale 2019-37
Manutenzioni Esterne																						
Ordinaria	2.090	1.925	2.455	3.020	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	47.975	
Funzionale	263	202	211	252	234	234	234	234	234	234	234	234	234	234	234	234	234	234	234	234	234	4.448
Pavimentazioni	586	31	721	605	787	787	787	787	787	787	787	787	787	787	787	787	787	787	787	787	787	14.705
Non ricorrente	1.616	1.017	3.759	2.643	2.331	2.331	2.331	1.480	1.480	1.480	1.480	1.480	1.480	1.480	1.480	1.480	1.480	1.480	1.480	1.480	36.809	
Totale Manutenzioni Esterne	4.555	3.175	7.146	6.520	5.852	5.852	5.852	5.001	5.540	5.540	5.540	5.540	103.937									
Manutenzione Internalizzata	680	1.075	1.145	1.024	1.156	1.156	1.156	1.156	1.156	1.156	1.156	1.156	1.156	1.156	1.156	1.156	1.156	1.156	1.156	1.156	21.821	
Totale Manutenzioni All. F da A.A. 2019-24	5.235	5.100	8.291	7.544	7.008	7.008	7.008	6.157	6.696	6.696	6.696	6.696	125.758									

La programmazione della spesa per cluster di intervento è stata eseguita su base statistica, in ragione dei consuntivi degli anni precedenti, nonché in relazione al fabbisogno che si stima di dover soddisfare nei prossimi anni.

In merito a quanto sopra si precisa infine quanto segue:

- Pavimentazioni: è inclusa la previsione di spesa relativa all'esecuzione dei rilievi SUMMS e ARAN ed alle prove di laboratorio;
- Manutenzione non ricorrente (Opere d'arte, Gallerie e Corpo Autostradale): è inclusa la previsione di spesa relativa alla Sorveglianza dell'infrastruttura, suddivisa in base all'asset ispezionato, ovvero tutti i costi esterni funzionali alle attività di sorveglianza ed ispezione degli asset della rete; in particolare, sono incluse sia la sorveglianza di legge, che anche tutte le attività di ispezioni e verifiche non soggette ad obblighi normativi ma che comunque sono funzionali alla verifica dello stato di salute dell'infrastruttura ed alla definizione dei fabbisogni manutentivi.

In entrambi i casi sopra riportati le spese sono inserite, sia in sede di programmazione (programma Allegato F) che di consuntivazione (consuntivo Allegato F) nel capitolo di spesa “Forniture e Manutenzioni Varie”.

Altri Costi Operativi

La Società ha effettuato una valutazione puntuale dei costi comprimibili e di quelli esogeni ovvero per i quali non è possibile prevedere una loro compressione nel tempo, ipotizzando per questo secondo cluster di costi una spesa sostanzialmente in linea con i costi consuntivati al 31.12.2018.

Con riferimento ai costi comprimibili la Società ha ipotizzato una serie di iniziative di ottimizzazione ed in particolare:

- Rinegoziazione di contratti di service infragruppo;
- Ottimizzazione dei costi IT per effetto dell'outsourcing del Data Center;
- Razionalizzazione dei costi per prestazioni professionali;
- Contenimento dei costi comuni (vestiario, mensa, etc.) in funzione della graduale riduzione dell'organico.

Sulla base di quanto sopra la Società ha previsto al 2024 una riduzione dei costi rispetto all'anno base 2018 pari a circa il 6,5%, da conseguire a partire dal 2021. Dal 2025 è stata ipotizzata una spesa in linea con la previsione relativa all'anno 2024.

Ipotesi di base relative alle altre componenti del Conto Economico

• Ricavi da Aree di Servizio:

Stimati sulla base degli esiti delle gare concluse e di quelle in corso o da avviare. In tale ambito, al netto dell'inflazione, per il 2020, senza considerare come precisato in premessa le misure a supporto degli affidatari a seguito dell'emergenza COVID-19 previsto un livello di ricavi sostanzialmente in linea con il consuntivo 2019, seguito da una contrazione degli stessi nel 2021 (-6,1%), per effetto della messa a regime dei nuovi affidamenti; dal 2022 ipotizzato un andamento flat dei ricavi.

Più in dettaglio sono stati previsti volumi di erogato oil e fatturato food generalmente in linea con il consuntivo 2018 o con le previsioni riportate nei bandi di gara per il rinnovo delle subconcessioni.

La Tabella 9 sottostante riporta le stime elaborate.

Tabella 9: Previsione Ricavi da Aree di Servizio

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Royalties fisse (oil+ristoro)	692	366	366	366	366	366	366	366	366	366	366	366	366	366	366	366	366	366	366	
incremento % royalties fisse		-47,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	
Royalties variabili: oil	410	423	423	295	295	295	295	295	295	295	295	295	295	295	295	295	295	295	295	
incremento % oil		3,1%	0,0%	-30,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	
Royalties variabili: ristoro	523	426	439	492	492	492	492	492	492	492	492	492	492	492	492	492	492	492	492	
incremento % ristoro		-18,5%	7,8%	-8,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	
Royalties straordinarie e altri canoni	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Ricavi da aree di servizio (@mgl)	1.625	1.215	1.227	1.153	1.153	1.153	1.153	1.153	1.153	1.153	1.153	1.153	1.153	1.153	1.153	1.153	1.153	1.153	1.153	

- Altri proventi

In generale previsti sostanzialmente in linea con il consuntivo dell'anno 2019, al netto dei ricavi non ricorrenti.

- Accantonamenti/utilizzi fondo rinnovo

Il fondo, partendo dai dati di consuntivo 2019, resta sostanzialmente costante fino al 2033, ipotizzando che gli accantonamenti corrispondano agli utilizzi, per poi a partire dal 2034 essere assorbito gradualmente fino alla fine della concessione.

- Altri accantonamenti e svalutazioni

A partire dal 2019 non sono previsti accantonamenti e svalutazioni significativi e pertanto il valore dei fondi si prevede sostanzialmente costante, ad esclusione del F/do svalutazione crediti per il quale si prevede fino al 2025 un lieve incremento, per poi essere assorbiti integralmente alla fine della concessione.

- Ammortamenti

Le immobilizzazioni materiali reversibili, da devolvere all'ente concedente alla scadenza della concessione, sono ammortizzate nel periodo di durata della loro vita utile che si estende fino alla scadenza del periodo concessorio (31 dicembre 2037). L'ammortamento, quindi, ripartisce fino alla scadenza della concessione il costo delle opere destinate alla gratuita devoluzione. Per i beni gratuitamente devolvibili le quote di ammortamento sono state determinate con il criterio delle quote costanti.

L'ammortamento delle immobilizzazioni immateriali è determinato in base alla presunta vita utile del cespote, mentre l'onere sostenuto dalla Società nei confronti dell'Ente Concedente, a seguito del rinnovo della Convenzione, a fronte di contributi maturati al 31 dicembre 1998 e non riscossi, viene ammortizzato in quote costanti in relazione alla scadenza della concessione (31 dicembre 2037).

- Oneri e proventi finanziari

Fino al 2021 previsti oneri finanziari per utilizzo parziale di un finanziamento concesso dalla Controllante diretta Autostrade per l'Italia S.p.A. con decorrenza 21 marzo 2011, per la durata di anni 10 per un importo totale di 110 milioni di euro con un tasso "all in" pari al 5,437%. Al 31 dicembre 2019 il finanziamento è stato utilizzato per 50 milioni di euro e la sua estinzione è prevista a piano nel 2021, ultimo anno in cui previsto il sostenimento di specifici oneri finanziari.

Non sono previsti proventi finanziari sulla liquidità di cassa.

- Gestione straordinaria

Non sono previsti oneri e proventi di tale natura.

- Imposte

Le imposte nel piano sono calcolate per l'IRAP con aliquota pari a 4,97% e per l'IRES con aliquota pari al 24% incrementata per gli esercizi 2019-2020-2021 del 3,5% (Robin Tax), fermo restando che si terrà conto di eventuali variazioni delle suddette aliquote in sede di aggiornamento annuale delle tariffe.

Ipotesi di base relative alle altre componenti dello Stato Patrimoniale

- Capitale circolante netto operativo

I crediti v/clienti sono stimati in base all'andamento dei ricavi da pedaggio.

I debiti v/fornitori tengono conto dei volumi di investimento e manutenzione previsti nel piano finanziario.

Inoltre, accoglie il saldo tra i debiti tributari (determinati dal saldo delle imposte di conto economico e degli acconti in base all'attuale legislazione fiscale) e i crediti/debiti verso l'erario per IVA.

- Patrimonio Netto

Capitale Sociale

Non sono previste movimentazioni del Capitale.

Accantonamento a riserve

È previsto nel piano l'accantonamento a riserva legale in misura pari al 5% dell'utile d'esercizio; sulla base delle previsioni di piano non si prevede nell'arco della durata della concessione il raggiungimento della soglia del 20% del Capitale Sociale superata la quale non sarebbe prescritto l'accantonamento a riserva legale.

Con riferimento alla riserva per manutenzioni non eseguite negli anni precedenti (pari a €/migliaia 29.200), costituita su richiesta del Concedente al momento della sottoscrizione della Convenzione Unica, a fronte di asserite minori manutenzioni svolte in precedenti esercizi rispetto a quanto indicato nel piano finanziario allegato alla convenzione pro-tempore vigente, la Società richiede di poter procedere allo svincolo della stessa a seguito dell'approvazione del presente Atto Aggiuntivo.

Distribuzione di utili

È prevista la distribuzione di dividendi, compatibilmente con la necessità di assicurare alla Società la disponibilità delle risorse necessarie per far fronte agli impegni convenzionali.

- Fondi per rischi ed oneri

Il fondo Rinnovo, partendo dai dati di consuntivo 2019, resta sostanzialmente costante fino al 2033, ipotizzando che gli accantonamenti siano uguali agli utilizzi, per poi essere assorbito integralmente alla fine della concessione.

Il fondo TFR a partire dal valore consuntivato nel 2019 si riduce gradualmente fino a quasi dimezzarsi nel 2037, in funzione della graduale contrazione dell'organico sopra descritta. Gli altri fondi restano sostanzialmente attestati sul valore di consuntivo 2019.

3. Il calcolo del TIR della clausola di salvaguardia

Il nuovo modello ART prevede l'implementazione di una clausola di salvaguardia che limita gli effetti retroattivi del nuovo modello e garantisce sulle opere già realizzate o in corso di realizzazione un tasso di remunerazione pari al TIR del modello tariffario previgente.

La Delibera ART indica che il TIR è rappresentato dal tasso di attualizzazione che rende pari a zero il valore attuale netto dei flussi annui stimati, intercorrenti tra il primo gennaio 2020 e la scadenza della concessione. I flussi considerati sono al lordo degli oneri finanziari e delle imposte e si riferiscono allo sviluppo della proposta di PEF presentato al Concedente a giugno del 2019, opportunamente aggiornato per tenere conto (i) del grado di effettiva realizzazione degli investimenti e della loro eventuale riprogrammazione; e (ii) delle poste figurative eventualmente maturate.

TANA ha effettuato il calcolo del TIR sulla base delle tabelle DICOTER del PEF espresse in termini nominali ed ha provveduto ad aggiornare il PEF predisposto secondo il sistema tariffario previgente come segue:

- CIN: Il valore del CIN al 31/12/2019 è pari a circa € 196 mln in linea con il valore del PEF predisposto secondo il sistema tariffario previgente aggiornato per gli investimenti effettivamente realizzati e riconosciuti
 - Il CIN è remunerato al WACC del PEF determinato secondo il sistema tariffario previgente pari a 6,83% nominale pre-tax;
 - Il CIN viene completamente ammortizzato nel corso della concessione;
- Poste figurative: TANA ha provveduto ad aggiornare il saldo delle poste figurative al 31/12/2019 (€ 59,3 mln) nel PEF sulla base degli investimenti effettivamente realizzati e delle tariffe consuntivate.
- Investimenti: sono stati considerati gli investimenti aggiornati dal 2020 fino al termine della concessione pari a circa € 77,6 milioni in beni reversibili:

- Gli investimenti sono remunerati al WACC del PEF determinato secondo il sistema tariffario previgente pari a 6,83% nominale pre-tax
 - Gli investimenti sono completamente ammortizzati nel corso della concessione
- **Flussi attività accessorie e non pertinenti:** In linea con quanto indicato da ART nella recente valutazione effettuata per Tangenziale Esterna 29/2020, i flussi relativi alle attività accessorie e non pertinenti non sono stati portati in detrazione dei flussi utilizzati per il calcolo del TIR al fine di evitarne un doppio conteggio. Nell'ambito del sistema tariffario previgente, infatti, i ricavi relativi alle attività accessorie e non pertinenti vengono utilizzati a servizio del PEF, a decremento dei costi operativi ammessi, contribuendo a determinare l'equilibrio economico-finanziario della concessione. La sottrazione dei flussi relativi alle attività accessorie e non pertinenti nel calcolo del TIR determinerebbe un doppio conteggio della sottrazione di tali flussi e il riconoscimento di un TIR più basso rispetto al tasso di remunerazione riconosciuto alla concessionaria dal sistema previgente pari a 6,83% nominale pre-tax.
- **Stime di traffico e tasso di inflazione:** tali parametri sono in linea con quelli del PEF presentato al Concedente a giugno del 2019.

La Tabella 10 riporta il calcolo del TIR di TANA secondo lo schema ART.

Tabella 10: Calcolo del TIR di TANA

Voce	Rif.	Riferimento PEF modello unificato	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	
TIR Metodologia ART PEF 2014 - 2018 aggiornato																						
Valore iniziale delle immobilizzazioni reversibili																						
Saldo delle Poste Figurative all'entrata in vigore del Sistema Tariffario	a'																					
Flussi di liquidità	b	(1.13)			21.523	19.911	15.263	10.671	11.713	17.260	16.890	22.297	27.491	28.429	27.638	26.062	25.219	23.811	22.897	20.431	19.893	19.242
Oneri finanziari	c	da (2.30) a (2.36)			706	235	-24	-32	-31	-31	-42	-53	-76	-110	-148	-184	-219	-256	-291	-326	-356	-377
Imposte	d	(2.41)			4.539	4.663	4.757	5.018	5.034	4.887	4.731	4.315	4.184	3.969	3.614	2.878	2.646	2.422	2.169	4.037	3.822	3.599
Flussi di liquidità da attività accessorie	e	(2.2) al netto costi																				
Flussi di liquidità da attività non pertinen	f	(2.3) e (2.4) al netto costi																				
Flussi di liquidità da variazione capitale circolante netto operativo	g	(1.5)			298	-1.070	-1.909	-1.550	7.088	-689	119	2.198	1.508	3	-17	-245	24	562	488	591	624	566
Rettifiche flussi di liquidità	h				-3.322	586	732	929	539	756	752	748	745	806	752	748	744	1.010	957	573	389	385
Valore finale delle immobilizzazioni reversibili	i	(3.8)																				0
Totale		a+b+c+d - (e+f+g+h) + i	-255.335	23.744	24.325	18.820	15.034	24.342	22.183	22.450	29.505	33.852	33.097	31.839	29.259	28.414	27.549	26.219	25.306	24.371	23.414	
TIR del sistema previgente, nominale pre-tax																						
			6,83%																			

4. Sviluppo delle componenti tariffarie del modello ART

Il calcolo delle tariffe è effettuato dal 2021 fino al termine della concessione sulla base delle formule definite dal modello tariffario di ART, definendo un incremento tariffario linearizzato. Il modello prevede di calcolare: (i) una componente tariffaria di gestione per il recupero dei costi operativi, inclusiva dei costi incrementalii delle manutenzioni ordinarie per oneri di sorveglianza dal 2020 in poi; (ii) una componente tariffaria di costruzione, finalizzata a compensare i costi del capitale, relativi a remunerazione ed ammortamento degli asset realizzati e dei nuovi investimenti, nonché delle manutenzioni incrementalii non ricorrenti previste a piano.

In linea con quanto indicato dal modello ART, le componenti tariffarie sono calcolate sulla base dei volumi totali di traffico che per TANA sono espressi in milioni di transiti, al netto del canone e del sovra-canone di concessione. È stato applicato un fattore di linearizzazione unico per la tariffa media unitaria, data dalla somma delle componenti di gestione e di costruzione, in linea con quanto consentito dal meccanismo di poste figurative previsto dal modello tariffario. Il fattore di linearizzazione è calcolato in modo tale che il valore attuale netto delle poste figurative, pari alla differenza in ogni anno tra i ricavi linearizzati e i ricavi derivanti dall'implementazione del modello ART senza linearizzazione, è pari a zero. Il valore attuale netto delle poste figurative è calcolato applicando un tasso medio rappresentativo di entrambi i tassi applicati nel modello ART (TIR del sistema previgente e WACC del modello ART): il tasso medio è calcolato come media ponderata del TIR e del WACC, rispettivamente pesati per l'ammontare di opere remunerati al corrispondente tasso. L'utilizzo di un tasso medio per l'attualizzazione delle poste figurative è in linea con quanto indicato da ART nell'ultima delibera pubblicata in relazione al nuovo sistema tariffario, n.29/2020 per Tangenziale Esterna.

Tariffa di gestione

La componente tariffaria di gestione remunerà i costi operativi e i costi del capitale, relativi ad ammortamento e remunerazione, degli asset non reversibili al termine della concessione. I costi operativi includono i costi del personale, gli altri costi operativi (costi per materie e servizi), e i costi relativi alla manutenzione ordinaria, valorizzata sulla base della media dei costi sostenuti negli ultimi cinque anni (2014 – 2018) e dei corrispondenti utilizzi del fondo manutenzione e ripristino dei beni in concessione. ART consente inoltre di riconoscere nella componente tariffaria di gestione i costi operativi incrementalii legati

all'entrata in funzione di nuovi investimenti o conseguenti a sopravvenienze normative e regolamentari. La tariffa di gestione è stimata per l'Anno Ponte sulla base dei costi determinati per l'Anno Base indicizzati per il tasso di inflazione programmata del governo italiano pubblicato nell'ultimo Documento di Economia e Finanza (DEF) disponibile, e dei volumi di traffico medi previsti per il quinquennio regolatorio. ART richiede di ridurre i costi operativi ammissibili all'Anno Base del valore dell'extraprofitto generato dalle attività accessorie. Tale extraprofitto è calcolato come differenza fra i ricavi delle attività accessorie, nettati dei costi relativi ai canoni di subconcessione, altrimenti non inseriti all'interno dei costi operativi del PEF, e di un margine di profitto ragionevole riconosciuto da ART, pari al tasso di remunerazione WACC individuato dalla delibera (7,09% nominale pre-tax).

Il modello ART indica che la tariffa di gestione evolve nel corso del periodo regolatorio sulla base di una formula di price-cap, determinata sulla base dell'inflazione programmata stimata dal governo italiano e di un coefficiente di recupero della produttività X stabilito da ART per ciascun concessionario all'inizio del periodo regolatorio. La tariffa di gestione viene ricalcolata all'inizio di ciascun periodo regolatorio sulla base dei costi operativi del nuovo Anno Base e dei volumi di traffico medi del nuovo quinquennio tariffario. TANA ha calcolato la tariffa di gestione sulla base delle seguenti ipotesi:

- Costi operativi Anno Base: I costi dell'Anno Base sono pari a circa € 37,0 milioni di cui: € 25,0 milioni sono costi del personale; € 7,4 milioni fanno riferimento ad altri costi; € 4,6 milioni sono i costi di manutenzione. I costi di manutenzione sono stati determinati dalla somma dell'importo dei costi di manutenzione riferibili all'annualità 2018, al netto degli utilizzi di pertinenti fondi di accantonamento registrati per la medesima annualità e dell'importo medio degli utilizzi dei medesimi fondi di accantonamento registrato nei cinque anni precedenti l'Anno.
- Extra-profitto attività accessorie: I costi dell'Anno Base sono diminuiti dell'extra profitto derivante dalle attività accessorie pari a circa € 2,3 milioni. I ricavi delle attività accessorie sono pari a circa € 2,8 milioni nel 2018 e sono al netto del canone di subconcessione e del margine di profitto ragionevole pari al WACC ART del 7,09%.
- Indicatore di produttività: TANA ha implementato il parametro di efficientamento richiesto da ART nella delibera 79/2019, distribuendone gli effetti su tutta la durata della concessione. Il parametro di efficientamento annuo è pari a 1,78% fino al 2037, anno di fine della concessione. Il parametro di efficientamento complessivo è pari a 27,63%.

- Inflazione programmata: L'inflazione programmata utilizzata nello sviluppo tariffario è pari a 0,8% all'anno, pari all'inflazione programmata del Documento Programmatico di Bilancio del governo italiano di ottobre 2019.

In linea con quanto previsto dal modello tariffario ART, TANA ha valorizzato costi di manutenzione incrementali rispetto a quelli dell'Anno Base dal 2020 in poi, per un importo pari a circa € 0,4 milioni all'anno, relativi a sopravvenienze normative e regolamentari.

La Tabella 11 riporta lo sviluppo dei costi operativi all'Anno Base e il calcolo della componente tariffaria di gestione.

Tabella 11 – Sviluppo dei costi operativi e della componente tariffaria di gestione

	Anno Base		Anno Ponte																		
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	
Chech Anno Base	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	
Check Anno Ponte	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	
Inflazione Programmata	1,00%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	
Parametro di Efficientamento	0,00%	0,00%	1,78%	1,78%	1,78%	1,78%	1,78%	1,78%	1,78%	1,78%	1,78%	1,78%	1,78%	1,78%	1,78%	1,78%	1,78%	1,78%	1,78%	1,78%	
Traffico medio periodo regolatorio	-	85,31				86,21					86,21						86,21				
Costi operativi totali ammessi (comprensivi delle attività accessorie)	37.005,23				36.312,16					33.270,76						32.557,57				33.877,46	
Utilizzo di fondo accantonamento per rinnovi																					
Costi operativi incrementali da nuovi investimenti																					
Costi operativi incrementali da sopravvenienze normative e regolamentari	0,00		413,44		420,08					437,16						454,93				473,42	
Extraprofito da attività accessorie (in deduzione)	2.331,09				1.741,55				1.806,70						1.871,12				1.940,10		
Costi operativi totali ammessi netti	34.674,14				34.990,70				31.901,22						31.141,38				32.410,78		
Immobilizzazioni non reversibili al 1/1	470,22				564,81				484,90						514,70				151,50		
Ammortamento tecnico-economico annuo	214,18				281,79				241,20						256,00				151,80		
Remunerazione annua	33,34				40,05				34,38						36,49				10,74		
Costi di capitale totali ammessi	247,52				321,84				275,58						292,49				162,54		
Costi totali afferenti a componente tariffaria di gestione	34.921,65				35.312,54				32.176,80						31.433,87				32.573,32		
Costi totali tariffa di gestione - Anno Ponte		35.201,03			35.595,04				32.434,21						31.685,34						
Costi totali tariffa di gestione - Anno Ponte (netto opex incrementali)		35.201,03			35.171,59				31.993,56						31.226,77						
Tariffa di gestione - Anno Ponte		0,41264			0,40797				0,37109						0,36220						
Componente tariffaria di gestione unitaria	0,40859	0,40459	0,40062	0,39669	0,40397	0,40000	0,39608	0,39220	0,38835	0,36746	0,36385	0,36028	0,35675	0,35325	0,35865	0,35513	0,35165	0,34820			
Componente tariffaria di gestione unitaria incrementale	0,00485	0,00480	0,00475	0,00471	0,00486	0,00482	0,00477	0,00472	0,00468	0,00506	0,00501	0,00496	0,00491	0,00487	0,00527	0,00522	0,00516	0,00511			

Tariffa di costruzione

La Delibera ART prevede il recupero dei costi del capitale (ammortamento e remunerazione) afferenti agli asset reversibili al termine del rapporto concessorio attraverso una componente tariffaria specifica, denominata componente tariffaria di costruzione. La componente tariffaria di costruzione è calcolata ex-ante, all'inizio del periodo regolatorio, come rapporto tra costi del capitale ammessi e i volumi di traffico previsti per ogni anno della concessione. I costi ammessi includono l'ammortamento e la remunerazione degli asset reversibili, come quantificati al primo gennaio di ciascun esercizio.

La remunerazione sugli asset reversibili è differenziata sulla base della distinzione tra “opere realizzate e in corso di realizzazione” ed “opere da realizzare”:

- Gli asset esistenti e gli investimenti già affidati alla data di pubblicazione della Delibera ART 79/2019 (cd. “opere realizzate o in corso di realizzazione”) sono remunerati al TIR del sistema previgente, calcolato in accordo a quanto riportato nella sezione 3.
- I nuovi investimenti, per i quali non era intervenuta la stipula del contratto di affidamento alla data di pubblicazione della Delibera ART 79/2019 (cd. “opere da realizzare”), sono remunerati al WACC calcolato dall’Autorità su dati di mercato e di settore aggiornati a giugno 2019, pari a 7,09% nominale pre-tax.

Riassumiamo di seguito le ipotesi per il calcolo della tariffa di costruzione:

- CIN: Il valore del CIN è pari a € 195,5 milioni (ossia € 196,0 milioni al netto dei € 500 migliaia di asset relativi ai beni non reversibili compensati dalla tariffa di gestione), in linea con quello individuato per il calcolo del TIR.
- Investimenti: gli investimenti in beni reversibili sono pari a € 77,6 milioni dal 2020 fino alla fine della concessione. Tali investimenti comprendono per il 2020 circa € 3,9 milioni di interventi già realizzati, non ancora riconosciuti dal concedente nel corso delle richieste tariffarie precedenti, che TANA ritiene verranno riconosciuti nel corso del primo periodo tariffario.
 - o Circa € 4,9 milioni sono opere già contrattualizzate e in fase di finalizzazione, remunerate al TIR (di cui € 3,9 milioni sono recuperi di investimenti non riconosciuti e dedotti dal CIN);
 - o € 72,7 milioni sono opere da affidare remunerate al WACC del modello ART pari a 7,09%.

Oltre agli investimenti in beni reversibili, la tariffa di costruzione compensa circa € 7,2 milioni di costi relativi a manutenzioni non ricorrenti previste nell'arco della concessione, classificate come opere da affidare remunerate al WACC del modello tariffario ART pari a 7,09% nominale pre-tax.

- Ammortamento: calcolato con il metodo finanziario a quote costanti. Il valore del CIN è pari a zero al termine della concessione.
- Remunerazione del capitale investito: Le opere realizzate e in corso di realizzazione sono remunerate al TIR del sistema previgente pari a 6,83% nominale pre-tax. Le nuove opere sono remunerate al WACC del modello ART pari a 7,09% nominale pre-tax.
- **Poste figurative**: Il piano prevede l'implementazione del meccanismo di poste figurative al fine di linearizzare la tariffa fino al termine della concessione. TANA ha riportato il saldo delle poste figurative del sistema previgente pari a € 59,6 milioni nel 2018, aggiornate a € 59,3 milioni nel 2019. Le poste figurative del 2019 consuntivano gli effetti del calcolo ex-delibera Cipe dei costi e dei ricavi della concessione, nel primo anno del periodo regolatorio, in considerazione dei dati consuntivi relativi al traffico e ai costi operativi, in una componente a parte della tariffa di costruzione, come indicato da ART nella recente delibera per Tangenziale Esterna (n.29/2020). Il tasso di capitalizzazione delle poste figurative del sistema previgente è pari al TIR del sistema previgente, ossia pari a 6,83% nominale pre-tax. Le poste figurative che si generano all'interno del modello ART per effetto della linearizzazione della tariffa, sono capitalizzate nel corso della concessione, in linea con quanto indicato da ART, al tasso medio ponderato di remunerazione che tiene conto del TIR e del WACC, pesati rispettivamente per l'ammontare dei cespiti a cui si applicano i due tassi.

5. Risultati del calcolo tariffario e tabelle di piano

In conseguenza di quanto sopra esposto, si riporta di seguito la tabella riepilogativa dello sviluppo del calcolo tariffario che prevede un incremento flat pari allo 0,39% dal 2021 fino a fine concessione (Tabella 12), una tabella riepilogativa dei ricavi da pedaggio riportati nel Piano Finanziario regolatorio (compreso ΔP) (Tabella 13), una tabella che mostra la dinamica tariffaria espressa in termini di tariffa all'utenza (Tabella 14).

Con particolare riferimento alla tariffa all'utenza, nel confermare che la presente proposta di PEF, in coerenza con la regolamentazione vigente, prevede l'arrotondamento della tariffa ai 5€/cent con un incremento a 1,05 €/cent nel 2027, si segnala che qualora si estendesse anche a Tangenziale Napoli l'arrotondamento ai 10 €/cent, l'incremento

tariffario da 1 €/cent a 1,10 €/cent per i veicoli di classe A (99,7% del traffico totale) avverrebbe nel 2034. Oltre al beneficio per l'utenza derivante dallo slittamento in avanti dell'incremento, dal punto di vista gestionale l'arrotondamento ai 10 €/cent produrrebbe indubbi vantaggi, sia sulla gestione dei resti, che in fase di riscossione del pedaggio. In ragione di quanto esposto la Società propone al Concedente di avviare un tavolo tecnico congiunto affinché possa essere valutato e, in caso positivo, deliberato anche per Tangenziale Napoli l'arrotondamento ai 10 €/cent.

Si evidenzia che laddove l'efficacia del presente atto aggiuntivo dovesse intervenire successivamente al 1° gennaio 2021 - e quindi dovesse essere differita l'applicazione dell'incremento tariffario - i minori ricavi eventualmente conseguiti dal Concessionario dal 1° gennaio 2021 fino alla data di effettiva applicazione dell'incremento tariffario anzidetto, quantificati sulla base dei veicoli/km registrati a consuntivo, saranno recuperati in sede di definizione tariffaria del successivo periodo regolatorio, comprendendo gli stessi tra le poste figurative nell'anno di effettiva rilevazione.

Tabella 12: Sviluppo calcolo tariffario – schema ART

**TANGENZIALE DI NAPOLI S.p.A.
Piano Finanziario Regolatorio ART
€1.000**

Inflazione Programmata	Parametro di Efficienziamento	Veicoli Leggeri	Veicoli Pesanti - Classe 3	Veicoli Pesanti - Classe 4	Veicoli Pesanti - Classe 5	T*	P1 - Primo periodo tariffario					P2 - Secondo periodo tariffario					P3 - Terzo periodo tariffario					P4 - Quarto periodo tariffario														
							2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037										
							1,00%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%										
									1,78%	1,78%	1,78%	1,78%	1,78%	1,78%	1,78%	1,78%	1,78%	1,78%	1,78%	1,78%	1,78%	1,78%	1,78%	1,78%	1,78%	1,78%	1,78%									
							84,41	81,48	84,83	84,84	85,13	85,42	85,95	85,95	85,95	85,95	85,95	85,95	85,95	85,95	85,95	85,95	85,95	85,95	85,95	85,95	85,95									
							0,12	0,11	0,12	0,12	0,12	0,12	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13									
							0,06	0,05	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06									
							0,07	0,06	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07									
							84,65	81,71	85,08	85,09	85,38	85,67	86,20	86,21	86,21	86,21	86,21	86,21	86,21	86,21	86,21	86,21	86,21	86,21	86,21	86,21	86,21									
									85,31				86,21																							
COMPONENTE TARIFFARIA DI GESTIONE (in migliaia di euro)																																				
Costi operativi totali ammessi (comprensivi delle attività accessorie)																																				
A	37.005,23	37.301,27	36.935,53	36.573,38	36.214,77	35.859,69	36.243,77	35.888,40	35.536,51	35.188,07	34.843,05	33.208,10	32.882,49	32.560,07	32.240,82	31.924,70	32.496,25	32.177,62	31.862,12	31.549,73																
A'																																				
A''																																				
A'''					413,44	409,39	405,37	401,40	419,29	415,18	411,11	407,08	403,09	436,34	432,06	427,82	423,63	419,47	454,07	449,62	445,21	440,8														
B	2.331,09	2.349,74	2.326,70	2.303,89	2.281,30	2.258,93	1.738,27	1.721,23	1.704,35	1.687,64	1.671,09	1.803,30	1.785,61	1.768,11	1.750,77	1.733,60	1.867,60	1.849,28	1.831,15	1.813,20																
C=A+A''-B	34.674,14	34.951,53	35.022,27	34.678,88	34.338,85	34.002,15	34.924,79	34.582,35	34.243,27	33.907,51	33.575,05	31.841,14	31.528,93	31.219,79	30.913,68	30.610,57	31.082,72	30.777,95	30.476,17	30.177,31																
ammobilizzazioni non reversibili al 1/1																									513,73											
ammortamento tecnico-economico annuo																			508,69	503,70	498,70															
Remunerazione annua																		255,52	253,01	250,53	248,0															
Costi di capitale totali ammessi																	36,42	36,07	35,71	35,30																
Costi totali a componenti tariffaria di gestione																	291,94	289,08	286,24	283,4																
Componente tariffaria di gestione unitaria																0,00485	0,00480	0,00475	0,00471	0,00486	0,00482	0,00477	0,00472	0,00468	0,00506	0,00501	0,00496	0,00487	0,00527	0,00522	0,00516	0,0051				
COMPONENTE TARIFFARIA DI COSTRUZIONE (in migliaia di euro)																																				
CIN beni reversibili "ante"																																				
Opere eseguite e non ammortizzate alla data di entrata in vigore del Sistema Tariffi																202.671,06	195.538,76																			
immobilizzazioni reversibili al 1/1															2.877,00	4.869,04	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Opere in corso al 1/1														L																						
Valore residuo a fine concessione													M																							
Totale capitale investito netto di costruzione, BoP												202.671,06	195.538,76	189.544,53	178.394,86	167.245,18	156.095,50	144.945,82	133.796,14	122.646,46	111.496,78	100.347,11	89.197,43	78.047,75	66.898,07	55.748,39	44.598,71	33.449,04	22.299,36	11.149,61						
Totale capitale investito netto di costruzione, EoP											202.671,06	195.538,76	189.544,53	178.394,86	167.245,18	156.095,50	144.945,82	133.796,14	122.646,46	111.496,78	100.347,11	89.197,43	78.047,75	66.898,07	55.748,39	44.598,71	33.449,04	22.299,36	11.149,61	-	0,0					
CIN beni reversibili "post"																																				
Opere eseguite e non ammortizzate alla data di entrata in vigore del Sistema Tariffi												K'	-	1.477,81	5.879,86	11.816,90	16.715,98	9.241,72	11.616,28	11.197,07	4.815,38	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Programma manutenzioni straordinarie									K''		1.530,75	864,26	871,18	878,15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						
Opere in corso al 1/1								L'																												
Valore residuo a fine concessione								M'																												
Totale capitale investito netto di costruzione, BoP																																				
Totale capitale investito netto di costruzione, EoP								N'=J'+K'+K''+L'-M'																												
ammortamento finanziario annuo CIN Ante								10.009,30		10.863,26	10.863,26	10.863,26	10.863,26	10.863,26	10.863,26	10.863,26	10.863,26	10.863,26	10.863,26	10.863,26	10.863,26	10.863,26	10.863,26	10.863,26	10.863,26	10.863,26	10.863,26	10.863,26	10.863,26							
Ammortamento finanziario annuo Investimenti Affidati																																				
Ammortamento finanziario annuo CIN Post																																				

Tabella 13: Traffico e Tariffa

Tangenziale di Napoli S.p.A.
Traffico e tariffa

RICAVI DA PEDAGGIO DA PIANO FINANZIARIO									
	Volumi di traffico (migliaia di vkm)			Variazione tariffaria	Tariffe previste (€/km)		Ricavi da pedaggio (€MLN/nominali)		
Anno	VKM Leggeri	VKM Pesanti	Totale	Veicoli leggeri / pesanti	Tariffa Leggeri	Tariffa Pesanti	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	Totale
2018	844.054,00	2.453,00	846.507,00	n.a.	0,07597	0,15910	64,12	0,39	64,51
2019	814.798,38	2.290,39	817.088,77	+1,82%	0,07598	0,16274	61,91	0,37	62,28
2020	848.312,78	2.486,14	850.798,92	0,00%	0,07595	0,16338	64,43	0,41	64,84
2021	848.408,58	2.500,63	850.909,21	+0,39%	0,07625	0,16402	64,69	0,41	65,10
2022	851.298,47	2.525,69	853.824,16	+0,39%	0,07655	0,16466	65,17	0,42	65,58
2023	854.198,20	2.551,00	856.749,21	+0,39%	0,07685	0,16530	65,64	0,42	66,06
2024	859.456,06	2.583,63	862.039,69	+0,39%	0,07715	0,16594	66,30	0,43	66,73
2025	859.540,63	2.601,03	862.141,66	+0,39%	0,07745	0,16659	66,57	0,43	67,00
2026	859.540,63	2.601,03	862.141,66	+0,39%	0,07775	0,16724	66,83	0,44	67,26
2027	859.540,63	2.601,03	862.141,66	+0,39%	0,07805	0,16790	67,09	0,44	67,53
2028	859.540,63	2.601,03	862.141,66	+0,39%	0,07836	0,16856	67,35	0,44	67,79
2029	859.540,63	2.601,03	862.141,66	+0,39%	0,07867	0,16922	67,62	0,44	68,06
2030	859.540,63	2.601,03	862.141,66	+0,39%	0,07898	0,16988	67,88	0,44	68,32
2031	859.540,63	2.601,03	862.141,66	+0,39%	0,07929	0,17055	68,15	0,44	68,59
2032	859.540,63	2.601,03	862.141,66	+0,39%	0,07960	0,17121	68,42	0,45	68,86
2033	859.540,63	2.601,03	862.141,66	+0,39%	0,07991	0,17189	68,68	0,45	69,13
2034	859.540,63	2.601,03	862.141,66	+0,39%	0,08022	0,17256	68,95	0,45	69,40
2035	859.540,63	2.601,03	862.141,66	+0,39%	0,08054	0,17324	69,22	0,45	69,67
2036	859.540,63	2.601,03	862.141,66	+0,39%	0,08085	0,17391	69,49	0,45	69,95
2037	859.540,63	2.601,03	862.141,66	+0,39%	0,08117	0,17460	69,77	0,45	70,22

Note:

La variazione tariffaria approvata per il 2019 (+1,82%) è stata applicata solamente ai veicoli pesanti. Nel 2019 Tangenziale Tangenziale di Napoli S.p.A. ha consuntivato ricavi pari a 62,28€ milioni

Tabella 14: Dinamica tariffa all'utenza

Classi veicolari	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Classe A	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05
Classe 3	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,75	1,75	1,75	1,75
Classe 4	2,10	2,10	2,10	2,10	2,10	2,15	2,15	2,15	2,15	2,15	2,15	2,15	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,25
Classe 5	3,29	3,30	3,30	3,30	3,30	3,35	3,35	3,35	3,35	3,40	3,40	3,40	3,45	3,45	3,45	3,45	3,50	3,50	3,50

Schemi DICOTER indici di sostenibilità

PEF predisposto in base alla Delibera ART n.79/2019

TANGENZIALE DI NAPOLI S.p.A.

Tabella 1 - Conto Finanziario (valori in migliaia di euro)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Area Operativa										
Utile (perdita) d'esercizio	1.1	11.312	9.835	8.034	8.865	9.517	8.913	9.184	9.258	9.583
Accantonamenti e ammortamenti	1.2	12.185	11.449	13.909	13.985	14.306	14.523	16.298	16.855	17.253
Quota TFR maturata nell'esercizio	1.3	339	231	233	236	230	220	210	205	200
Autofinanziamento	1.4	23.836	21.515	22.176	23.086	24.053	23.656	25.693	26.318	27.036
Variazioni capitale circolante netto operativo	1.5	-	7.594	1.810	-	530	503	1.439	1.164	-
Flusso di liquidità della gestione corrente	1.6	16.242	23.325	21.647	23.589	25.492	24.820	17.977	26.423	26.239
Costi capitalizzati	1.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Investimenti in beni reversibili	1.8	-	2.901	-	2.867	-	2.275	-	5.880	-
Contributi in conto capitale consolidati	1.9.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nuovi contributi in conto capitale	1.9.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Investimenti in beni non reversibili	1.10	-	342	-	137	-	541	-	330	-
Investimenti per immobilizzazioni immateriali	1.11	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Immobilizzazioni finanziarie	1.11a	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo altri flussi gestione operativa	1.12	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Flusso di liquidità della gestione operativa	1.13	12.999	20.320	18.831	17.379	13.395	7.824	8.391	14.513	14.748
Area Finanziaria										
Apporto degli azionisti	1.14	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Accensione nuovi prestiti	1.15	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Variazione posizione verso FCG	1.16	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Variazione posizione verso ANAS	1.17	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Variazione delle immob. finanziarie	1.18	-	65	-	-	-	-	-	-	-
Variazione crediti finanziari	1.18a	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dividendi	1.19	-	6.284	-	7.959	-	9.343	-	7.632	-
Rimborso prestiti consolidati	1.20	-	7.748	-	8.067	-	8.595	-	4.578	-
Rimborso nuovi prestiti a M-L termine	1.21	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Flusso di liquidità della gestione finanziaria	1.22	-	14.097	-	16.026	-	17.938	-	12.210	-
Variazione posizione finanziaria a breve	1.23	-	1.098	-	4.294	-	893	-	5.169	-
Posizione finanziaria a breve	1.24	-	1.107	-	6.338	-	7.231	-	12.400	-
Debt Service Reserve Account	1.25	-								

TANGENZIALE DI NAPOLI S.p.A.

Tabella 1 - Conto Finanziario (valori in migliaia di euro)		2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Area Operativa											
Utile (perdita) d'esercizio	1.1	11.837	10.832	11.469	11.372	11.157	10.590	11.040	13.922	13.709	13.503
Accantonamenti e ammortamenti	1.2	19.382	19.402	19.405	19.408	19.394	19.367	17.131	13.067	12.948	12.825
Quota TFR maturata nell'esercizio	1.3	190	185	175	170	170	165	165	155	150	150
Autofinanziamento	1.4	31.410	30.419	31.049	30.950	30.722	30.123	28.335	27.144	26.807	26.478
Variazioni capitale circolante netto operativo	1.5	-	2.309	-	588	-	829	-	563	-	514
Flusso di liquidità della gestione corrente	1.6	29.101	29.830	30.221	30.387	30.208	29.650	27.722	26.519	26.148	25.877
Costi capitalizzati	1.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Investimenti in beni reversibili	1.8	-	0	-	0	-	-	0	-	-	0
Contributi in conto capitale consolidati	1.9.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nuovi contributi in conto capitale	1.9.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Investimenti in beni non reversibili	1.10	-	294	-	359	-	309	-	309	-	260
Investimenti per immobilizzazioni immateriali	1.11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Immobilizzazioni finanziarie	1.11a	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo altri flussi gestione operativa	1.12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Flusso di liquidità della gestione operativa	1.13	28.807	29.471	29.912	30.078	29.899	29.341	27.462	26.339	26.148	25.878
Area Finanziaria											
Apporto degli azionisti	1.14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Accensione nuovi prestiti	1.15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Variazione posizione verso FCG	1.16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Variazione posizione verso ANAS	1.17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Variazione delle immob. finanziarie	1.18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Variazione crediti finanziari	1.18a	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dividendi	1.19	-	11.047	-	11.263	-	13.579	-	14.190	-	14.095
Rimborso prestiti consolidati	1.20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rimborso nuovi prestiti a M-L termine	1.21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Flusso di liquidità della gestione finanziaria	1.22	-	11.047	-	11.263	-	13.579	-	14.190	-	14.095
Variazione posizione finanziaria a breve	1.23	17.760	18.208	16.333	15.888	15.804	15.448	14.100	9.289	6.354	6.281
Posizione finanziaria a breve	1.24	46.524	64.733	81.065	96.954	112.758	128.206	142.306	151.594	157.948	164.229
Debt Service Reserve Account	1.25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

TANGENZIALE DI NAPOLI S.p.A.

Tabella 2 - Conto Economico (valori in migliaia di euro)

		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Ricavi											
Ricavi da Pedaggi lordi	2.1	69.619	67.201	69.986	69.996	70.237	70.480	70.922	70.937	70.937	74.460
Proventi netti da subconcessioni e attività collaterali	2.2	2.759	2.313	2.343	2.168	2.066	2.083	2.099	2.116	2.133	2.150
Altri proventi	2.3	1.672	4.537	1.202	1.220	1.239	1.258	1.277	1.297	1.317	1.338
Contributo in conto esercizio		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contratto di disponibilità		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ricavi lavori c/terzi	2.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale Ricavi	2.5	74.050	74.050	73.531	73.385	73.542	73.820	74.299	74.350	74.388	77.948
Costi Operativi											
Costi personale addetto alla riscossione	2.6.1	-	10.468	-	10.950	-	10.738	-	10.653	-	10.451
Costi personale addetto alla sicurezza	2.6.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Costi personale addetto alla manutenzione	2.6.3	-	2.994	-	5.772	-	5.921	-	6.002	-	6.031
Costi personale addetto a	2.6.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Costi di manutenzione e rinnovi	2.7	-	3.175	-	7.146	-	6.572	-	5.946	-	5.994
Costi lavori c/terzi	2.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Prestazione di servizi	2.9	-	375	-	563	-	611	-	594	-	599
Canoni di concessione e subconcessione (con event. L.102/09)	2.10	-	6.808	-	6.516	-	6.784	-	6.782	-	6.806
Acquisti materie e beni di consumo	2.11.1	-	265	-	199	-	258	-	231	-	230
Variazione delle rimanenze	2.11.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altri costi di produzione	2.11.3	-	3.448	-	3.139	-	3.516	-	3.183	-	3.208
Totale Costi di produzione	-	27.533	-	34.285	-	34.400	-	33.391	-	33.319	-
Costi Amministrativi e Generali											
Costi personale	2.15	-	11.916	-	8.229	-	8.244	-	8.472	-	8.388
Prestazioni di servizi	2.16	-	963	-	908	-	955	-	896	-	880
Altri costi amministrativi	2.17	-	3.343	-	3.408	-	3.383	-	3.272	-	3.270
Totale Costi amm.vi generali	-	16.222	-	12.545	-	12.582	-	12.641	-	12.538	-
Fondo rinnovo											
Utilizzo	2.19	-	3.118	-	7.146	-	6.572	-	5.946	-	5.994
Accantonamento	2.20	-	1.938	-	6.005	-	6.572	-	5.946	-	5.994
Altri accantonamenti e svalutazioni	2.21	-	2.487	-	1.159	-	258	-	258	-	258
Totale Costi Operativi	2.22	-	1.307	-	18	-	258	-	258	-	258
Margine Operativo Lordo	2.23	28.988	27.203	26.291	27.095	27.428	28.183	30.346	31.235	32.092	35.674

Tabella 2 - Conto Economico (valori in migliaia di euro)

		2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Ricavi											
Ricavi da Pedaggi lordi	2.1	74.463	74.463	74.463	74.466	74.469	74.469	74.474	74.474	74.477	74.479
Proventi netti da subconcessioni e attività collaterali	2.2	2.167	2.185	2.202	2.220	2.238	2.255	2.274	2.292	2.310	2.329
Altri proventi	2.3	911	918	925	933	940	948	955	963	971	978
Contributo in conto esercizio		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contratto di disponibilità		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ricavi lavori c/terzi	2.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale Ricavi	2.5	77.541	77.566	77.591	77.618	77.646	77.672	77.703	77.728	77.757	77.786
Costi Operativi											
Costi personale addetto alla riscossione	2.6.1	-	7.278	-	7.013	-	6.427	-	6.473	-	6.515
Costi personale addetto alla sicurezza	2.6.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Costi personale addetto alla manutenzione	2.6.3	-	5.683	-	5.836	-	5.789	-	5.821	-	5.947
Costi personale addetto a	2.6.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Costi di manutenzione e rinnovi	2.7	-	5.373	-	5.416	-	5.460	-	5.503	-	5.547
Costi lavori c/terzi	2.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Prestazione di servizi	2.9	-	596	-	601	-	606	-	611	-	616
Canoni di concessione e subconcessione (con event. L.102/09)	2.10	-	6.961	-	6.962	-	6.963	-	6.964	-	6.964
Acquisti materie e beni di consumo	2.11.1	-	231	-	233	-	235	-	237	-	238
Variazione delle rimanenze	2.11.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altri costi di produzione	2.11.3	-	3.365	-	3.392	-	3.419	-	3.446	-	3.474
Totale Costi di produzione	-	29.489	-	29.453	-	28.898	-	29.055	-	29.301	-
Costi Amministrativi e Generali											
Costi personale	2.15	-	7.705	-	7.728	-	7.372	-	7.343	-	7.403
Prestazioni di servizi	2.16	-	923	-	930	-	938	-	945	-	953
Altri costi amministrativi	2.17	-	3.397	-	3.425	-	3.452	-	3.480	-	3.507
Totale Costi amm.vi generali	-	12.025	-	12.083	-	11.762	-	11.767	-	11.863	-
Fondo rinnovo											
Utilizzo	2.19	5.373	5.416	5.460	5.503	5.547	6.194	6.244	6.294	6.344	6.395
Accantonamento	2.20	-	5.373	-	5.416	-	5.460	-	5.503	-	5.547
Altri accantonamenti e svalutazioni	2.21	-	30	-	30	-	30	-	30	-	-
Totale Costi Operativi	2.22	-	30	-	30	-	30	-	30	-	2.238
Margine Operativo Lordo	2.23	35.997	36.000	36.901	36.766	36.452	35.661	37.686	41.732	41.366	41.003

Tabella 2 - Conto Economico (valori in migliaia di euro)

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Ammortamenti										
Ammortamento tecnico beni reversibili	2.25	-	8.393	-	8.796	-	10.942	-	11.019	-
Ammortamento tecnico beni non reversibili	2.26	-	2.644	-	2.635	-	2.709	-	2.708	-
Ammortamento beni immateriali	2.27		-		-		-		-	
Totale Ammortamenti	2.28	-	11.037	-	11.431	-	13.651	-	13.727	-
Risultato Operativo	2.29		17.951		15.771		12.640		13.368	
Oneri e Proventi Finanziari										
Costi dei nuovi fin. a M/L termine	2.33	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Proventi (oneri) fin. netti a breve termine	2.34	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale oneri e proventi finanziari	2.38	-	1.704	-	1.155	-	716	-	249	-
Risultato Ante Imposte	2.40		16.247		14.616		11.924		13.119	
Imposte sul reddito di esercizio	2.41	-	4.935	-	4.782	-	3.890	-	4.254	-
Risultato (Perdita) d'esercizio	2.42		11.312		9.835		8.034		8.865	

Tabella 2 - Conto Economico (valori in migliaia di euro)

	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Ammortamenti										
Ammortamento tecnico beni reversibili	2.25	-	16.705	-	16.705	-	16.705	-	16.705	-
Ammortamento tecnico beni non reversibili	2.26	-	2.647	-	2.667	-	2.670	-	2.673	-
Ammortamento beni immateriali	2.27	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale Ammortamenti	2.28	-	19.352	-	19.372	-	19.375	-	19.378	-
Risultato Operativo	2.29	16.645	16.628	17.526	17.388	17.087	16.294	18.317	22.371	22.074
Oneri e Proventi Finanziari										
Costi dei nuovi fin. a M/L termine	2.33	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Proventi (oneri) fin. netti a breve termine	2.34	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale oneri e proventi finanziari	2.38	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Risultato Ante Imposte	2.40	16.645	16.628	17.526	17.388	17.087	16.294	18.317	22.371	22.074
Imposte sul reddito di esercizio	2.41	-	4.808	-	5.796	-	6.057	-	6.016	-
Risultato (Perdita) d'esercizio	2.42	11.837	10.832	11.469	11.372	11.157	10.590	11.040	13.922	13.709
										13.503

Tabella 3 - Conto degli Investimenti (valori in migliaia di euro)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Immobilizzazioni in beni reversibili										
Opere in esercizio	3.1	468.607	474.673	477.846	479.151	483.864	488.083	512.740	523.321	528.065
Opere in corso	3.2	6.577	838	461	1.529	2.704	10.311	2.378	1.048	7.929
Nuove opere	3.3	-	2.540	2.020	5.526	11.455	16.345	8.862	11.228	10.799
Oneri finanziari capitalizzati su prestiti consolidati	3.4	-	-	-	-	-	-	-	-	4.408
Oneri finanziari capitalizzati su nuovi prestiti	3.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Oneri diversi capitalizzati	3.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fondo ammortamento tecnico	3.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fondo ammortamento finanziario	3.7 bis	-	272.096	-	280.892	-	291.834	-	302.852	-
Totale immobilizzazioni reversibili nette	3.8	203.088	197.159	188.492	183.354	183.857	188.979	184.865	182.311	178.944
Immobilizzazioni in beni non reversibili	3.9	7.102	7.145	7.536	7.766	7.996	8.226	8.470	8.714	8.958
Immobilizzazioni tecniche non reversibili	3.10	-	6.543	-	6.661	-	6.929	-	7.201	-
Fondo ammortamento tecnico beni non reversibili	-	-	-	-	-	-	-	-	7.482	-
Totale immobilizzazioni non reversibili nette	3.11	559	483	607	565	513	492	471	479	485
Immobilizzazioni immateriali	3.12	44.816	42.393	40.101	37.765	35.362	32.992	30.673	28.303	25.933
Immobilizzazioni finanziarie	3.13	1.332	1.331							
Capitale circolante netto operativo	3.14	3.738	-	1.797	-	1.703	-	2.612	-	4.607
Altri impieghi netti correnti	3.15	-								
TOTALE IMPIEGHI	3.16	253.533	239.570	228.829	220.403	216.456	217.518	218.173	212.647	207.206
										195.392

TANGENZIALE DI NAPOLI S.p.A.

Tabella 3 - Conto degli Investimenti (valori in migliaia di euro)

	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	
Immobilizzazioni in beni reversibili											
Opere in esercizio	3.1	551.610	551.610	551.610	551.610	551.610	551.610	551.610	551.610	551.610	
Opere in corso	3.2	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	0	
Nuove opere	3.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Oneri finanziari capitalizzati su prestiti consolidati	3.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Oneri finanziari capitalizzati su nuovi prestiti	3.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Oneri diversi capitalizzati	3.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Fondo ammortamento tecnico	3.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Fondo ammortamento finanziario	3.7 bis	- 401.261	- 417.967	- 434.672	- 451.377	- 468.083	- 484.788	- 501.493	- 518.199	- 534.904	
Totale immobilizzazioni reversibili nette	3.8	150.348	133.643	116.937	100.232	83.527	66.821	50.116	33.411	16.705	0
Immobilizzazioni in beni non reversibili											
Immobilizzazioni tecniche non reversibili	3.9	9.446	9.705	9.964	10.223	10.482	10.741	10.941	11.091	11.091	
Fondo ammortamento tecnico beni non reversibili	3.10	- 8.958	- 9.205	- 9.455	- 9.708	- 9.964	- 10.223	- 10.480	- 10.735	- 10.939	
Totale immobilizzazioni non reversibili nette	3.11	488	500	509	515	518	518	460	355	151	0
Immobilizzazioni immateriali	3.12	21.227	18.908	16.538	14.168	11.815	9.462	7.116	4.746	2.363	-
Immobilizzazioni finanziarie	3.13	1.331	1.331	1.331	1.331	1.331	1.331	1.331	1.331	1.331	1.331
Capitale circolante netto operativo	3.14	4.542	4.675	4.847	5.004	5.162	4.181	3.341	2.512	1.718	865
Altri impieghi netti correnti	3.15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTALE IMPIEGHI	3.16	177.936	159.056	140.162	121.250	102.353	82.314	62.364	42.355	22.269	2.195

TANGENZIALE DI NAPOLI S.p.A.

Tabella 4 - Conto dei Finanziamenti (valori in migliaia di euro)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	
Patrimonio Netto											
Capitale sociale	4.1	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077	
Riserve e utili (perdite) portati a nuovo	4.2	77.851	81.204	81.696	82.097	82.541	83.007	80.194	77.380	74.569	
Riserva di rivalutazione	4.2.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Utile (perdita) d'esercizio	4.3	11.312	9.835	8.034	8.865	9.517	8.913	9.184	9.258	9.583	
Totale patrimonio netto	4.4	197.240	199.115	197.807	199.040	200.134	199.997	197.455	194.715	192.229	191.455
Fondi per Rischi e Oneri											
Fondo rinnovi beni reversibili	4.6	22.412	21.271	21.271	21.271	21.271	21.271	21.271	21.271	21.271	
Fondo trattamento di fine rapporto	4.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Altri fondi	4.8	11.534	12.349	12.404	12.492	12.424	12.396	12.258	11.987	11.711	
Totale fondi	4.9	33.946	33.620	33.675	33.763	33.695	33.667	33.529	33.258	32.982	32.701
Debiti Finanziari Netti											
Prestiti cons. con garanzia dello Stato	4.10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Prestiti cons. senza garanzia dello Stato	4.11	21.240	13.173	4.578	-	-	-	-	-	-	
Fondo Centrale di Garanzia	4.12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
A.N.A.S. e/o subentrante	4.13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Prestiti da contrarre a M-L termine	4.14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Saldo posizione finanziaria a breve	4.15	1.107	-	6.338	-	7.231	-	12.400	-	17.373	
Totale debiti finanziari netti	4.16	22.347	6.835	-	2.653	-	12.400	-	17.373	-	
TOTALE FONTI	4.17	253.533	239.570	228.829	220.403	216.456	217.518	218.173	212.647	207.206	195.392

TANGENZIALE DI NAPOLI S.p.A.

Tabella 4 - Conto dei Finanziamenti (valori in migliaia di euro)	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Patrimonio Netto										
Capitale sociale	4.1	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077
Riserve e utili (perdite) portati a nuovo	4.2	72.332	72.906	70.159	67.438	64.715	61.979	59.207	53.196	47.325
Riserva di rivalutazione	4.2.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Utile (perdita) d'esercizio	4.3	11.837	10.832	11.469	11.372	11.157	10.590	11.040	13.922	13.709
Totale patrimonio netto	4.4	192.246	191.815	189.705	186.887	183.949	180.647	178.324	175.196	169.111
Fondi per Rischi e Oneri										
Fondo rinnovi beni reversibili	4.6	21.271	21.271	21.271	21.271	21.271	21.271	19.033	12.739	6.395
Fondo trattamento di fine rapporto	4.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altri fondi	4.8	10.944	10.703	10.252	10.046	9.890	8.602	7.313	6.015	4.711
Totale fondi	4.9	32.215	31.974	31.523	31.317	31.161	29.873	26.346	18.754	11.106
Debiti Finanziari Netti										
Prestiti cons. con garanzia dello Stato	4.10	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Prestiti cons. senza garanzia dello Stato	4.11	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fondo Centrale di Garanzia	4.12	-	-	-	-	-	-	-	-	-
A.N.A.S. e/o subentrante	4.13	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Prestiti da contrarre a M-L termine	4.14	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo posizione finanziaria a breve	4.15	-	46.524	-	64.733	-	81.065	-	96.954	-
Totale debiti finanziari netti	4.16	-	46.524	-	64.733	-	81.065	-	96.954	-
TOTALE FONTI	4.17	177.936	159.056	140.162	121.250	102.353	82.314	62.364	42.355	22.269
										2.196

TANGENZIALE DI NAPOLI S.p.A.

Tabella 5 - Conto del Fabbisogno Finanziario (valori in migliaia di euro)

		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Fabbisogno Netto											
Investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali	5.1	3.243	3.004	2.816	6.210	12.097	16.996	9.586	11.910	11.491	5.109
Investimenti in immobilizzazioni finanziarie	5.2	65	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Crediti finanziari	5.2a	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Variazioni del cap.circ. netto operativo	5.3	7.594 -	1.810	530 -	503 -	1.439 -	1.164	7.716 -	105	797	2.933
Rimborso debiti in scadenza	5.4	7.748	8.067	8.595	4.578	-	-	-	-	-	-
Saldo altri fabbisogni	5.5	6.284	7.959	9.343	7.632	8.422	9.051	11.726	11.998	12.069	12.383
Totale fabbisogni	5.6	24.934	17.221	21.283	17.917	19.080	24.883	29.027	23.804	24.357	20.425
Contributi in conto impianti	5.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autofinanziamento	5.8	-	23.836 -	21.515 -	22.176 -	23.086 -	24.053 -	23.656 -	25.693 -	26.318 -	27.036 -
Totale fabbisogno netto	5.9	1.098 -	4.294 -	893 -	5.169 -	4.973	1.227	3.335 -	2.514 -	2.679 -	10.759
Copertura											
Apporti degli azionisti in c/capitale	5.10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Finanziamenti a medio/lungo termine	5.11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Variazione posizione finanziaria a breve	5.12	1.098 -	4.294 -	893 -	5.169 -	4.973	1.227	3.335 -	2.514 -	2.679 -	10.759
Totale copertura	5.13	1.098 -	4.294 -	893 -	5.169 -	4.973	1.227	3.335 -	2.514 -	2.679 -	10.759

TANGENZIALE DI NAPOLI S.p.A.

Tabella 5 - Conto del Fabbisogno Finanziario (valori in migliaia di euro)

		2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Fabbisogno Netto											
Investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali	5.1	294	359	309	309	309	309	260	180	0	-
Investimenti in immobilizzazioni finanziarie	5.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Crediti finanziari	5.2a	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Variazioni del cap.circ. netto operativo	5.3	2.309	588	829	563	514	473	613	625	659	600
Rimborso debiti in scadenza	5.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo altri fabbisogni	5.5	11.047	11.263	13.579	14.190	14.095	13.893	13.362	17.051	19.794	19.597
Totale fabbisogni	5.6	13.649	12.211	14.717	15.062	14.918	14.675	14.235	17.856	20.453	20.197
Contributi in conto impianti	5.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autofinanziamento	5.8	-	31.410	-	30.419	-	31.049	-	30.950	-	30.722
Totale fabbisogno netto	5.9	-	17.760	-	18.208	-	16.333	-	15.888	-	15.804
Copertura											
Apporti degli azionisti in c/capitale	5.10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Finanziamenti a medio/lungo termine	5.11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Variazione posizione finanziaria a breve	5.12	-	17.760	-	18.208	-	16.333	-	15.888	-	15.804
Totale copertura	5.13	-	17.760	-	18.208	-	16.333	-	15.888	-	15.804

Indicatori di sostenibilità

Indici di efficientamento											
	Riferimento PEF	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
EBITDA MARGIN											
Margine Operativo Lordo	2.23	28.945	27.203	26.291	27.095	27.428	28.183	30.346	31.235	32.092	35.674
Totale Valore della Produzione	2.5	74.007	74.050	73.531	73.385	73.542	73.820	74.299	74.350	74.388	77.948
Ebitda margin	2.23/2.5	39,1%	36,7%	35,8%	36,9%	37,3%	38,2%	40,8%	42,0%	43,1%	45,8%
Ebitda margin medio di piano		44,2%									
Indici di sostenibilità finanziaria											
RAPPORTO DI INDEBITAMENTO											
	Riferimento PEF	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Debiti finanziari netti	4.16	17.867	6.835	-2.653	-12.400	-17.373	-16.146	-12.812	-15.326	-18.005	-28.764
Patrimonio netto	4.4	197.240	199.115	197.807	199.040	200.134	199.997	197.455	194.715	192.229	191.455
Rapporto di indebitamento medio annuo	4.16/4.4	0,1	0,0	0,0	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,2
Rapporto di indebitamento medio di piano		-0,3									
Indici di economicità											
TIR del progetto											
	Riferimento PEF	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Flussi di liquidità (a)	1.13		20.320	18.831	17.379	13.395	7.824	8.391	14.513	14.748	23.142
- Oneri finanziari su presiti consolidati	2.30		0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Oneri finanziari su presiti consolidati senza garanzia dello Stato	2.31		-1.155	-716	-249	0	0	0	0	0	0
- Oneri rimodulazione F.C.G.	2.32		0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Costo dei nuovi finanziamenti a medio-lungo termine	2.33		0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Proventi (oneri) finanziari netti a breve termine	2.34		0	0	0	0	0	0	0	0	0
Proventi (oneri) netti da imm. finanziarie	2.35		0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altri proventi (oneri) finanziari	2.36		0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale oneri finanziari (b)	b		-1.155	-716	-249	0	0	0	0	0	0
Valore iniziale dell'investimento (d1)	-3.16+4.5	-249.053									
Valore finale dell'investimento (d2)	3.16-4.5										
Totale	a-b+d1	-249.053	21.475	19.547	17.628	13.395	7.824	8.391	14.513	14.748	23.142
Valore attuale annuo	VAN: a-b+d2		21.475	19.547	17.628	13.395	7.824	8.391	14.513	14.748	23.142
TIR		5,2%									
VAN 2018-2037		0,0%									
IRR azionisti											
	Riferimento PEF	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Apporto azionisti	1.14		0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	1.19		7.959	9.343	7.632	8.422	9.051	11.726	11.998	12.069	12.383
Patrimonio netto	4.4	-197.240									
Totale		-197.240	7.959	9.343	7.632	8.422	9.051	11.726	11.998	12.069	12.383
IRR azionisti		5,4%									
Indici di solidità patrimoniale											
DSCR	Riferimento PEF	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Autofinanziamento	1.4		21.515	22.176	23.086	24.053	23.656	25.693	26.318	27.036	31.184
Totale oneri e proventi finanziari	2.38		1.155	716	249	-	-	-	-	-	-
(e) Flusso di cassa operativo disponibile per il servizio del debito (FCO)		22.670	22.893	23.335	24.053	23.656	25.693	26.318	27.036	31.184	
Totalde debiti finanziari netti	4.16		6.835	-2.653	-12.400	-17.373	-16.146	-12.812	-15.326	-18.005	-28.764
- Finanziamenti concessi dal concessionario a società controllate o partecipate operanti nel settore delle infrastrutture		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(=) Debito finanziario netto (DN)		6.835	-2.653	-12.400	-17.373	-16.146	-12.812	-15.326	-18.005	-28.764	
Media mese di Dicembre 2019 EURIBOR a 3 mesi			-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%
Spread			1,000%	1,000%	1,000%	1,000%	1,000%	1,000%	1,000%	1,000%	1,000%
Tasso di interesse di mercato			0,604%	0,604%	0,604%	0,604%	0,604%	0,604%	0,604%	0,604%	0,604%
Valore servizio del debito (SD)		-	0	N/A							
DSCR			N/A								
LLCR											
Debito finanziario residuo			13.173	4.578	-	-	-	-	-	-	-
VAN del flusso di liquidità della gestione operativa incrementato della liquidità			247.426	242.091	242.184	245.896	249.060	249.773	250.268	250.577	250.219
LLCR - Costo medio 2019 della provvista a m/l termine			5,44%	5,44%	5,44%	5,44%	5,44%	5,44%	5,44%	5,44%	5,44%
LLCR			19	53	N/A						

TANGENZIALE DI NAPOLI S.p.A.

Indicatori di sostenibilità

Indici di efficientamento											
EBITDA MARGIN	Riferimento PEF	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Margine Operativo Lordo	2.23	35.997	36.000	36.901	36.766	36.452	35.661	37.686	41.732	41.366	41.003
Totale Valore della Produzione	2.5	77.541	77.566	77.591	77.618	77.646	77.672	77.703	77.728	77.757	77.786
Ebitda margin	2.23/2.5	46,4%	46,4%	47,6%	47,4%	46,9%	45,9%	48,5%	53,7%	53,2%	52,7%
Ebitda margin medio di piano											
Indici di sostenibilità finanziaria											
RAPPORTO DI INDEBITAMENTO	Riferimento PEF	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Debiti finanziari netti	4,16	-46.524	-64.733	-81.065	-96.954	-112.758	-128.206	-142.306	-151.594	-157.948	-164.229
Patrimonio netto	4,4	192.246	191.815	189.705	186.887	183.949	180.647	178.324	175.196	169.111	163.017
Rapporto di indebitamento medio annuo	4,16/4,4	-0,2	-0,3	-0,4	-0,5	-0,6	-0,7	-0,8	-0,9	-0,9	-1,0
Rapporto di indebitamento medio di piano											
Indici di economicità											
TIR del progetto	Riferimento PEF	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Flussi di liquidità (a)	1,13	28.807	29.471	29.912	30.078	29.899	29.341	27.462	26.339	26.148	25.878
- Oneri finanziari su presiti consolidati	2,30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Oneri finanziari su presiti consolidati senza garanzia dello Stato	2,31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Oneri rimodulazione F.C.G.	2,32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Costo dei nuovi finanziamenti a medio-lungo termine	2,33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Proventi (oneri) finanziari netti a breve termine	2,34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Proventi (oneri) netti da imm. finanziarie	2,35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altri proventi (oneri) finanziari	2,36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale oneri finanziari (b)	b	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Valore iniziale dell'investimento (d1)	-3,16+4,5										
Valore finale dell'investimento (d2)	3,16-4,5										2,195
Totale	a+b+d1	28.807	29.471	29.912	30.078	29.899	29.341	27.462	26.339	26.148	25.878
Valore attuale annuo	VAN: a+b+d2	28.807	29.471	29.912	30.078	29.899	29.341	27.462	26.339	26.148	28.073
TIR											
VAN 2018-2037											
IRR azionisti	Riferimento PEF	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Apporto azionisti	1,14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	1,19	11.047	11.263	13.579	14.190	14.095	13.893	13.362	17.051	19.794	19.597
Patrimonio netto	4,4										163.017
Totale		11.047	11.263	13.579	14.190	14.095	13.893	13.362	17.051	19.794	182.613
Indici di solidità patrimoniale											
DSCR	Riferimento PEF	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Autofinanziamento	1,4	31.410	30.419	31.049	30.950	30.722	30.123	28.335	27.144	26.807	26.478
Totale oneri e proventi finanziari	2,38	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(=) Flusso di cassa operativo disponibile per il servizio del debito (FOCO)		31.410	30.419	31.049	30.950	30.722	30.123	28.335	27.144	26.807	26.478
Totali debiti finanziari netti	4,16	-46.524	-64.733	-81.065	-96.954	-112.758	-128.206	-142.306	-151.594	-157.948	-164.229
- Finanziamenti concessi dal concessionario a società controllate o partecipate operanti nel settore delle infrastrutture		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(=) Debito finanziario netto (DN)		-46.524	-64.733	-81.065	-96.954	-112.758	-128.206	-142.306	-151.594	-157.948	-164.229
Media mese di Dicembre 2019 EURIBOR a 3 mesi		-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%
Spread		1,000%	1,000%	1,000%	1,000%	1,000%	1,000%	1,000%	1,000%	1,000%	1,000%
Tasso di interesse di mercato		0,604%	0,604%	0,604%	0,604%	0,604%	0,604%	0,604%	0,604%	0,604%	0,604%
Valore servizio del debito (SD)		N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
DSCR		N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
LLCR											
Debito finanziario residuo		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VAN del flusso di liquidità della gestione operativa incrementato della liquidità		250.440	249.473	245.136	239.060	231.889	223.686	214.778	200.961	183.150	164.229
LLCR - Costo medio 2019 della provista a m/l termine		5,44%	5,44%	5,44%	5,44%	5,44%	5,44%	5,44%	5,44%	5,44%	5,44%
LLCR		N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

Schemi DICOTER indici di sostenibilità

PEF predisposto secondo il previgente sistema regolatorio per la determinazione del TIR

TANGENZIALE DI NAPOLI S.p.A.

Tabella 1 - Conto Finanziario (valori in migliaia di euro)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Area Operativa										
Utile (perdita) d'esercizio	1.1	11.312	11.443	11.075	11.460	11.735	12.380	12.421	12.058	11.675
Accantonamenti e ammortamenti	1.2	12.185	11.807	13.216	13.242	13.363	13.380	15.605	16.060	16.458
Quota TFR maturata nell'esercizio	1.3	339	342	346	349	353	356	360	363	367
Autofinanziamento	1.4	23.836	23.593	24.637	25.051	25.451	26.116	28.386	28.481	28.500
Variazioni capitale circolante netto operativo	1.5	-	7.594	2.642	-	298	1.070	1.909	1.550	-
Flusso di liquidità della gestione corrente	1.6	16.242	26.234	24.339	26.121	27.360	27.667	21.298	29.170	28.381
Costi capitalizzati	1.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Investimenti in beni reversibili	1.8	-	2.901	-	2.867	-	2.275	-	5.880	-
Contributi in conto capitale consolidati	1.9.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nuovi contributi in conto capitale	1.9.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Investimenti in beni non reversibili	1.10	-	342	-	137	-	541	-	330	-
Investimenti per immobilizzazioni immateriali	1.11	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Immobilizzazioni finanziarie	1.11a	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo altri flussi gestione operativa	1.12	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Flusso di liquidità della gestione operativa	1.13	12.999	23.230	21.523	19.911	15.263	10.671	11.713	17.260	16.890
Area Finanziaria										
Variazione delle immob. finanziarie	1.18	-	65	-	-	-	-	-	-	-
Dividendi	1.19	-	6.284	-	11.312	-	10.871	-	10.521	-
Rimborso prestiti consolidati	1.20	-	7.748	-	8.067	-	8.595	-	4.578	-
Flusso di liquidità della gestione finanziaria	1.22	-	14.097	-	19.379	-	19.466	-	15.099	-
Variazione posizione finanziaria a breve	1.23	-	1.098	-	3.852	-	2.057	-	4.812	-
Posizione finanziaria a breve	1.24	1.107	5.896	7.953	12.764	17.141	16.662	16.614	22.074	27.509
Debt Service Reserve Account	1.25	-								

TANGENZIALE DI NAPOLI S.p.A.

Tabella 1 - Conto Finanziario (valori in migliaia di euro)	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Area Operativa										
Utile (perdita) d'esercizio	1.1	10.331	9.806	8.938	7.127	6.563	6.016	5.397	10.011	9.485
Accantonamenti e ammortamenti	1.2	18.587	18.607	18.610	18.613	18.599	18.273	17.849	10.789	10.627
Quota TFR maturata nell'esercizio	1.3	374	378	382	386	390	394	398	401	405
Autofinanziamento	1.4	29.293	28.792	27.930	26.126	25.552	24.683	23.644	21.201	20.517
Variazioni capitale circolante netto operativo	1.5	-	1.508	-	3	17	245	-	24	562
Flusso di liquidità della gestione corrente	1.6	27.785	28.788	27.947	26.371	25.528	24.120	23.157	20.611	19.893
Costi capitalizzati	1.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Investimenti in beni reversibili	1.8	-	0	-	0	-	-	0	-	0
Contributi in conto capitale consolidati	1.9.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nuovi contributi in conto capitale	1.9.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Investimenti in beni non reversibili	1.10	-	294	-	359	-	309	-	309	260
Investimenti per immobilizzazioni immateriali	1.11	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Immobilizzazioni finanziarie	1.11a	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo altri flussi gestione operativa	1.12	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Flusso di liquidità della gestione operativa	1.13	27.491	28.429	27.638	26.062	25.219	23.811	22.897	20.431	19.893
Area Finanziaria										
Variazione delle immob. finanziarie	1.18	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dividendi	1.19	-	10.117	-	9.815	-	9.316	-	8.491	6.771
Rimborso prestiti consolidati	1.20	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Flusso di liquidità della gestione finanziaria	1.22	-	10.117	-	9.815	-	9.316	-	8.491	6.771
Variazione posizione finanziaria a breve	1.23	-	17.374	-	18.615	-	18.322	-	17.572	18.448
Posizione finanziaria a breve	1.24	56.089	74.704	93.026	110.597	129.045	146.621	163.803	179.106	189.488
Debt Service Reserve Account	1.25	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Tabella 2 - Conto Economico (valori in migliaia di euro)

		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Ricavi											
Ricavi da Pedaggi lordi	2.1	69.619	70.467	71.209	71.952	72.908	74.546	77.024	78.274	79.845	81.451
Proventi netti da subconcessioni e attività collaterali	2.2	2.759	1.898	1.910	1.833	1.855	1.877	1.899	1.922	1.945	1.969
Altri proventi	2.3	1.672	1.715	1.740	1.765	1.790	1.816	1.842	1.869	1.896	1.923
Contributo in conto esercizio		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contratto di disponibilità		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ricavi lavori c/terzi	2.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale Ricavi	2.5	74.050	74.080	74.859	75.549	76.552	78.239	80.766	82.064	83.686	85.342
Costi Operativi											
Costi personale addetto alla riscossione	2.6.1	-	10.468	-	11.167	-	11.098	-	11.172	-	11.224
Costi personale addetto alla sicurezza	2.6.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Costi personale addetto alla manutenzione	2.6.3	-	2.994	-	5.419	-	5.549	-	5.682	-	5.819
Costi personale addetto a	2.6.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Costi di manutenzione e rinnovi	2.7	-	3.175	-	5.845	-	4.567	-	4.621	-	4.677
Costi lavori c/terzi	2.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Prestazione di servizi	2.9	-	375	-	380	-	384	-	389	-	393
Canoni di concessione e subconcessione (con event. L.102/09)	2.10	-	6.808	-	6.799	-	6.806	-	6.821	-	6.862
Acquisti materie e beni di consumo	2.11.1	-	265	-	250	-	253	-	256	-	259
Variazione delle rimanenze	2.11.2	-	-	18	-	18	-	19	-	19	-
Altri costi di produzione	2.11.3	-	3.448	-	3.489	-	3.531	-	3.574	-	3.617
Totale Costi di produzione	-	27.533	-	33.367	-	32.207	-	32.534	-	32.869	-
Costi Amministrativi e Generali											
Costi personale	2.15	-	11.916	-	8.073	-	8.211	-	8.408	-	8.590
Prestazioni di servizi	2.16	-	963	-	975	-	986	-	998	-	1.010
Altri costi amministrativi	2.17	-	3.343	-	3.383	-	3.424	-	3.465	-	3.506
Totale Costi amm.vi generali	-	16.222	-	12.431	-	12.621	-	12.871	-	13.107	-
Fondo rinnovo											
Utilizzo	2.19	-	3.118	-	5.845	-	4.567	-	4.621	-	4.677
Accantonamento	2.20	-	1.938	-	5.321	-	4.567	-	4.621	-	4.677
Altri accantonamenti e svalutazioni	2.21	-	2.487	-	60	-	60	-	60	-	60
Totale Costi Operativi	2.22	-	1.307	-	464	-	60	-	60	-	60
Margine Operativo Lordo	2.23	28.988	28.746	29.971	30.085	30.517	31.630	33.464	33.739	33.587	34.261

Tabella 2 - Conto Economico (valori in migliaia di euro)

		2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	
Ricavi												
Ricavi da Pedaggi lordi	2.1	82.243	82.343	82.444	82.544	82.645	82.775	82.876	82.977	83.078	83.180	
Proventi netti da subconcessioni e attività collaterali	2.2	1.992	2.016	2.040	2.065	2.090	2.115	2.140	2.166	2.192	2.218	
Altri proventi	2.3	1.534	1.552	1.571	1.330	1.346	1.362	1.379	1.395	1.412	1.429	
Contributo in conto esercizio		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Contratto di disponibilità		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Ricavi lavori c/terzi	2.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Totale Ricavi	2.5	85.769	85.912	86.055	85.939	86.080	86.252	86.395	86.538	86.682	86.826	
Costi Operativi												
Costi personale addetto alla riscossione	2.6.1	-	12.465	-	12.764	-	13.070	-	13.384	-	14.034	
Costi personale addetto alla sicurezza	2.6.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Costi personale addetto alla manutenzione	2.6.3	-	7.434	-	7.612	-	7.985	-	8.371	-	8.572	
Costi personale addetto a	2.6.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Costi di manutenzione e rinnovi	2.7	-	5.617	-	5.684	-	5.873	-	6.986	-	7.070	
Costi lavori c/terzi	2.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Prestazione di servizi	2.9	-	423	-	428	-	433	-	438	-	443	
Canoni di concessione e subconcessione (con event. L.102/09)	2.10	-	7.139	-	7.142	-	7.145	-	7.148	-	7.152	
Acquisti materie e beni di consumo	2.11.1	-	278	-	282	-	285	-	288	-	292	
Variazione delle rimanenze	2.11.2	-	20	-	21	-	21	-	21	-	22	
Altri costi di produzione	2.11.3	-	3.885	-	3.931	-	4.152	-	4.484	-	4.538	
Totale Costi di produzione	-	37.260	37.863	38.963	41.121	41.793	42.479	43.625	44.346	45.082	45.835	
Costi Amministrativi e Generali												
Costi personale	2.15	-	9.836	-	10.072	-	10.314	-	10.561	-	10.815	
Prestazioni di servizi	2.16	-	1.085	-	1.098	-	1.111	-	1.125	-	1.138	
Altri costi amministrativi	2.17	-	3.767	-	3.812	-	3.857	-	3.904	-	3.951	
Totale Costi amm.vi generali	-	14.687	14.982	15.282	15.589	15.903	16.224	16.551	16.886	17.228	17.578	
Fondo rinnovo												
Utilizzo	2.19	5.617	5.684	5.873	6.986	7.070	7.154	7.685	7.777	7.871	7.965	
Accantonamento	2.20	-	5.617	-	5.684	-	5.873	-	6.986	-	7.070	
Altri accantonamenti e svalutazioni	2.21	-	30	-	30	-	30	-	30	-	-	
Totale Costi Operativi	2.22	-	30	-	30	-	30	-	425	7.777	7.871	7.965
Margine Operativo Lordo	2.23	33.792	33.037	31.779	29.199	28.354	27.549	26.644	33.083	32.242	31.379	

Tabella 2 - Conto Economico (valori in migliaia di euro)

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Ammortamenti										
Ammortamento tecnico beni reversibili	2.25	-	8.393	-	8.796	-	10.942	-	11.019	-
Ammortamento tecnico beni non reversibili	2.26	-	2.644	-	2.635	-	2.709	-	2.708	-
Ammortamento beni immateriali	2.27		-		-		-		-	
Totale Ammortamenti	2.28	-	11.037	-	11.431	-	13.651	-	13.727	-
Risultato Operativo	2.29		17.951		17.314		16.320		16.358	
Oneri e Proventi Finanziari										
Oneri fin. su prestiti cons. con gar. Stato	2.30	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Oneri fin. su prestiti cons. senza gar. Stato	2.31	-	1.748	-	1.155	-	716	-	249	-
Oneri (Proventi) rimodulazione F.C.G. e ANAS	2.32	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Costi dei nuovi fin. a M/L termine	2.33	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Proventi (oneri) fin. netti a breve termine	2.34	-	2	10	14	24	32	31	31	42
Proventi (oneri) netti da imm. finanziarie	2.35	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altri proventi (oneri) finanziari	2.36	44	-	-	-	-	-	-	-	-
Capitalizzazione oneri finanziari	2.37	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale oneri e proventi finanziari	2.38	-	1.704	-	1.153	-	706	-	235	
Oneri e proventi straordinari	2.39	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Risultato Ante Imposte	2.40		16.247		16.162		15.614		16.123	
Imposte sul reddito di esercizio	2.41	-	4.935	-	4.719	-	4.539	-	4.663	-
Risultato (Perdita) d'esercizio	2.42		11.312		11.443		11.075		11.460	
							11.735		12.380	
									12.421	
									12.058	
									11.675	
										10.649

Tabella 2 - Conto Economico (valori in migliaia di euro)

	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Ammortamenti										
Ammortamento tecnico beni reversibili	2.25	-	16.705	-	16.705	-	16.705	-	16.705	-
Ammortamento tecnico beni non reversibili	2.26	-	2.647	-	2.667	-	2.670	-	2.673	-
Ammortamento beni immateriali	2.27	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale Ammortamenti	2.28	-	19.352	-	19.372	-	19.375	-	19.378	-
Risultato Operativo	2.29	14.440	13.665	12.404	9.821	8.990	8.182	7.275	13.723	12.950
Oneri e Proventi Finanziari										
Oneri fin. su prestiti cons. con gar. Stato	2.30	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Oneri fin. su prestiti cons. senza gar. Stato	2.31	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Oneri (Proventi) rimodulazione F.C.G. e ANAS	2.32	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Costi dei nuovi fin. a M/L termine	2.33	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Proventi (oneri) fin. netti a breve termine	2.34	76	110	148	184	219	256	291	326	356
Proventi (oneri) netti da imm. finanziarie	2.35	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altri proventi (oneri) finanziari	2.36	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Capitalizzazione oneri finanziari	2.37	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale oneri e proventi finanziari	2.38	76	110	148	184	219	256	291	326	356
Oneri e proventi straordinari	2.39	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Risultato Ante Imposte	2.40	14.515	13.775	12.552	10.005	9.209	8.438	7.566	14.049	13.306
Imposte sul reddito di esercizio	2.41	-	4.184	-	3.969	-	3.614	-	2.878	-
Risultato (Perdita) d'esercizio	2.42	10.331	9.806	8.938	7.127	6.563	6.016	5.397	10.011	9.485
										8.938

Tabella 3 - Conto degli Investimenti (valori in migliaia di euro)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Immobilizzazioni in beni reversibili										
Opere in esercizio	3.1	468.607	474.673	477.846	479.151	483.864	488.083	512.740	523.321	528.065
Opere in corso	3.2	6.577	838	461	1.529	2.704	10.311	2.378	1.048	7.929
Nuove opere	3.3	-	2.540	2.020	5.526	11.455	16.345	8.862	11.228	10.799
Oneri finanziari capitalizzati su prestiti consolidati	3.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Oneri finanziari capitalizzati su nuovi prestiti	3.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Oneri diversi capitalizzati	3.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fondo ammortamento tecnico	3.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fondo ammortamento finanziario	3.7 bis	-	272.096	-	280.892	-	291.834	-	302.852	-
Totale immobilizzazioni reversibili nette	3.8	203.088	197.159	188.492	183.354	183.857	188.979	184.865	182.311	178.944
Immobilizzazioni in beni non reversibili										
Immobilizzazioni tecniche non reversibili	3.9	7.102	7.145	7.536	7.766	7.996	8.226	8.470	8.714	8.958
Fondo ammortamento tecnico beni non reversibili	3.10	-	6.543	-	6.661	-	6.929	-	7.201	-
Totale immobilizzazioni non reversibili nette	3.11	559	483	607	565	513	492	471	479	485
Immobilizzazioni immateriali										
Immobilizzazioni finanziarie	3.12	44.816	42.393	40.101	37.765	35.362	32.992	30.673	28.303	25.933
Capitale circolante netto operativo	3.14	3.738	-	1.483	-	1.184	-	2.254	-	4.163
Altri impieghi netti correnti	3.15	-								
TOTALE IMPIEGHI	3.16	253.533	239.884	229.347	220.760	216.900	218.081	218.714	213.111	207.497
										195.456

Tabella 3 - Conto degli Investimenti (valori in migliaia di euro)	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Immobilizzazioni in beni reversibili										
Opere in esercizio	3.1	551.610	551.610	551.610	551.610	551.610	551.610	551.610	551.610	551.610
Opere in corso	3.2	- 0 -	0 -	0 -	0 -	0 -	0 -	0 -	0 -	0 -
Nuove opere	3.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Oneri finanziari capitalizzati su prestiti consolidati	3.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Oneri finanziari capitalizzati su nuovi prestiti	3.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Oneri diversi capitalizzati	3.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fondo ammortamento tecnico	3.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fondo ammortamento finanziario	3.7 bis	- 401.261 -	417.967 -	434.672 -	451.377 -	468.083 -	484.788 -	501.493 -	518.199 -	534.904 -
Totale immobilizzazioni reversibili nette	3.8	150.348	133.643	116.937	100.232	83.527	66.821	50.116	33.411	16.705
Immobilizzazioni in beni non reversibili										
Immobilizzazioni tecniche non reversibili	3.9	9.446	9.705	9.964	10.223	10.482	10.741	10.941	11.091	11.091
Fondo ammortamento tecnico beni non reversibili	3.10	- 8.958 -	9.205 -	9.455 -	9.708 -	9.964 -	10.223 -	10.480 -	10.735 -	10.939 -
Totale immobilizzazioni non reversibili nette	3.11	488	500	509	515	518	518	460	355	151 -
Immobilizzazioni immateriali										
Immobilizzazioni finanziarie	3.12	21.227	18.908	16.538	14.168	11.815	9.462	7.116	4.746	2.363
Capitale circolante netto operativo	3.13	1.331	1.331	1.331	1.331	1.331	1.331	1.331	1.331	1.331
Altri impieghi netti correnti	3.14	4.511	4.514	4.498	4.252	4.277	3.553	2.754	2.059	1.397
TOTALE IMPIEGHI	3.15	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3.16	177.905	158.895	139.813	120.498	101.467	81.685	61.778	41.902	21.948
										2.007

TANGENZIALE DI NAPOLI S.p.A.

Tabella 4 - Conto dei Finanziamenti (valori in migliaia di euro)		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Patrimonio Netto											
Capitale sociale	4.1	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077
Riserve e utili (perdite) portati a nuovo	4.2	77.851	77.851	78.424	78.977	79.550	80.137	80.756	81.377	81.980	82.564
Riserva di rivalutazione	4.2.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Utile (perdita) d'esercizio	4.3	11.312	11.443	11.075	11.460	11.735	12.380	12.421	12.058	11.675	10.649
Totale patrimonio netto	4.4	197.240	197.371	197.575	198.514	199.363	200.594	201.254	201.512	201.732	201.290
Fondi per Rischi e Oneri											
Fondo rinnovi beni reversibili	4.6	22.412	21.888	21.888	21.888	21.888	21.888	21.888	21.888	21.888	21.888
Fondo trattamento di fine rapporto	4.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altri fondi	4.8	11.534	13.347	13.258	13.122	12.790	12.262	12.186	11.785	11.387	10.993
Totale fondi	4.9	33.946	35.235	35.146	35.010	34.678	34.150	34.074	33.673	33.275	32.881
Debiti Finanziari Netti											
Prestiti cons. con garanzia dello Stato	4.10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Prestiti cons. senza garanzia dello Stato	4.11	21.240	13.173	4.578	-	-	-	-	-	-	-
Fondo Centrale di Garanzia	4.12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
A.N.A.S. e/o subentrante	4.13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Prestiti da contrarre a M-L termine	4.14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo posizione finanziaria a breve	4.15	1.107	-	5.896	-	7.953	-	12.764	-	17.141	-
Totale debiti finanziari netti	4.16	22.347	7.277	-	3.375	-	12.764	-	17.141	-	16.662
TOTALE FONTI	4.17	253.533	239.884	229.347	220.760	216.900	218.081	218.714	213.111	207.497	195.456

TANGENZIALE DI NAPOLI S.p.A.

Tabella 4 - Conto dei Finanziamenti (valori in migliaia di euro)

		2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Patrimonio Netto											
Capitale sociale	4.1	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077
Riserve e utili (perdite) portati a nuovo	4.2	83.096	83.613	84.103	84.550	84.906	85.234	85.535	85.805	86.306	86.780
Riserva di rivalutazione	4.2.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Utile (perdita) d'esercizio	4.3	10.331	9.806	8.938	7.127	6.563	6.016	5.397	10.011	9.485	8.938
Totale patrimonio netto	4.4	201.504	201.496	201.118	199.754	199.546	199.328	199.010	203.893	203.867	203.795
Fondi per Rischi e Oneri											
Fondo rinnovi beni reversibili	4.6	21.888	21.888	21.888	21.888	21.888	21.888	21.463	13.686	5.815	-
Fondo trattamento di fine rapporto	4.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altri fondi	4.8	10.602	10.215	9.832	9.453	9.078	7.091	5.108	3.429	1.753	82
Totale fondi	4.9	32.490	32.103	31.720	31.341	30.966	28.979	26.571	17.114	7.568	-
Debiti Finanziari Netti											
Prestiti cons. con garanzia dello Stato	4.10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Prestiti cons. senza garanzia dello Stato	4.11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fondo Centrale di Garanzia	4.12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
A.N.A.S. e/o subentrante	4.13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Prestiti da contrarre a M-L termine	4.14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo posizione finanziaria a breve	4.15	-	56.089	-	74.704	-	93.026	-	110.597	-	129.045
Totale debiti finanziari netti	4.16	-	56.089	-	74.704	-	93.026	-	110.597	-	146.621
TOTALE FONTI	4.17	177.905	158.895	139.813	120.498	101.467	81.685	61.778	41.902	21.948	2.007

TANGENZIALE DI NAPOLI S.p.A.

Tabella 5 - Conto del Fabbisogno Finanziario (valori in migliaia di euro)

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Fabbisogno Netto										
Investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali	5.1	3.243	3.004	2.816	6.210	12.097	16.996	9.586	11.910	11.491
Investimenti in immobilizzazioni finanziarie	5.2	65	-	-	-	-	-	-	-	-
Crediti finanziari	5.2a	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Variazioni del cap.circ. netto operativo	5.3	7.594 -	2.642	298 -	1.070 -	1.909 -	1.550	7.088 -	689	119
Rimborso debiti in scadenza	5.4	7.748	8.067	8.595	4.578	-	-	-	-	-
Saldo altri fabbisogni	5.5	6.284	11.312	10.871	10.521	10.887	11.149	11.761	11.800	11.455
Totale fabbisogni	5.6	24.934	19.741	22.580	20.239	21.075	26.594	28.434	23.021	23.065
Contributi in conto impianti	5.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autofinanziamento	5.8	-	23.836 -	23.593 -	24.637 -	25.051 -	25.451 -	26.116 -	28.386 -	28.481 -
Totale fabbisogno netto	5.9	1.098 -	3.852 -	2.057 -	4.812 -	4.376	478	48 -	5.460 -	5.435 -
Copertura										
Apporti degli azionisti in c/capitale	5.10	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Finanziamenti a medio/lungo termine	5.11	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Variazione posizione finanziaria a breve	5.12	1.098 -	3.852 -	2.057 -	4.812 -	4.376	478	48 -	5.460 -	5.435 -
Totale copertura	5.13	1.098 -	3.852 -	2.057 -	4.812 -	4.376	478	48 -	5.460 -	5.435 -
										11.206

TANGENZIALE DI NAPOLI S.p.A.

Tabella 5 - Conto del Fabbisogno Finanziario (valori in migliaia di euro)

	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Fabbisogno Netto										
Investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali	5.1	294	359	309	309	309	260	180	0	-
Investimenti in immobilizzazioni finanziarie	5.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Crediti finanziari	5.2a	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Variazioni del cap.circ. netto operativo	5.3	1.508	3	-	17	-	245	24	562	488
Rimborso debiti in scadenza	5.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo altri fabbisogni	5.5	10.117	9.815	9.316	8.491	6.771	6.235	5.715	5.127	9.511
Totale fabbisogni	5.6	11.919	10.177	9.608	8.555	7.104	7.106	6.463	5.898	10.135
Contributi in conto impianti	5.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autofinanziamento	5.8	-	29.293	-	28.792	-	27.930	-	26.126	-
Totale fabbisogno netto	5.9	-	17.374	-	18.615	-	18.322	-	17.572	-
Copertura										
Apporti degli azionisti in c/capitale	5.10	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Finanziamenti a medio/lungo termine	5.11	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Variazione posizione finanziaria a breve	5.12	-	17.374	-	18.615	-	18.322	-	17.572	-
Totale copertura	5.13	-	17.374	-	18.615	-	18.322	-	17.572	-



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza
sulle infrastrutture stradali e la Vigilanza sui contratti concessionari autostradali

Tangenziale di Napoli S.p.A.

Il Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 28 luglio 2009

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per le strade e le autostrade,
l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la
Vigilanza sui contratti concessionari autostradali

Tangenziale di Napoli S.p.A.

Allegato F
PIANO DELLA MANUTENZIONE:
DOCUMENTO DI PIANIFICAZIONE DEGLI INTERVENTI DI
MANUTENZIONE ORDINARIA DISTINTA PER
CLASSIFICAZIONE LAVORI

**Il Atto aggiuntivo
*Tangenziale di Napoli***

ALLEGATO F

CLASSIFICAZIONE DEGLI INTERVENTI DI ORDINARIA MANUTENZIONE

CORPO AUTOSTRADALE

PAVIMENTAZIONI

Comprendono tutte le operazioni e gli interventi che non modificano sensibilmente le caratteristiche strutturali e di portanza delle pavimentazioni e che sono inerenti al ripristino o al rifacimento dei diversi strati delle stesse.

- a) Ripristino di aderenza dello strato di usura
- b) Impermeabilizzazione provvisoria con trattamenti superficiali
- c) Ripresa di avallamenti e ormaie
- d) Piccole riparazioni localizzate
- e) Riparazione mediante asportazione e successiva ricostruzione di conglomerati bituminosi
- f) Rifacimento mediante riciclaggio in situ
- g) Ripristino di portanza e risanamento degli strati profondi per sezioni parzializzate
- h) Ricopertura dei tratti risanati e/o rafforzamento degli stessi
- i) Etc.

OPERE D'ARTE:

Comprendono tutte le operazioni e gli interventi tesi alla salvaguardia e alla conservazione delle strutture e tali da non modificare il sistema statico e le caratteristiche dimensionali e di portanza.

- a) Riparazione pile e sostegni
- b) Riparazione o sostituzione giunti e apparecchi d'appoggio
- c) Impermeabilizzazioni manufatti e successiva ripavimentazione
- d) Ripristini e protezioni anticorrosive dei calcestruzzi e delle armature
- e) Sigillatura di fessure e crenature
- f) Riparazioni e rifacimenti parziali di solette e impalcati
- g) Riparazione e sostituzione parapetti, barriere e recinzioni
- h) Verniciature, tinteggiature e rifacimento intonaci
- i) Riparazioni e rifacimento opere scolo acque
- j) Interventi vari di riparazione e ripristino a ponticelli, tombini, muri di sostegno
- k) Etc.

GALLERIE

- a) Ripristini per danni arrecati dall'usura, da frane, da infiltrazioni d'acqua, etc
- b) Ripristino per degradazioni chimico – fisiche
- c) Drenaggi degli stillicidi
- d) Riparazioni e rifacimento ai marciapiedi ed alle pavimentazioni
- e) Riparazioni delle opere idrauliche
- f) Riparazione o rifacimento rivestimenti
- g) Ritinteggiature e rifacimento intonaci
- h) Spurgo dreni centrali e pozzetti
- i) Etc.

ALTRI ELEMENTI DEL CORPO AUTOSTRADALE

Comprendono tutte le operazioni e gli interventi tesi alla salvaguardia, alla conservazione ed al ripristino degli altri elementi costituenti il corpo autostradale.

- a) Intervento di sgombero degli smottamenti
- b) Interventi su rilevati e scarpate di limitata entità
- c) Manutenzione e ripristino difese spondali
- d) Pulizie alvei
- e) Sistemazioni o ripristino pendii
- f) Drenaggi
- g) Interventi sugli elementi accessori della piattaforma (cunette, cigli erbosi, argini, etc.)
- h) Etc.

SICUREZZA

Comprendono tutte le operazioni e gli interventi atti a mantenere in efficienza, a ripristinare ed integrare i sistemi di protezione e segnalazione.

- a) Sostituzione o riparazione di segnali ammalorati o incidentati, dei loro supporti ed attrezzature
- b) Tinteggiature dei supporti dei segnali
- c) Pulizia segnali
- d) Adeguamento alle nuove normative in materia di segnaletica stradale
- e) Rifacimento o ripresa della segnaletica orizzontale
- f) Riparazione, sostituzione ed integrazione delle barriere di sicurezza e delle reti di protezione dei viadotti
- g) Manutenzione degli impianti di illuminazione esterna di svincoli e piazzali autostradali
- h) Manutenzione semafori di stazione
- i) Etc.

IMPIANTI SPECIALI E DI ESAZIONE PEDAGGI

Comprendono tutte le operazioni e gli interventi atti a garantire il perfetto funzionamento e la buona manutenzione dei macchinari e delle apparecchiature di esazione dei pedaggi e relativi apparati accessori per la rilevazione, trasmissione ed elaborazione dati.

- a) Verniciatura cabine e pensiline
- b) Sostituzione vetri
- c) Sostituzione cabine danneggiate o usurate
- d) Sostituzione pedane, spire magnetiche, etc.
- e) Riparazione o ripristino impianti di biglietteria
- f) Riparazione e sostituzione componenti elettronici
- g) Manutenzione impianti rilevazione dati meteo e dati traffico
- h) Manutenzione impianti S.O.S.
- i) Manutenzione impianti antincendio
- j) Manutenzione impianti per telecomunicazioni
- k) Manutenzione impianti segnaletici a messaggio variabile
- l) Etc.

VERDE E PULIZIE

Comprendono tutte le operazioni e gli interventi atti a mantenere e ad integrare le opere in verde; ad assicurare le capacità di deflusso delle opere idrauliche; a tenere sgombri da rifiuti i tracciati e le relative pertinenze.

- a) Seminagione
- b) Sfalcio erbe e potatura alberi ed arbusti
- c) Diserbi meccanici e chimici
- d) Disbosramento da rovi
- e) Messa a dimora piante e arbusti
- f) Trattamenti antiparassitari
- g) Spurgo tombini e fossi
- h) Pulizie varie
- i) Derattizzazione cabine elettriche e cunicoli
- j) Etc.

OPERAZIONI INVERNALI

Comprendono tutte le operazioni e gli interventi atti a mantenere percorribile l'autostrada nel periodo invernale:

- a) Noleggio mezzi sgombraneve e spandisale
- b) Manutenzione e riparazione mezzi sgombraneve e spandisale di proprietà
- c) Acquisto ed impiego sali fondenti ed abrasivi
- d) Manutenzioni e riparazioni impianti di miscelazione e di stoccaggio
- e) Manutenzione e sostituzione lame e spandisale
- f) Riparazione e sostituzione apparecchiature di rilevamento dati climatici
- g) Etc.

EDIFICI, CASELLI E PERTINENZE

Comprendono tutte le operazioni e gli interventi atti a mantenere in efficienza e a ripristinare le strutture edilizie nell'ambito delle pertinenze autostradali.

- a) Tinteggiatura e ripresa intonaci
- b) Modifiche e ristrutturazioni interne
- c) Piccole modifiche e ristrutturazioni esterne
- d) Riparazioni alle coperture, pavimenti, scale, etc.
- e) Revisioni, riparazioni e sostituzioni degli impianti degli edifici
- f) Manutenzione impianti per climatizzazione cabine
- g) Manutenzione impianti di illuminazione degli edifici
- h) Etc.

FORNITURE E MANUTENZIONI VARIE

Comprendono tutte le operazioni e gli interventi inerenti la conservazione o il ripristino di efficienza di parti, impianti e attrezzature non comprese nelle voci precedenti.

- a) Manutenzione mezzi di trasporto
- b) Manutenzione macchinari operativi e attrezzature
- c) Manutenzione impianti specifici

d) Etc.

PIANO DELLA MANUTENZIONE

Manutenzioni Allegato F (Valori €1.000)	Media 14-18	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	Totale 2019-37
Manutenzioni Esterne																						
Ordinaria	2.090	1.925	2.455	3.020	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	47.975	
Funzionale	263	202	211	252	234	234	234	234	234	234	234	234	234	234	234	234	234	234	234	234	234	4.448
Pavimentazioni	586	31	721	605	787	787	787	787	787	787	787	787	787	787	787	787	787	787	787	787	787	14.705
Non ricorrente	1.616	1.017	3.759	2.643	2.331	2.331	2.331	1.480	1.480	1.480	1.480	1.480	1.480	1.480	1.480	1.480	2.019	2.019	2.019	2.019	36.809	
Totale Manutenzioni Esterne	4.555	3.175	7.146	6.520	5.852	5.852	5.852	5.001	5.540	5.540	5.540	5.540	103.937									
Manutenzione Internalizzata	680	1.075	1.145	1.024	1.156	1.156	1.156	1.156	1.156	1.156	1.156	1.156	1.156	1.156	1.156	1.156	1.156	1.156	1.156	1.156	21.821	
Totale Manutenzioni All. F da A.A. 2019-24	5.235	5.100	8.291	7.544	7.008	7.008	7.008	6.157	6.696	6.696	6.696	6.696	125.758									

Si precisa inoltre che:

- Pavimentazioni: è inclusa la previsione di spesa relativa all'esecuzione dei rilievi SUMMS e ARAN ed alle prove di laboratorio;
- Manutenzione non ricorrente (Opere d'arte, Gallerie e Corpo Autostradale): è inclusa la previsione di spesa relativa alla Sorveglianza dell'infrastruttura, suddivisa in base all'asset ispezionato, ovvero tutti i costi esterni funzionali alle attività di sorveglianza ed ispezione degli asset della rete; in particolare, sono incluse sia la sorveglianza di legge, che anche tutte le attività di ispezioni e verifiche non soggette ad obblighi normativi ma che comunque sono funzionali alla verifica dello stato di salute dell'infrastruttura ed alla definizione dei fabbisogni manutentivi.

In entrambi i casi sopra riportati le spese sono inserite, sia in sede di programmazione (programma Allegato F) che di consuntivazione (consuntivo Allegato F) nel capitolo di spesa “Forniture e Manutenzioni Varie”.

Alla manutenzione sopra riportata si aggiungono ca. € 7,2 milioni di costi relativi a manutenzioni non ricorrenti (manutenzioni incrementali remunerate) previste nell'arco di piano e classificate all'interno del PFR come investimenti al fine di monitorarne la realizzazione e la relativa compensazione in tariffa; in particolare tali manutenzioni afferiscono alla necessità di adeguamento alle Linee Guida per la “Classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti” di aprile 2020 dei viadotti Volto Santo e Svincolo Via Cilea (per il periodo 2020-2023) ed maggiori interventi di manutenzione non ricorrente funzionali alla riconsegna dell'infrastruttura al termine della concessione (per il periodo 2033-2037).



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza
sulle infrastrutture stradali e la Vigilanza sui contratti concessionari autostradali

Tangenziale di Napoli S.p.A.

Il Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 28 luglio 2009

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per le strade e le autostrade,
l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la
Vigilanza sui contratti concessionari autostradali

Tangenziale di Napoli S.p.A.

Allegato G
Aree di servizio

**Il Atto aggiuntivo
*Tangenziale di Napoli***

CONCESSIONI DI SERVIZI SU AREE PERTINENZIALI ALLA SEDE AUTOSTRADALE

La Tangenziale di Napoli ha in essere rapporti contrattuali per servizi oil nelle sottoelencate Aree:

<i>Doganella ovest</i>	- scadenza 31.12.2018	- km 19 + 300 dir. ovest
<i>Scudillo ovest</i>	- scadenza 31.12.2025	- km 16 + 100 dir. ovest
<i>Agnano ovest</i>	- scadenza 31.12.2018	- km 7 + 800 dir. ovest
<i>Antica Campana ovest</i>	- scadenza 08.08.2027	- km 3 + 300 dir. Ovest
<i>Scudillo est</i>	- scadenza 31.12.2017	- km 16 + 100 dir. est
<i>Agnano est</i>	- scadenza 01.10.2027	- km 7 + 800 dir. Est
<i>Antica Campana est</i>	- scadenza 31.12.2025	- km 3 + 300 dir. Est

Le scadenze di Doganella Ovest, Agnano Ovest e Scudillo Est per le gare di affidamento in corso sono state prorogate fino alla fine dell'emergenza Covid-19.

Esistono, inoltre, rapporti contrattuali per servizi ristoro nelle seguenti Aree:

<i>Doganella ovest</i>	- scadenza 31.12.2030	- km 19 + 300 dir. Ovest
<i>Scudillo ovest</i>	- scadenza 31.12.2025	- km 16 + 100 dir. Ovest
<i>Agnano ovest</i>	- scadenza 31.12.2030	- km 7 + 800 dir. Ovest
<i>Antica Campana ovest</i>	- scadenza 08.08.2027	- km 3 + 300 dir. Ovest
<i>Scudillo est</i>	- scadenza 31.12.2029	- km 16 + 100 dir. est
<i>Agnano est</i>	- scadenza 01.10.2027	- km 7 + 800 dir. Est
<i>Antica Campana est</i>	- scadenza 31.12.2025	- km 3 + 300 dir. Est

Si evidenzia, infine, che l'Area di Servizio Astroni del Pino dir. est al km 5 + 900 non è più inserita tra quelle previste da realizzare in coerenza con il Decreto Interministeriale MIT-MISE del 7 agosto 2015.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Tangenziale di Napoli S.p.A.

Direzione Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza
sulle infrastrutture stradali e la Vigilanza sui contratti concessionari autostradali

Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 28 luglio 2009

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per le strade e le autostrade,
l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la
Vigilanza sui contratti concessionari autostradali

Tangenziale di Napoli S.p.A.

Allegato H

Elementi informativi minimi per le stime di traffico ai sensi della
delibera CIPE n. 39 del 15 giugno 2007



Tangenziale di Napoli SpA

**Studio del traffico della Tangenziale di Napoli
e previsione del trend futuro**

1 Premessa e sintesi dei risultati

Le previsioni di traffico sono state aggiornate a giugno 2019 nell'ambito delle procedure avviate da Tana per l'aggiornamento quinquennale del PEF. Tali previsioni sono relative al numero di transiti per classe veicolare.

Le previsioni di traffico sono basate sullo studio condotto da Steer Davis Group e consuntivano: (i) lo sviluppo dei volumi effettivi di traffico fino al 2019; (ii) le proiezioni effettuate a giugno 2019 sulla base dei parametri di mercato in quel momento disponibili. Le previsioni sono sviluppate dal 2020 fino al termine della concessione e **non tengono conto**, quindi, **delle recenti perdite di volumi di traffico consuntivate per effetto del diffondersi del COVID-19**.

L'incremento medio annuo del traffico dal 2020 al 2025 stimato da Steer è pari a +0,4% rispetto al 2019, e tiene conto del minor traffico consuntivato nel 2019 non considerato invece nella previsione elaborata da Steer a giugno 2019. In particolare, si prevede che nel periodo in esame il traffico leggero possa crescere dello +0,4% annuo, mentre per il traffico pesante si prevede un maggiore incremento medio annuo pari a +1,8%. Dal 2026, in assenza di scenari di riferimento stabili elaborati dagli enti nazionali e internazionali preposti alla pianificazione dei trasporti e dato il contesto di incertezza (aggravato dall'emergenza Covid19 peraltro qui come detto non contemplata), si confermano le previsioni del precedente Atto Aggiuntivo 2014-2018 (ovvero 0% flat).

Relazione
giugno 2019

Studio di traffico A56 Tangenziale di Napoli

Tangenziale di Napoli S.p.A

steer

Relazione
giugno 2019

Studio di traffico A56 Tangenziale di Napoli

Redatto da:

Steer
Via Marsala, 36
40126 Bologna, Italia
+39 051 6569381
www.steergroup.com

Redatto per:

Tangenziale di Napoli S.p.A
via G.Porzio, 4
C/D Isola A/7
80143 Napoli


Steer Davies & Gleave Limited

Marco Concaro
Procuratore

Il presente documento è stato preparato da Steer per Tangenziale di Napoli S.p.A. Le informazioni contenute in questo documento sono da considerarsi riservate, ogni destinatario riconosce la riservatezza delle informazioni ivi incluse e si impegna a non diffonderle in alcun modo. Chiunque utilizzi una qualsiasi parte del presente documento senza l'espressa autorizzazione scritta da parte di Steer è da considerarsi responsabile per ogni eventuale perdita o danno che ne derivi. Steer ha effettuato le proprie analisi utilizzando tutte le informazioni disponibili al momento della redazione del presente documento e rileva come il sopraggiungere di nuovi dati e informazioni potrebbe alterare la validità dei risultati e delle conclusioni qui presentate. Steer non si ritiene pertanto responsabile per variazioni nelle conclusioni dovute ad eventi e circostanze attualmente non prevedibili.

steer

Indice

1	Introduzione	1
	Premessa	1
2	La rete in concessione	2
	Storia	2
	Principali Caratteristiche	2
	Sistema di pedaggioamento	3
3	Inquadramento territoriale	5
	Premessa	5
	Popolazione	5
	Attività economiche e consistenza occupazionale	6
	Domanda di mobilità	6
	Il trasporto pubblico	7
	Aeroporto Napoli Capodichino	9
4	Il traffico sulla Tangenziale A56	10
	Premessa	10
	Traffico 2018	10
	Trend storico annuale	11
	Andamento rete autostradale dell'area	12
	Andamento mensile	12
	Andamento settimanale	13
5	Metodologia adottata per le previsioni di traffico	15
	Premessa	15
	Trend storici indicatori Macro-Economici dell'area di studio	15
	Modello econometrico	17
	Validazione	18
	Principali Ipotesi	20
	Risultati del modello econometrico	21
6	Previsioni di traffico	22
	Premessa	22



Previsioni 2019-2025 22

AA

Pa

Figure

Figura 2.1: Rete Autostradale dell'area di Napoli.....	2
Figura 2.2: Tracciato dell'A56	3
Figura 3.1: Principale bacino utenza Tangenziale di Napoli	5
Figura 3.2: Attività economiche e occupazione 2016.....	6
Figura 3.3: Ripartizione Modale, Napoli	7
Figura 3.4: Rete metropolitana e ferroviaria urbana.....	8
Figura 3.5: Passeggeri Aeroporto Napoli Capodichino, 2001-2018.....	9
Figura 4.1: Transiti giornalieri 2018	10
Figura 4.2: Trend annuale, 2001-2018.....	11
Figura 4.3: Confronto trend autostradale dell'area di studio, Veicoli Totali.....	12
Figura 4.4: Profilo mensile 2018, Veicoli Totali	13
Figura 4.5: Profilo di una settimana tipo di Marzo e Maggio 2018	14
Figura 5.1: Trend PIL locale e nazionale	16
Figura 5.2: Trend consumi locale e nazionale.....	16
Figura 5.3: Andamento prezzi carburante 2014-2019.....	17
Figura 5.4: Differenza modellati/osservati, Veicoli Leggeri.....	19
Figura 5.5: Differenza modellati/osservati, Veicoli Pesanti.....	19
Figura 6.1: Evoluzione del traffico sulla tratta 2001-2025 (Transiti giornalieri).....	23

Tabelle

Tabella 2.1: Pedaggi all'utente, € 2019.....	4
Tabella 3.1: Linee trasporto pubblico, Napoli.....	7
Tabella 4.1: Transiti 2001-2018 e incrementi medi annui.....	11
Tabella 5.1: Variabili utilizzate	18
Tabella 5.2: Elasticità del traffico risultanti dal Modello Econometrico.....	18
Tabella 5.3: Elasticità dei Consumi/PIL campano alla variazione dei Consumi/PIL nazionale....	19
Tabella 5.4: Previsioni di evoluzione del PIL Italiano e dei consumi delle famiglie italiane	20
Tabella 5.5: Tassi di crescita del prezzo della benzina e del diesel (in termini reali)	20
Tabella 5.6: Crescita della domanda.....	21
Tabella 6.1: Previsioni di Traffico 2019-2025	22



1 Introduzione

Premessa

- 1.1 Nell'ambito dell'aggiornamento quinquennale del Piano Economico Finanziario la Società Tangenziale di Napoli S.p.A. ha incaricato Steer di elaborare lo studio di traffico per fornire una stima dei flussi veicolari attesi sulla tratta autostradale A56 per il prossimo periodo regolatorio.
- 1.2 La revisione dei dati esistenti e la stima del traffico futuro si basa sulla documentazione e sui dati di traffico resi disponibili da Tangenziale di Napoli S.p.A..
- 1.3 La presente relazione illustra il lavoro svolto e i principali risultati ottenuti ed è strutturata nei seguenti capitoli:
 - Il Capitolo 2 riporta la descrizione della rete autostradale in concessione;
 - Il Capitolo 3 illustra il contesto socio-economico dell'area di studio;
 - Il Capitolo 4 descrive il traffico attuale sulla rete autostradale;
 - Il Capitolo 5 illustra la metodologia adottata da Steer per le nuove previsioni di traffico; e
 - Il Capitolo 6 riporta le previsioni di traffico per il prossimo periodo concessorio.



2 La rete in concessione

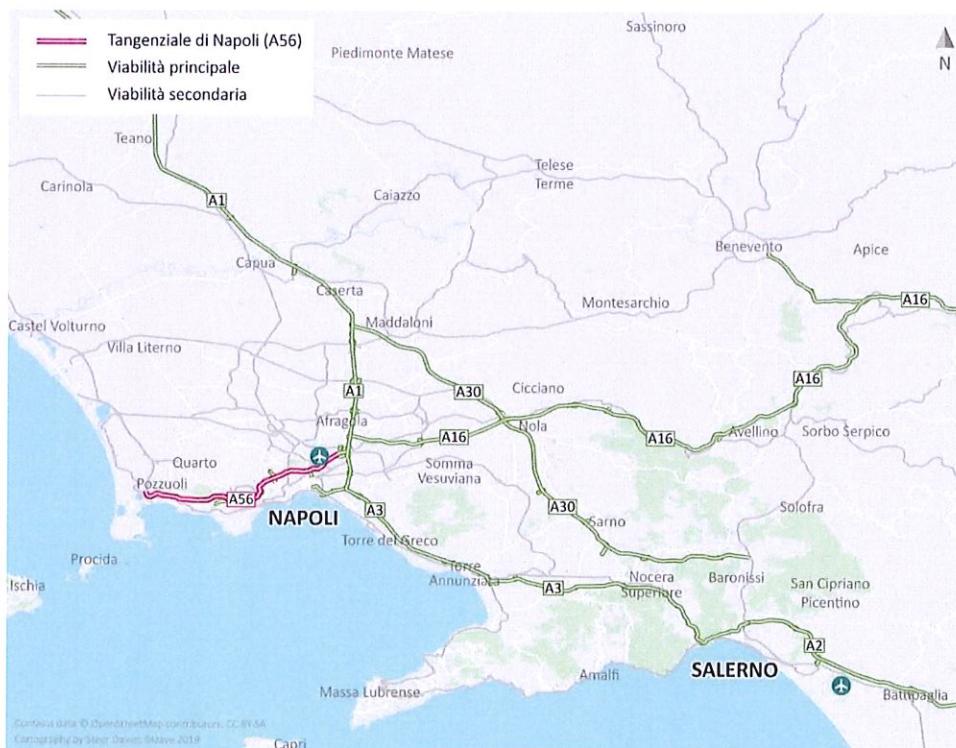
Storia

- 2.1 Tangenziale di Napoli S.p.A. è concessionaria dell'autostrada urbana A56 ("Tangenziale di Napoli") che consente di collegare la zona occidentale di Napoli città con quella orientale.
- 2.2 La Società Tangenziale di Napoli S.p.A. nasce da una Convenzione Anas del 1968, cui è seguita la progettazione e costruzione dell'infrastruttura, aperta al traffico a più riprese tra il 1972 e il 1992 quando venne aperto l'ultimo svincolo, quello della Zona Ospedaliera.
- 2.3 Tangenziale di Napoli S.p.A. è concessionaria per la costruzione e l'esercizio dell'Autostrada A56 fino al 2037.
- 2.4 La Società ha sottoscritto il 28 luglio 2009 con il MIT la Convenzione Unica che prevede una serie di adeguamenti alle più recenti normative di sicurezza.

Principali Caratteristiche

- 2.5 La Tangenziale di Napoli si estende da Pozzuoli a Napoli Capodichino per complessivi 20,2km di cui il 21% circa in galleria e il 16% su viadotti. Sono presenti viadotti per una lunghezza totale di 3,300 m, di cui 1,350 m per il solo viadotto di Capodichino.

Figura 2.1: Rete Autostradale dell'area di Napoli



Fonte: elaborazione Steer

- 2.6 La A56 ha un sistema di pedaggio gestito in aperto con 14 svincoli che servono la viabilità cittadina. È costituita da 3 corsie per senso di marcia e termina a Capodichino, dove si allaccia al tratto fuori barriera dell'Autostrada del Sole A1 che permette di accedere alla A1 Roma-Napoli, alla A16 Napoli-Canosa e alla A3 Napoli-Pompei-Salerno.
- 2.7 La Tangenziale attraversa un'area estremamente urbanizzata e con un'alta densità abitativa e viene pertanto utilizzata prevalentemente da utenti sistematici (pendolari).

Sistema di pedaggio

- 2.8 La Tangenziale di Napoli è dotata di un sistema di pedaggio gestito in aperto. Il pedaggio, indipendente dai chilometri percorsi, viene corrisposto in uscita presso:

- 8 caselli distribuiti lungo la tratta;
- 2 barriere monodirezionali poste agli estremi dell'infrastruttura, Astroni ad ovest e Capodichino ad est.

- 2.9 Sono inoltre presenti 4 svincoli liberi: Arco Felice, Cuma/Pozzuoli, Via Campana, Italia '90 (solo entrata).

Figura 2.2: Tracciato dell'A56



Fonte: elaborazione Steer

- 2.10 La tabella che segue riporta i pedaggi all'utente in vigore dal 1° Gennaio 2019, funzione del numero di assi del veicolo.

Tabella 2.1: Pedaggi all'utente, € 2019

Classe	Importo (€)
Classe 2: Autovetture ed altri veicoli a due assi	1,00 €
Classe 3: veicoli a tre assi	1,65 €
Classe 4: veicoli a quattro assi	2,10 €
Classe 5: veicoli a cinque assi	2,60 €
Classe 6: veicoli a sei assi	3,05 €
Classe 7: veicoli a sette assi	3,50 €
Classe 8: veicoli a otto assi	4,00 €

Fonte: Tangenziale di Napoli S.p.A.

3 Inquadramento territoriale

Premessa

- 3.1 Questo Capitolo illustra il contesto di riferimento nel quale si colloca la Tangenziale di Napoli, le variabili sociodemografiche, i principali poli attrattivi e la domanda di mobilità espressa dal territorio.

Popolazione

- 3.2 Dopo Roma e Milano, Napoli con circa un milione di abitanti è il terzo comune in Italia per popolazione. Oltre ad essere tra le città più popolose è anche tra le più densamente popolate aree metropolitane: la densità media della città è di 8.168 abitanti/kmq, con punte di 21.000 abitanti/kmq al Vomero e 23.000 in zona Avvocata-Montecalvario-Porto-San Giuseppe (Fonte: PUMS Napoli).
- 3.3 L'area metropolitana di Napoli conta invece circa 3 milioni di abitanti e tra i comuni più popolosi vi è Pozzuoli con oltre 80mila abitanti.
- 3.4 La popolazione residente, che gravita sulla Tangenziale di Napoli, entro 1,5km di distanza dall'asse viario, è di circa 500mila abitanti.

Figura 3.1: Principale bacino utenza Tangenziale di Napoli

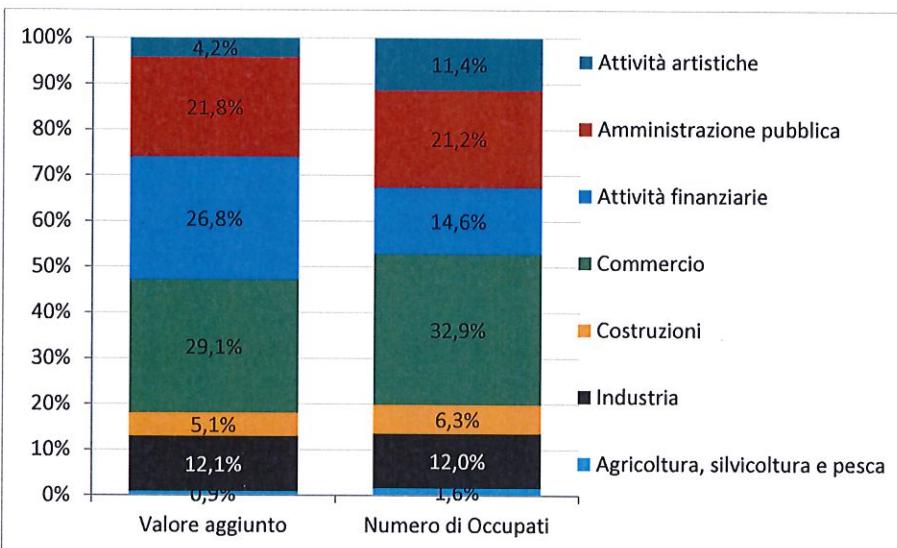


Fonte: elaborazione Steer

Attività economiche e consistenza occupazionale

- 3.5 Nel 2016 il valore aggiunto generato dalla Provincia di Napoli si è attestato a 52 miliardi di € con un numero di occupati pari a quasi un milione.
- 3.6 Il settore principale è quello del commercio, che genera circa 15 miliardi di € (29%) con un numero di addetti occupati superiore ai 300 mila (33%). Le attività finanziarie contano un 27% sul totale del valore aggiunto con appena il 15% in termini di occupati.
- 3.7 Anche la pubblica amministrazione contribuisce in maniera rilevante al valore aggiunto, circa il 22% del totale, con un numero di addetti circa pari a 200 mila.

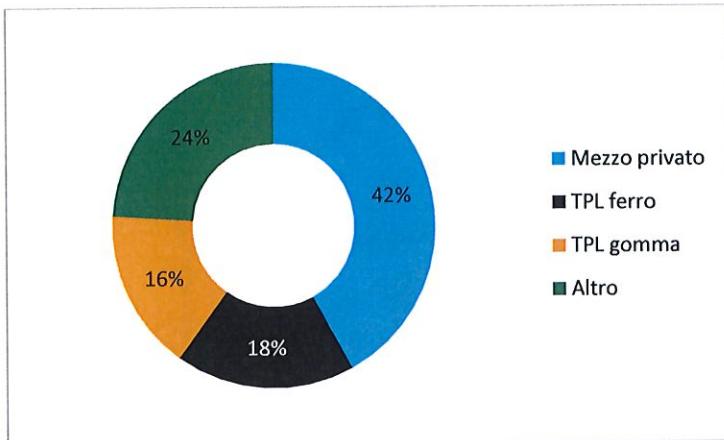
Figura 3.2: Attività economiche e occupazione 2016



Fonte: elaborazione Steer su dati Istat

Domanda di mobilità

- 3.8 Secondo i dati del censimento 2011, la città di Napoli è interessata, in un giorno feriale lavorativo/scolastico, da 574.916 spostamenti; di questi circa il 59% sono interni al territorio comunale ed il restante 41% sono extracomunali, ossia originati/destinati da/verso gli altri comuni della Regione Campania, di cui il 34% in entrata, e il restante 7% in uscita (Fonte: PUMS Napoli).
- 3.9 Il 43% degli spostamenti, avvengono per motivo di studio mentre il restante 57% pari a spostamenti, avvengono per motivo di lavoro.
- 3.10 Gli spostamenti che interessano la città di Napoli avvengono prevalentemente con il mezzo privato (42% degli spostamenti), a seguire con modalità Altro (24% degli spostamenti), con la ferrovia (18% degli spostamenti) ed infine con l'autobus (16% degli spostamenti). In particolare:
- la ferrovia è utilizzata prevalentemente per spostamenti diretti a Napoli;
 - l'autobus è particolarmente utilizzato per spostarsi all'interno della Città;
 - il mezzo privato rappresenta sempre la modalità di trasporto più utilizzata in particolare per spostamenti emessi da Napoli verso gli altri comuni della regione;
 - infine, la modalità altro (che è costituita sostanzialmente da spostamenti pedonali e con biciclette), è particolarmente utilizzata per spostarsi all'interno della città.

Figura 3.3: Ripartizione Modale, Napoli

Fonte: elaborazione Steer su dati PUMS

- 3.11 Confrontando le quote modali del 2011 con quelle del 2001 è emerso un sostanziale incremento dell'utilizzo della ferrovia a fronte delle linee su gomma e del trasporto privato. Questi risultati sono stati possibili grazie allo sviluppo del sistema metropolitano regionale ed in particolare con l'entrata in esercizio e il potenziamento dei servizi lungo la linea 1 della metropolitana di Napoli.

Il trasporto pubblico

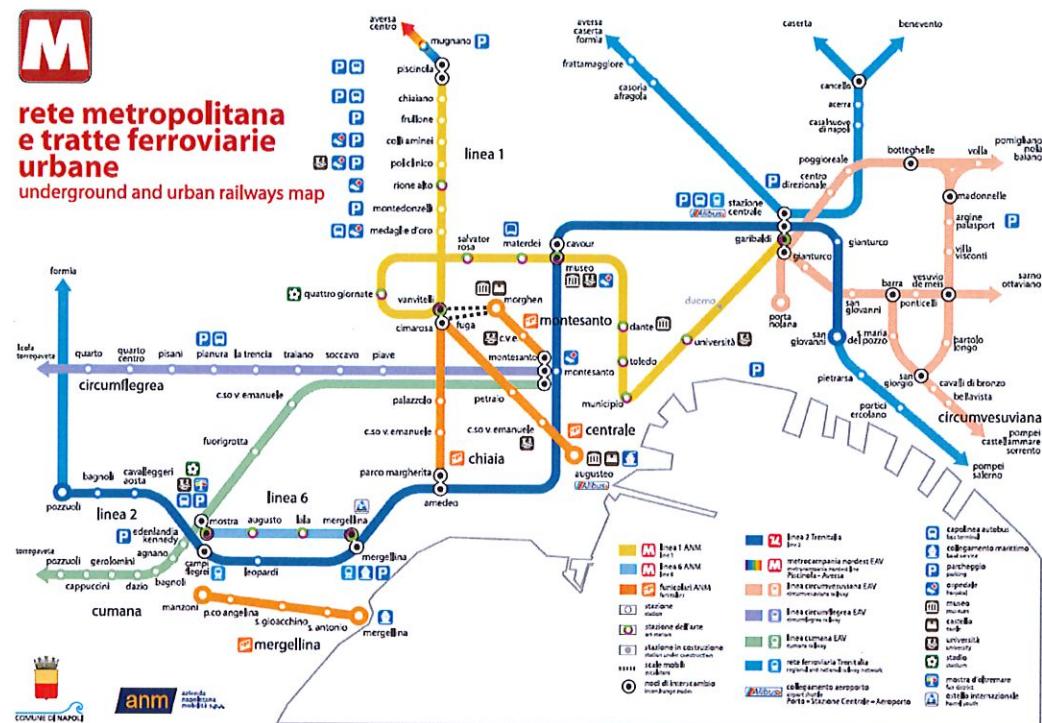
- 3.12 La Tangenziale di Napoli è prevalentemente a servizio della mobilità urbana. Nelle ore di punta i tempi di percorrenza dell'intera tratta si attestano sui 40-50 minuti che si dimezzano nelle ore di morbida. La Tangenziale si integra e per alcune tratte rimane ancora l'unica alternativa alla rete di trasporto pubblico.
- 3.13 La rete metropolitana e ferroviaria urbana della città di Napoli è costituita da numerose linee che servono il centro urbano e l'intera area metropolitana.

Tabella 3.1: Linee trasporto pubblico, Napoli

Linea	Tratta	Gestione
Metro 1	Garibaldi-Piscinola	ANM
Metro 6	Mostra-Mergellina (in previsione il prolungamento della linea fino a Municipio)	ANM
Metro 2	Pozzuoli-San Giovanni Barra	Trenitalia
Impianti funicolari	Chiaia, Centrale, Montesanto, Mergellina	ANM
Circumvesuviana	Pompei/Sorrento-Pomigliano/Sarno-Porta Nolana	EAV
Circumflegrea	Quarto -Montesanto	EAV
Cumana	Pozzuoli – Montesanto	EAV

Fonte: elaborazione Steer su dati provenienti dai siti web ANM, EAV, Trenitalia

Figura 3.4: Rete metropolitana e ferroviaria urbana



Fonte: sito web ANM

- 3.14 Accanto alle linee su ferro vi sono poi numerose linee su gomma che servono il territorio urbano e metropolitano in maniera capillare.

3.15 La linea 2, che percorre la Città da est a ovest, può essere considerata tra le principali alternative al trasporto privato. Fino al 2009 la tratta ferroviaria era in condivisione con le linee di lunga percorrenza Roma-Napoli, oggi invece la linea ferroviaria è completamente dedicata al solo trasporto urbano.

3.16 Attualmente in gestione a Trenitalia S.p.A., permette di raggiungere la stazione centrale in circa 40 minuti (Pozzuoli Solfatara - Napoli Centrale) ed ha una frequenza di circa 10-20 min dalle ore 05.20 alle 23.20. La tariffa per l'intera tratta è di 2,20€ (€2019, corsa semplice), per la tratta urbana 1,50€ (€2019, corsa semplice).

3.17 L'introduzione della ZTL nel centro di Napoli nel 2009 e l'efficientamento della linea ferroviaria 2 che attraversa il capoluogo campano da est a ovest ha contribuito nell'ultimo decennio ad una crescita della diversione modale in favore del trasporto pubblico. Ciò è stato favorito probabilmente sia dal periodo di crisi che dalla propensione delle nuove generazioni all'utilizzo dei mezzi pubblici.

3.18 Ci si aspetta nei prossimi anni un miglioramento del servizio di trasporto pubblico:

 - prolungamento della linea 1 e dalla linea 6;
 - realizzazione della tratta da stazione Garibaldi a Capodichino;
 - Nel 2020 è previsto inoltre l'arrivo dei nuovi treni che consentiranno il miglioramento del servizio.

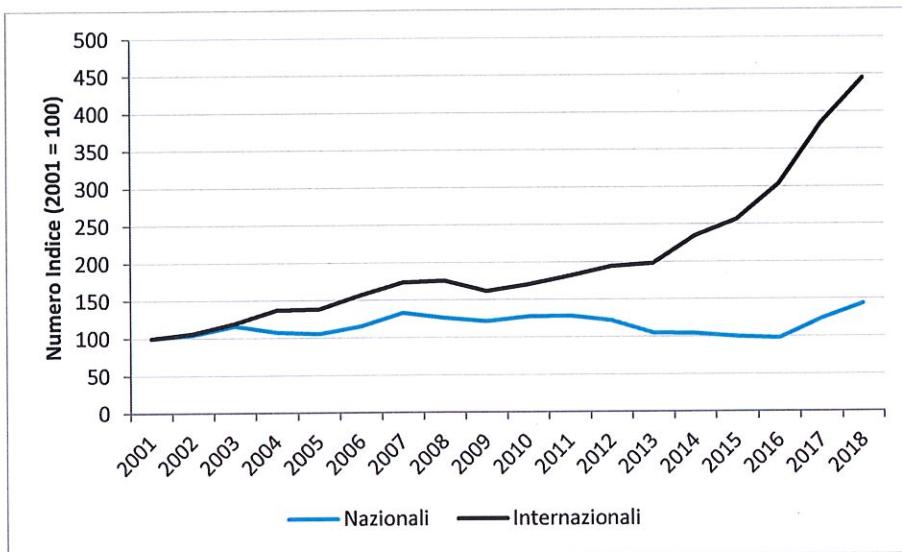


- 3.19 Il PUMS, ora in fase di redazione, prevede il trasporto collettivo come sistema cardine del sistema di mobilità: sarà incentivata la mobilità pedonale e ciclabile, la mobilità condivisa e i veicoli a basso impatto ambientale, come l'elettrico e l'ibrido, il servizio taxi condiviso.
- 3.20 Tutte queste azioni potrebbero nei prossimi anni incentivare l'uso del trasporto pubblico a scapito del trasporto privato.

Aeroporto Napoli Capodichino

- 3.21 L'autostrada A56, attraversando tutta la città di Napoli, collega Pozzuoli all'Aeroporto di Napoli Capodichino, permettendo ai passeggeri un efficiente collegamento con lo scalo.
- 3.22 L'Aeroporto nel 2018 ha registrato quasi 10 milioni di passeggeri di cui il 35% nazionali con un incremento rispetto al 2017 di circa il 16%.
- 3.23 Lo scalo di Napoli è cresciuto in questi anni più di tre volte rispetto alla media nazionale, registrando negli ultimi cinque anni (2013 -2018) un incremento superiore all'80% del traffico passeggeri ed un fondamentale impulso al comparto turistico dell'intero territorio.
- 3.24 L'incremento del numero passeggeri è dovuto principalmente all'incremento del traffico internazionale (+17% CAGR 2013-2018) grazie al potenziamento delle rotte internazionali e all'aggiunta di nuove destinazioni.

Figura 3.5: Passeggeri Aeroporto Napoli Capodichino, 2001-2018



Fonte: elaborazione Steer su dati Assaeroporti

4 Il traffico sulla Tangenziale A56

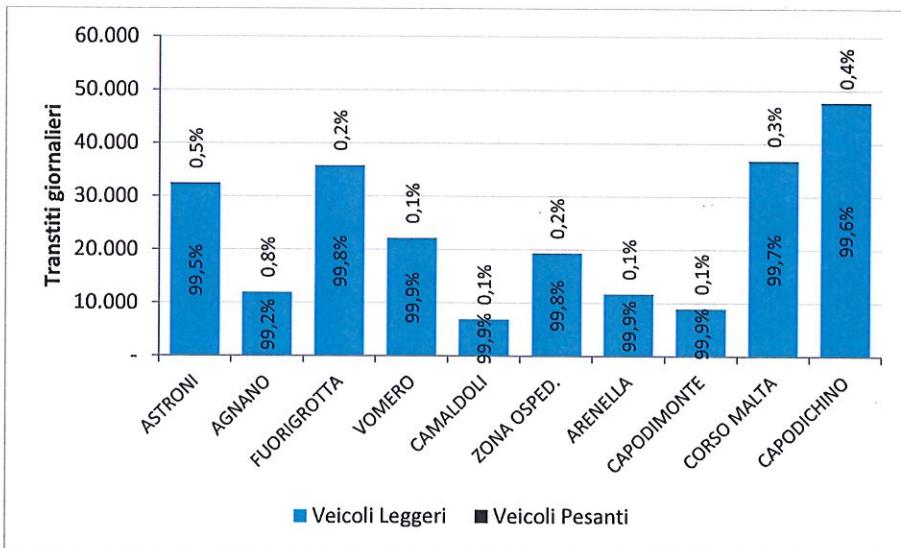
Premessa

- 4.1 In questo capitolo vengono analizzate le dinamiche del traffico autostradale sulla A56 di competenza a Tangenziale di Napoli
- 4.2 I volumi di traffico per la rete in concessione sono stati ricostruiti sulla base delle informazioni fornite dalla Società Concessionaria per gli anni dal 2001 al 2018 e i primi 4 mesi del 2019.
- 4.3 Nelle analisi per classe veicolare, si intenderà con veicoli leggeri i veicoli a 2 assi e con veicoli pesanti la somma delle classi da 3 a 8 (veicoli con più di 3 assi), coerentemente con il sistema di pedagiamento.

Traffico 2018

- 4.4 Nel 2018 sono state registrati oltre 233.500 transazioni al giorno. Di queste, solo lo 0,3% è traffico pesante.
- 4.5 Le stazioni dove si registrano maggiori transiti sono quelle terminali di Capodichino, ad est, con oltre 47.500 transiti/giorno e Astroni, ad ovest, con 32.500 veicoli/gg, la stazione di Corso Malta, di accesso al centro Città, con quasi 37.000 transiti e la stazione di Fuorigrotta con oltre 35.700 transiti. Le altre stazioni si attestano su flussi pari o inferiori ai 20.000 transiti giornalieri. Le quote di traffico pesante sono sotto l'1% per tutte le stazioni di pedaggio.
- 4.6 Considerato la bassa incidenza del traffico pesante (veicoli a più di 3 assi) tutte le analisi seguenti, se non diversamente indicato, faranno riferimento al traffico totale.

Figura 4.1: Transiti giornalieri 2018



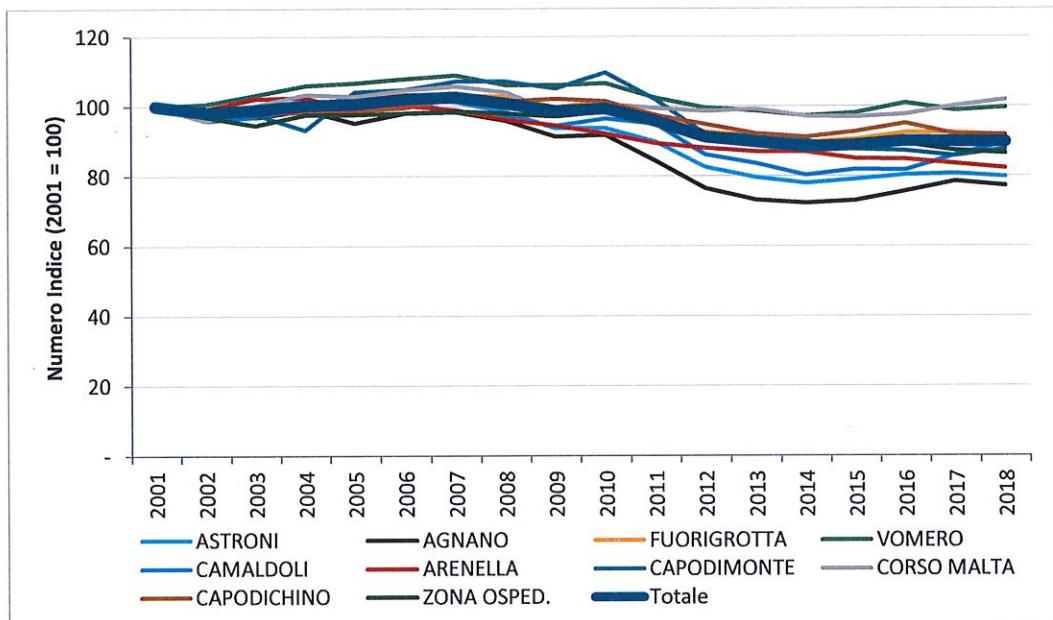
Fonte: elaborazione Steer su dati Tangenziali di Napoli S.p.A.



Trend storico annuale

- 4.7 Dall'analisi dei transiti registrati dal 2001 al 2018 emerge che il traffico si è mantenuto pressoché costante fino al 2007, con crescite medie annue dello 0,5%. Con il sopraggiungere della crisi economica, prima quella del 2008 e poi quella del 2012-2014 il traffico è crollato con decrementi medi annui del 2,1% tra il 2008 e il 2014. A partire dal 2015, si assiste ad una crescita limitata del traffico dell'ordine dello 0,4% all'anno, inferiore a quanto rilevato sul resto della rete nazionale e dell'area campana.
- 4.8 Dal 2009 è stata introdotta la ZTL nel centro di Napoli ed è stata efficientata la linea ferroviaria 2 che attraversa il capoluogo campano da est a ovest. Riteniamo che queste modifiche, possano aver nel corso dell'ultimo decennio portato ad una diversione modale a favore del trasporto pubblico, favorita sia dal periodo di crisi sia dalla propensione delle nuove generazioni all'utilizzo dei mezzi pubblici.
- 4.9 L'infrastruttura inoltre, si presenta congestionata nelle ore di punta della mattina e della sera. Questi vincoli di capacità hanno in qualche modo influenzato la crescita degli ultimi anni.

Figura 4.2: Trend annuale, 2001-2018



Fonte: elaborazione Steer su dati Tangenziali di Napoli S.p.A.

Tabella 4.1: Transiti 2001-2018 e incrementi medi annui

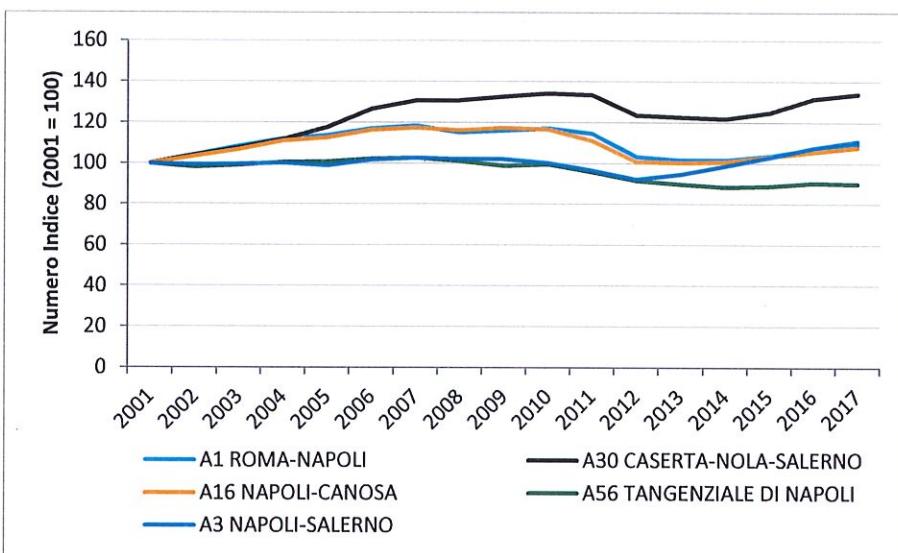
	Transiti giornalieri			Incremento medio annuo		
	Leggeri	Pesanti	Totali	Leggeri	Pesanti	Totali
2001	258.805	937	259.742	-	-	-
2005	260.832	875	261.707	0,2%	-1,7%	0,2%
2010	257.409	819	258.227	-0,3%	-1,3%	-0,3%
2015	230.371	647	231.018	-2,2%	-4,6%	-2,2%
2018	232.856	678	233.534	0,4%	1,5%	0,4%

Fonte: elaborazione Steer su dati Tangenziali di Napoli S.p.A.

Andamento rete autostradale dell'area

- 4.10 Rispetto agli andamenti del traffico complessivo registrato sulla principale rete autostradale campana, la Tangenziale di Napoli nel periodo 2001-2007 non ha mostrato il trend di crescita registrato lungo le tratte A1, A30 e A16, che sono cresciute in media un 2,1% annuo. Crescite maggiori si sono registrate nello stesso periodo sulla A30, grazie all'apertura di due nuovi svincoli in prossimità di aree altamente industrializzate.
- 4.11 Il trend della Tangenziale di Napoli è invece allineato con l'autostrada A3 fino al 2012, dal 2013 la A3 mostra un trend di crescita del 4% annuo contro lo 0,4% di A56, in parte imputabile alla nuova politica tariffaria adottata.
- 4.12 La stabilità dei flussi sulla A56 è in parte imputabile ai vincoli di capacità dell'infrastruttura, congestionata in molte ore del giorno, ed in parte alla alta competitività e il potenziamento della rete di trasporto pubblico.

Figura 4.3: Confronto trend autostradale dell'area di studio, Veicoli Totali



Fonte: elaborazione Steer su dati Aiscat e Tangenziale di Napoli

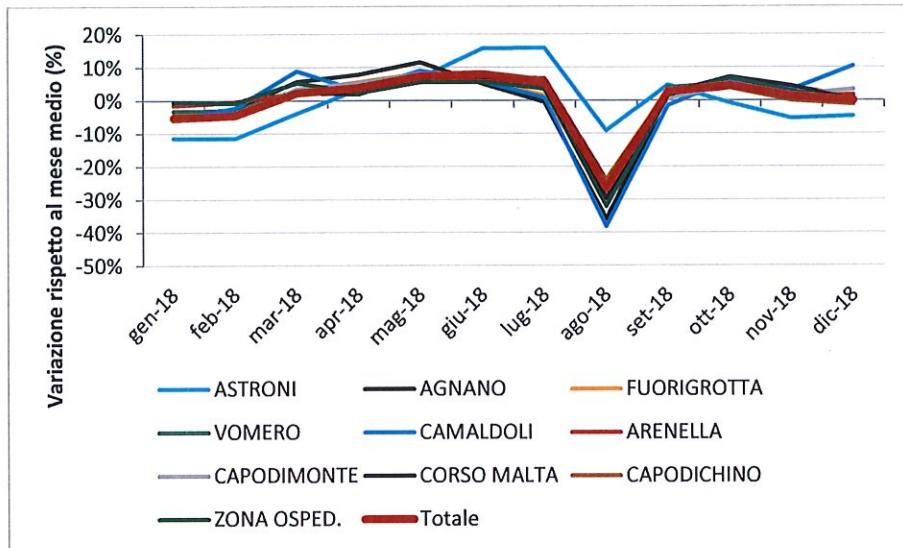
Andamento mensile

- 4.13 Si riporta il profilo mensile 2018 della Tangenziale di Napoli con dettaglio della singola stazione e il totale dei transiti osservati nell'anno 2018.
- 4.14 Il profilo mensile risulta tipico di un contesto urbano, caratterizzato da una significativa quota di traffico sistematico, con flussi pressoché analoghi nel corso dell'anno ad eccezione del mese di agosto e dei mesi invernali, che risultano inferiori alla media annua.
- 4.15 Il profilo mensile della A56 mostra infatti un picco negativo molto accentuato nel mese di agosto, in cui transitano in media il 25% di traffico in meno rispetto al mese medio annuo e con punte di quasi il -40% in alcune stazioni (Camaldoli, Agnano). I restanti mesi mostrano invece variazioni meno accentuate mantenendosi sostanzialmente stabili nel corso dell'anno.



- 4.16 L'unica barriera che presenta un andamento differente è quella di Astroni che collegando mete di interesse turistico (Monte di Procida, Bacoli, Miseno, litorale Domizio Flegreo, ecc...), registra nei mesi estivi, valori più elevati, rispetto alle altre barriere.

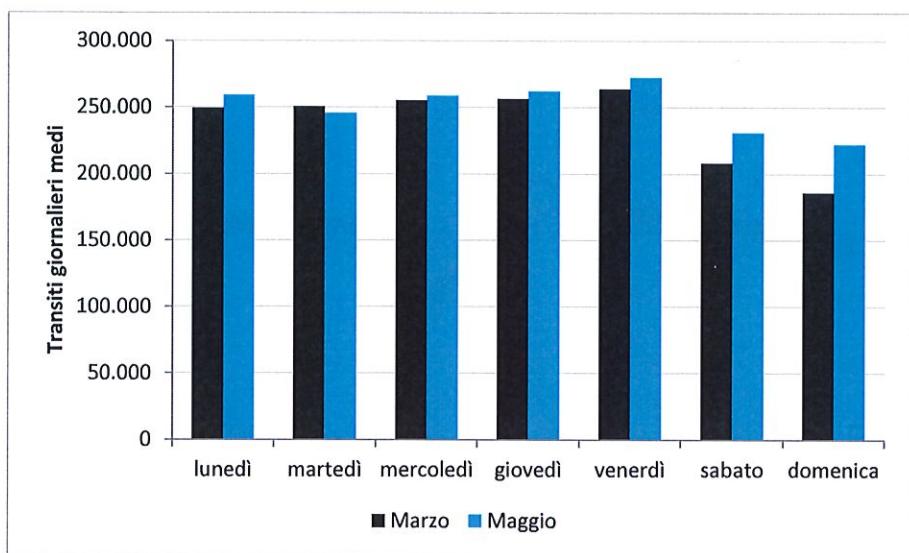
Figura 4.4: Profilo mensile 2018, Veicoli Totali



Fonte: elaborazione Steer su dati Tangenziale di Napoli

Andamento settimanale

- 4.17 I profili giornalieri sono stati analizzati con riferimento ad una settimana di marzo, in quanto rappresentativa delle condizioni di circolazione abituali, e una settimana di maggio che rappresenta le condizioni di picco.
- 4.18 Il giorno caratterizzato dai flussi più elevati è il venerdì (+9-10% rispetto alla media settimanale), in cui all'utenza sistematica che si sposta principalmente per motivi di studio o lavoro, si somma una componente legata allo svago/turismo.
- 4.19 Nel giorno feriale di marzo transitano in media 255.000 veicoli mentre nel giorno festivo il traffico si riduce di circa il 23%. Il giorno medio feriale di maggio risulta in linea con quello di marzo mentre nel giorno festivo transitano in media il 15% di veicoli in più rispetto al giorno festivo di marzo.

Figura 4.5: Profilo di una settimana tipo di Marzo e Maggio 2018

Fonte: elaborazione Steer su dati Tangenziale di Napoli

5 Metodologia adottata per le previsioni di traffico

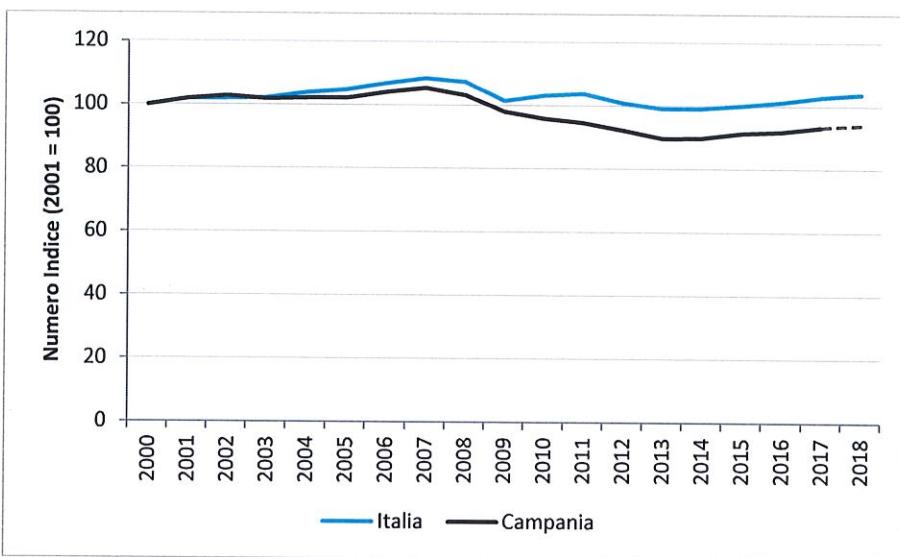
Premessa

- 5.1 Sia nei periodi di crescita che nei periodi di crisi e stagnazione economica vi è una stretta correlazione tra gli indicatori macroeconomici (PIL, consumi, popolazione, contesto infrastrutturale) dell'area di studio e la domanda di mobilità espressa dal territorio stesso.
- 5.2 Sull'A56 e nella rete stradale direttamente afferente alla Tangenziale di Napoli nel breve-medio periodo non sono previsti interventi infrastrutturali che possano modificare in modo sostanziale la rete autostradale nell'area di studio esaminata. Si è adottato quindi uno scenario infrastrutturale coerente con l'attuale e si ritiene che il traffico si modificherà seguendo l'evoluzione dello scenario socio-economico.
- 5.3 In questo Capitolo si riassumono le principali dinamiche socio-economiche sia a livello locale sia a livello nazionale negli ultimi anni ed i principali indicatori di previsione per il breve, medio e lungo termine. I dati storici e le previsioni utilizzate per gli indicatori socio-economici locali e nazionali sono tratti dalle più recenti pubblicazioni di Istat, Fondo Monetario Internazionale, Consensus Economics, Unione Petrolifera, datate inizio 2019.
- 5.4 Il traffico futuro sulla tratta autostradale è stato stimato sulla base di due modelli econometrici, relativi rispettivamente ai veicoli leggeri e ai veicoli pesanti, che mettono in relazione l'andamento del traffico con i principali indicatori macroeconomici.

Trend storici indicatori Macro-Economici dell'area di studio

- 5.5 L'andamento storico dei PIL sia nazionale che regionale dal 2000 ad oggi è riportato nel grafico seguente e mostra un sostanziale allineamento tra PIL italiano e campano nei periodi di crescita economica. Nel periodo 2008-2013 invece, il PIL campano ha risentito maggiormente del periodo di crisi con decrementi dell'ordine del 2,7% annuo.

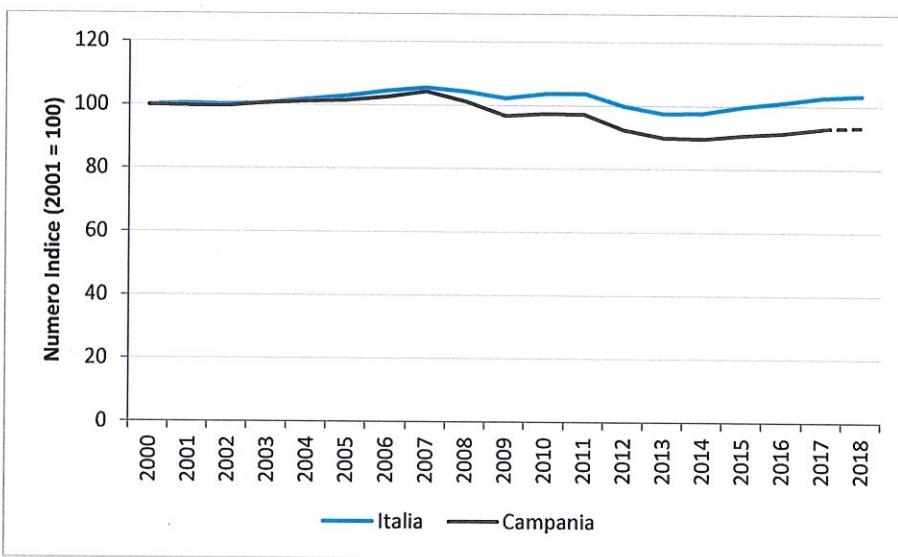


Figura 5.1: Trend PIL locale e nazionale

PIL 2018 Campania dato stimato

Fonte: elaborazione Steer su dati ISTAT

- 5.6 Anche l'indice dei consumi delle famiglie mostra come in Campania ci sia stata una crescita minore se confrontata al trend nazionale e decrementi di entità doppia nei periodi di crisi economica.

Figura 5.2: Trend consumi locale e nazionale

Consumi 2018 Campania dato stimato

Fonte: elaborazione Steer su dati ISTAT

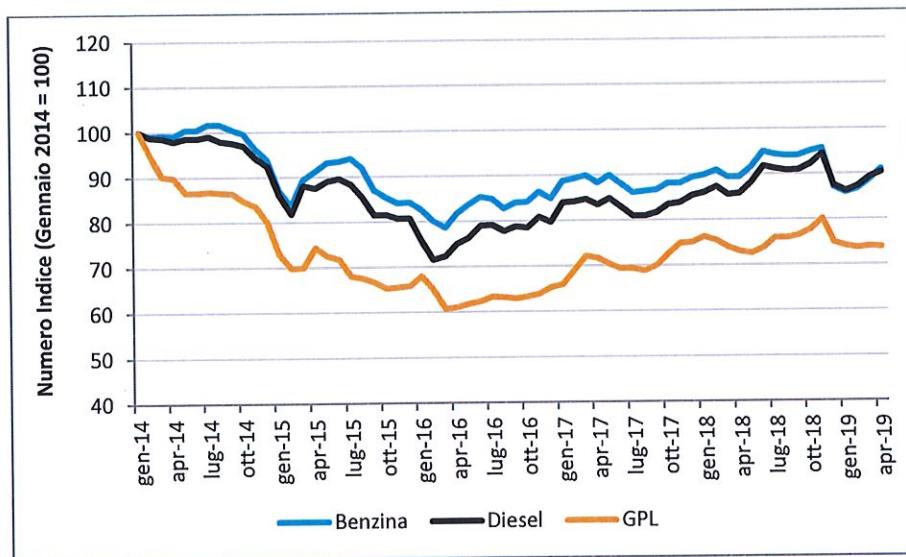
Prezzi dei carburanti

- 5.7 Per quel che riguarda la variazione del prezzo dei carburanti italiani, si è osservato un andamento decrescente da Gennaio 2014 fino a metà del 2016, con prezzi inferiori del 25% per Benzina e Diesel e quasi del -40% per GPL. Dalla seconda metà del 2016 ad oggi i prezzi dei



carburanti seguono invece un trend di crescita, con prezzi inferiori del 5% per Benzina e Diesel e quasi del -20% per GPL.

Figura 5.3: Andamento prezzi carburante 2014-2019



Fonte: elaborazione Steer su dati Unione Petrolifera (UP)

Modello econometrico

- 5.8 La scelta di utilizzare modelli econometrici è dovuta alla loro capacità di incorporare e descrivere gli effetti dei cicli economici sul traffico. In particolare, l'utilizzo di modelli econometrici multivariati consente di fornire una stima separata dell'influenza di ciascuna delle variabili economiche considerate (le variabili indipendenti o esplicative) sulla domanda di trasporto (la variabile dipendente), e di prevedere quindi l'impatto dei futuri cicli economici sul traffico che caratterizzerà l'infrastruttura in esame nell'orizzonte temporale simulato.
- 5.9 Il modello quantifica l'influenza di ciascuna delle variabili esplicative per mezzo di un coefficiente numerico. L'utilizzo di una forma funzionale logaritmica – a cui si è ricorso in entrambi i modelli – permette un'agile interpretazione di tali coefficienti, che rappresentano i valori di elasticità.
- 5.10 Il modello permette in primo luogo di replicare la dinamica passata dei livelli di traffico, che viene spiegata in base alla dinamica passata delle variabili esplicative selezionate. La stima della serie storica della variabile dipendente è costruita per combinazione lineare della matrice delle variabili esplicative e del vettore dei coefficienti restituiti dal modello.
- 5.11 In secondo luogo, sulla base dei coefficienti restituiti dal modello e di una matrice delle previsioni dell'andamento futuro delle variabili esplicative, è possibile costruire un'inferenza dell'evoluzione futura dei livelli di traffico.
- 5.12 In entrambi i modelli di stima del traffico è stato utilizzato uno stimatore Prais-Winsten, che utilizza il metodo dei minimi quadrati generalizzati per stimare i parametri di regressioni caratterizzate da autocorrelazione dei residui, fenomeno comune nelle serie storiche.
- 5.13 I due modelli sono stati costruiti prendendo in considerazione i seguenti indicatori socio-economici: PIL campano, consumi delle famiglie campane, prezzo di benzina e diesel.

- 5.14 In entrambi i casi è stata scelta la correlazione ritenuta migliore, ovvero caratterizzata da un livello elevato di bontà della stima e da una forma funzionale il più possibile semplice e adatta ad essere utilizzata per l'inferenza dei valori futuri. Di seguito descriviamo dettagliatamente i due modelli utilizzati per la stima del traffico di veicoli leggeri e pesanti.

Tabella 5.1: Variabili utilizzate

	Veicoli Leggeri	Veicoli Pesanti
Variabile dipendente	Traffico annuo leggero (Veicoli Giornalieri Medi, fonte: Tangenziale di Napoli)	Traffico annuo pesante (Veicoli Giornalieri Medi, fonte: Tangenziale di Napoli)
Variabili esplicative	Consumi delle famiglie campane (valori reali annui, fonte: ISTAT); Prezzo della benzina (valori reali annui, fonte: Unione Petrolifera)	PIL campano (valori reali annui, fonte: ISTAT); Prezzo del diesel (valori reali annui, fonte: Unione Petrolifera)

Fonte: elaborazione Steer

Validazione

- 5.15 La bontà della curva di regressione è buona, entrambi i modelli, infatti, sono caratterizzati da valori elevati del coefficiente di determinazione e dell'Adjusted R2:

- Veicoli leggeri:
 - Overall R2 = 99,96%
 - Adjusted R2= 99,99%
- Veicoli pesanti:
 - Overall R2 = 99,85%
 - Adjusted R2 = 99,74%

- 5.16 Entrambi i modelli mostrano che i livelli di traffico hanno un'elevata correlazione con l'andamento di consumi delle famiglie e PIL campano, sia nel caso dei veicoli leggeri, dove il valore dell'elasticità del traffico ai consumi è pari a 0,79, che nel caso dei veicoli pesanti, dove a una variazione percentuale del PIL corrisponde una variazione percentuale approssimativamente pari a 1,8. Questa differenza è giustificata dal fatto che il traffico dei veicoli pesanti, è influenzato dal livello di attività economica in misura più elevata rispetto al traffico dei veicoli leggeri.

- 5.17 L'elasticità del traffico ai carburanti è attorno al -0.10 sia per i veicoli leggeri che pesanti.

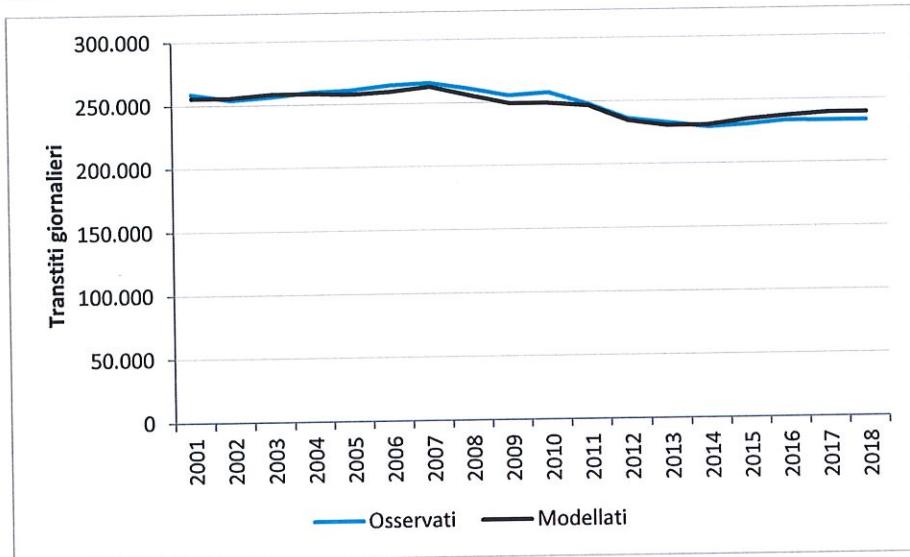
Tabella 5.2: Elasticità del traffico risultanti dal Modello Econometrico

Veicoli Leggeri	Veicoli Pesanti
Elasticità del traffico ai consumi delle famiglie campane: 0,79 Elasticità del traffico al prezzo della benzina: -0.08	Elasticità del traffico al PIL: 1,79 Elasticità del traffico al prezzo del diesel: -0.12

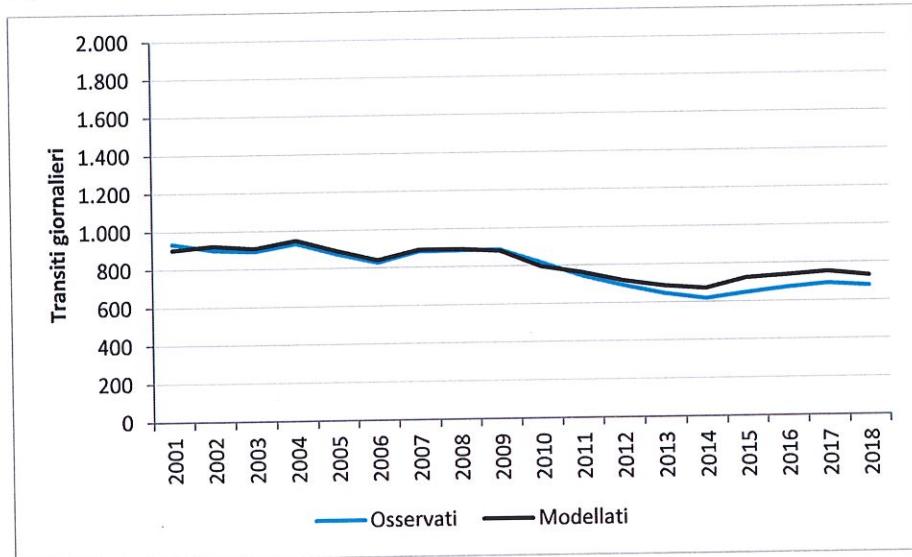
Fonte: elaborazione Steer

- 5.18 Nei grafici seguenti viene illustrato il confronto tra le serie storiche del traffico e la stima effettuata dai modelli econometrici. Si nota che il traffico modellizzato riproduce fedelmente il traffico reale.



Figura 5.4: Differenza modellati/osservati, Veicoli Leggeri

Fonte: elaborazione Steer

Figura 5.5: Differenza modellati/osservati, Veicoli Pesanti

Fonte: elaborazione Steer

- 5.19 Essendo la maggior parte delle previsioni macroeconomiche fornite dai diversi enti su base nazionale, è stata inoltre calcolata, sempre mediante modelli econometrici, l'elasticità dei Consumi e del PIL Campania rispetto a quello nazionale.
- 5.20 I modelli mostrano che i Consumi/PIL campano, in periodo di crescita economica, crescono meno rispetto agli stessi indicatori nazionali, così come riportato in tabella.

Tabella 5.3: Elasticità dei Consumi/PIL campano alla variazione dei Consumi/PIL nazionale

Veicoli Leggeri	Veicoli Pesanti
Elasticità dei consumi delle famiglie campane ai consumi nazionali: 0,70	Elasticità del PIL al PIL nazionale: 0,80

Principali Ipotesi

- 5.21 Le previsioni dei flussi di traffico futuri sono basate su una serie di assunzioni relativamente alle seguenti variabili:
- Crescita dei consumi delle famiglie italiane;
 - Crescita del PIL italiano;
 - Incrementi del prezzo del carburante.
- 5.22 Per quanto riguarda l'evoluzione degli indicatori dal 2019 in avanti, si è ipotizzata una crescita in linea con le previsioni dei consumi delle famiglie italiane e del PIL fornite dal Consensus Economics (edizione aprile 2019).

Tabella 5.4: Previsioni di evoluzione del PIL Italiano e dei consumi delle famiglie italiane

Anno	Consumi	PIL
2019	0,4%	0,0%
2020	0,6%	0,5%
2021	0,7%	0,7%
2022	0,8%	0,8%
2023	0,8%	0,8%
2024	0,8%	0,8%
2025	0,7%	0,8%

Fonte: Consensus Economics, aprile 2019

- 5.23 Le previsioni circa la dinamica di evoluzione del prezzo dei carburanti, fornita dall'EIA (Annual Energy Outlook gennaio 2019), prevedono per la benzina dei tassi di crescita modesti fino al 2025 (1,2%); nel caso del diesel sono previsti, invece, tassi di crescita leggermente più elevati.

Tabella 5.5: Tassi di crescita del prezzo della benzina e del diesel (in termini reali)

	Benzina	Diesel
2019-2022	1,2%	1,0%
2023-2025	1,3%	1,6%

Fonte: U.S. EIA, Annual Energy Outlook gennaio 2019

Risultati del modello econometrico

- 5.24 I tassi di crescita futuri del traffico leggero e pesante sono stati stimati sulla base delle ipotesi di evoluzione futura delle variabili macroeconomiche – PIL, consumi delle famiglie, prezzo del diesel – e del vettore di coefficienti di elasticità restituiti dai modelli econometrici.

Tabella 5.6: Crescita della domanda

	Veicoli Leggeri	Veicoli Pesanti
2019	0,0%	0,5%
2020	0,2%	0,6%
2021	0,3%	0,9%
2022	0,3%	1,0%
2023	0,3%	1,0%
2024	0,3%	1,0%
2025	0,3%	0,9%



6 Previsioni di traffico

Premessa

- 6.1 Le previsioni di traffico sono state stimate sulla base dei volumi di traffico rilevati nel 2018 applicando i tassi di crescita annuali risultanti dal modello econometrico.
- 6.2 Le previsioni sono state stimate per il periodo 2019-2025 per due classi veicolari: leggeri (veicoli a due assi) e pesanti (veicoli con più di tre assi).

Previsioni 2019-2025

- 6.3 Nel 2018 il traffico sulla tangenziale di Napoli si è mantenuto in linea con quello dell'anno precedente nel caso del traffico leggero (+0,0%) ed è diminuito nel caso del traffico pesante (-2,1%).
- 6.4 I primi mesi 2019 confermano la stabilità del traffico leggero con una variazione prossima allo 0,0% nel periodo gennaio-maggio rispetto agli stessi mesi dell'anno precedente. Nel caso invece del traffico leggero si registra nei primi mesi dell'anno in corso una lieve ripresa (+0,9%). Tenendo in considerazione le ultime previsioni a ribasso degli indicatori macroeconomici si stimano per i rimanenti mesi del 2019 crescite minime del traffico sia leggero che pesante, ipotizzando a fine anno valori in linea con il 2018 (+0,0%).
- 6.5 Le previsioni di traffico fino al 2025, riportate nella tabella seguente, prevedono per lo scenario centrale di previsione, incrementi annui sotto l'1%. Considerando infatti il trend del traffico degli ultimi anni, le previsioni macroeconomiche al ribasso, i vincoli di capacità presenti soprattutto nelle ore di punta, e la forte competitività con il trasporto pubblico, riteniamo difficile la crescita a ritmi superiori.
- 6.6 Si sottolinea che le previsioni tengono conto degli anni bisestili, che sull'anno hanno un impatto di circa lo 0,3%.

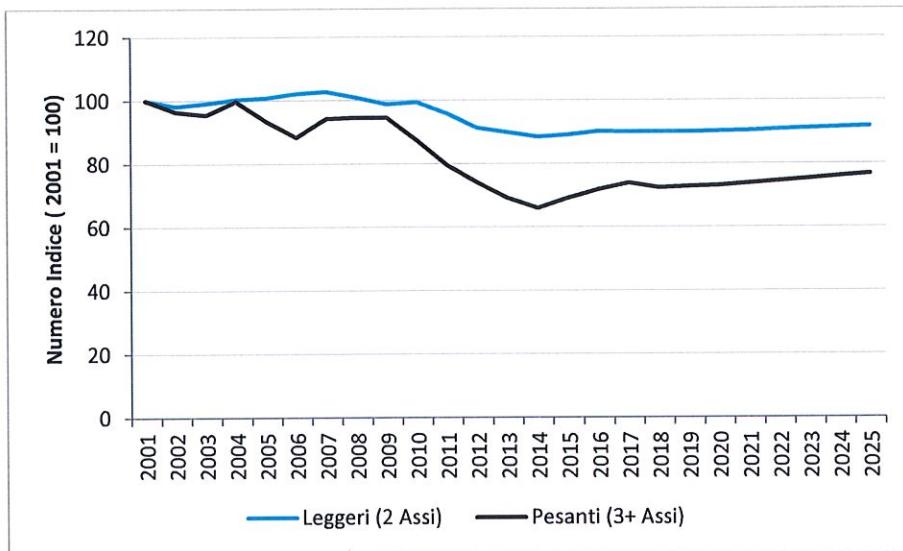
Tabella 6.1: Previsioni di Traffico 2019-2025

Anno	Transiti annuali (milioni)			Incremento % annuo		
	Leggeri	Pesanti	Totali	Leggeri	Pesanti	Totali
2018	84,99	0,25	85,24	-	-	-
2019	84,99	0,25	85,24	0,0%	0,5%	0,0%
2020	85,42	0,25	85,67	0,5%	0,8%	0,5%
2021	85,43	0,25	85,68	0,0%	0,6%	0,0%
2022	85,72	0,25	85,98	0,3%	1,0%	0,3%
2023	86,01	0,26	86,27	0,3%	1,0%	0,3%
2024	86,54	0,26	86,80	0,6%	1,3%	0,6%
2025	86,55	0,26	86,81	0,0%	0,7%	0,0%

Fonte: elaborazione Steer

- 6.7 Secondo il trend del traffico stimato nello Scenario Centrale difficilmente i volumi di traffico raggiungeranno i valori pre-crisi (anni 2007-2009) entro il periodo analizzato.

Figura 6.1: Evoluzione del traffico sulla tratta 2001-2025 (Transiti giornalieri)



Fonte: elaborazione Steer

Steer Davies & Gleave Limited
Marco Concari
Procuratore

Progetto di tangenziale urbano

Tangenziale di Napoli

zona marina

Progetto di tangenziale urbano

Tangenziale di Napoli

zona marina

steer

steergroup.com

steer



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza
sulle infrastrutture stradali e la Vigilanza sui contratti concessionari autostradali

Tangenziale di Napoli S.p.A.

Il Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 28 luglio 2009

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per le strade e le autostrade,
l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la
Vigilanza sui contratti concessionari autostradali

Tangenziale di Napoli S.p.A.

Allegato H bis
Meccanismo di calcolo del Revenue Sharing

**Il Atto aggiuntivo
*Tangenziale di Napoli***

Meccanismo di calcolo del Revenue Sharing

1. Ogni quinquennio regolatorio a decorrere dal successivo al primo, relativo al periodo 2024 – 2028, nel caso in cui la variazione dei volumi di traffico a consuntivo risultante alla fine del periodo regolatorio trascorso sia positiva e oltre una soglia predeterminata, pari a +2%, una percentuale (crescente da 50% a 100% al crescere dello scostamento da +2% a +10%) del montante medio annuo del maggior ricavo attribuibile al volume di traffico eccedente la soglia, dovrà essere registrata quale posta figurativa per il periodo regolatorio successivo ovvero, per l'ultimo periodo regolatorio, quale posta a decremento dell'eventuale valore di subentro.
2. Detto maggiore ricavo sarà calcolato come differenza tra:
 - a) i ricavi scaturiti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata ai volumi di traffico effettivo consuntivato;
 - b) i ricavi scaturenti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata ai volumi di traffico previsto ex ante maggiorato del 2% (ricavi soglia).
3. Con riferimento al dettaglio delle modalità di calcolo del meccanismo di contenimento dei maggiori ricavi mediante revenue sharing, si rimanda alle istruzioni specifiche che, in accordo con l'Autorità per la Regolazione dei Trasporti, saranno emanate dal Concedente.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza
sulle infrastrutture stradali e la Vigilanza sui contratti concessionari autostradali

Tangenziale di Napoli S.p.A.

Il Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 28 luglio 2009

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per le strade e le autostrade,
l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la
Vigilanza sui contratti concessionari autostradali

Tangenziale di Napoli S.p.A.

Allegato I

Dichiarazione di cui all'art. 5, comma 6 della Direttiva
Ministeriale 283/98

**Il Atto aggiuntivo
*Tangenziale di Napoli***

Dichiarazione di cui all'art. 5, comma 6 della Direttiva Ministeriale 283/98

In riferimento alle disposizioni di cui all'art. 5 della Direttiva del 20 ottobre 1998 emanata dal Ministro dei Lavori pubblici di concerto con il Ministro del Tesoro, Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica, Tangenziale di Napoli S.p.A., dichiara di non aver nuove opere eseguite in base alla convenzione il cui ammortamento si completa oltre il 2037.

Parimenti Tangenziale di Napoli S.p.A. dichiara di non aver contratto debiti con durata eccedente la sopraindicata scadenza del termine della concessione.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza
sulle infrastrutture stradali e la Vigilanza sui contratti concessionari autostradali

Tangenziale di Napoli S.p.A.

Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 28 luglio 2009

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per le strade e le autostrade,
l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la
Vigilanza sui contratti concessionari autostradali

Tangenziale di Napoli S.p.A.

Allegato J

Elenco Elaborati

Elenco elaborati progettuali che costituiscono parte integrante della Convenzione - Allegato J

Rif.	Intervento	Denominazione	Provvedimenti Concedente	Decreti da emettere
a)	Ampliamento barriera Corso Malta		Lavori ultimati in data 27/12/2011 e collaudati	
c)	Nuova stazione Zona Ospedaliera		Lavori ultimati in data 30/11/2017	
d1)	Adeguamenti sismici	d1.a) Viadotto Capodichino	Lavori ultimati in data 31/08/2017	
		d1.b) Viadotto A. S. Antonio	In data 07/12/2018 il MIT ha espresso parere negativo al prog. di completamento	In corso l'affidamento della prog. esecutiva e CSP per l'adeg. sismico alle NTC 2018
		d1.c) Viadotto Fontanelle	In data 23/06/2015 è stato approvato il prog. esecutivo dal CTA OO.PP. Campania	Incarico per la prog. esecutiva e CSP per l'adeguamento sismico alle NTC 2018 affidato a SPEA
		d1.d) Viadotto San Domenico	In data 02/11/2011 il MIT ha autorizzato la redazione del prog. definitivo	Incarico per la prog. esecutiva e CSP per l'adeguamento sismico alle NTC 2018 affidato a SPEA
		d1.e) Viadotto Via campana FF.SS.	In data 02/11/2011 il MIT ha autorizzato la redazione del prog. definitivo	Incarico per la prog. esecutiva e CSP per l'adeguamento sismico alle NTC 2018 affidato a SPEA
		d1.f) Viadotto di vincolo Via Campana dir. Est	-	Incarico per la prog. esecutiva e CSP per l'adeguamento sismico alle NTC 2018 affidato a SPEA
d2)	Barriere fonoassorbenti Fuorigrotta-Camaldoli		Lavori ultimati in data 06/12/2012	
d3)	Nuovi interventi di risanamento acustico	d3.a) Svincolo C. Malta, rampe A e B1	Lavori ultimati in data 20/10/2011	
		d3.b) Tratto Pozzuoli/Fuorigrotta	Lavori ultimati in data 05/06/2012	
		d3.c) Macro intervento n. 2	In corso emissione unica RDA per affidamento della prog. definitiva/esecutiva di n° 4 lotti	Inizio lavori è previsto nell'anno 2025 per un importo di K€6400
		d3.d) Macro intervento n. 3	In corso emissione unica RDA per affidamento della prog. definitiva/esecutiva di n° 4 lotti	Inizio lavori è previsto nell'anno 2025 per un importo di K€6600
		d3.e) Macro intervento n. 4	In corso emissione unica RDA per affidamento della prog. definitiva/esecutiva di n° 4 lotti	Inizio lavori è previsto nell'anno 2025 per un importo di K€2100
		d3.f) Macro intervento n. 6	In corso emissione unica RDA per affidamento della prog. definitiva/esecutiva di n° 4 lotti	Inizio lavori è previsto nell'anno 2025 per un importo di K€2900
d4)	Adeguamenti impianti gallerie	d4.a) Galleria Capodimonte	Lavori ultimati in data 11/08/2011	
		d4.b) Gallerie Vomero, M.S.Angelo e Solfatara	Lavori ultimati in data 04/10/2015	
		d4.c) Sicurezza Gallerie D.Lgs 264	Integrato l'incarico di prog. esecutiva inerente il sistema di raccolta laterale	Approvato dal CTA in data 21/11/2018; In attesa di Decreto MIT
d5)	Sistemazione scarpate e pendici	d5.a) Sistemazione scarpate e pendici	Lavori ultimati in data 30/04/2011	
		d5.b) Sistemazione arginelli	Progettazione da affidare	Lavori previsti nel PEF 2019-2023
		d5.c) Intervento di miglioramento costone Fontanelle	Progettazione esecutiva affidata 28/05/2019	Lavori previsti nel PEF 2019-2023
d6)	Adeguamento interventi di sicurezza	d6.a) Installazione di protezioni sui cavalcavia	Lavori ultimati in data 19/04/2010	
		d6.b) Sostituzione barriere di sic. ed antif. tra il km 0 e 4+500		Lavori ultimati in data 22/07/2015
		d6.c) Adeguamento sistemi di smaltimento acque		Lavori ultimati in data 30/11/2016
		d6.d) Riqualificazione barriere di sicurezza rami svincolo	Progettazione esecutiva Affidata 9/4/2020	Lavori previsti nel PEF 2019-2023
		d6.e) Sostit.barr. c.soMalta e km. 10+950-11+200	Progettazione esecutiva in corso	Lavori previsti nel PEF 2019-2023

Interventi previsti nel Piano del 2009 nella Convenzione Unica corrente

Elenco elaborati progettuali che costituiscono parte integrante della Convenzione - Allegato J

Rif.	Intervento	Denominazione	Provvedimenti Concedente	Decreti da emettere
d6)	Adeguamento interventi di sicurezza	d6.a) Installazione di protezioni sui cavalcavia	Lavori ultimati in data 19/04/2010	
		d6.b) Sostituzione barriere di sic. ed antif. tra il km 0 e 4+500	Lavori ultimati in data 22/07/2015	
		d6.c) Adeguamento sistemi di smaltimento acque	Lavori ultimati in data 30/11/2016	
		d6.d) Riqualificazione barriere di sicurezza rami svincolo	Progettazione esecutiva Affidata 9/4/2020	Lavori previsti nel PEF 2019-2023
		d6.e) Sostit.barr. c.soMalta e km. 10+950-11+200	Progettazione esecutiva in corso	Lavori previsti nel PEF 2019-2023
d7)	Altri adeguamenti infrastrutturali	d7.a) Stazione Capodimonte	In corso la predisposizione della documentazione per l'affidamento dei lavori	Prog. di completamento approvato dal CTA in data 23/01/2020; In attesa di Decreto MIT
		d7.b) Stazione Capodichino	Prog. definitivo NON approvato dal CTA in data 18/02/2020	In corso rivalutazione Progetto
		d7.c) Stazione Astroni	Progettazione da affidare	Lavori previsti nel PEF 2019-2023
		d7.d) Arenella	Progettazione da affidare	Lavori previsti nel PEF 2019-2023
d8)	Altri adeguamenti impianti	d8.a) Piano di automazione 2014/2018	In corso la predisposizione della documentazione per l'affidamento dei lavori	Progetto esecutivo approvato dal CTA in data 10/02/2020; In attesa di Decreto MIT
		d8.b) Completamento sistema tutor	affidamento dei lavori (in house) ASPI Tech	Progetto esecutivo approvato dal CTA in data 24/01/2020; In attesa di Decreto MIT
		d8.c) Spostamento pali illuminazione	In corso l'integrazione del progetto definitivo	In attesa di approvazione del CTA
		d8.d) Illuminazione Viadotto Capodichino	In corso la predisposizione della documentazione per l'affidamento dei lavori	Progetto esecutivo approvato dal CTA in data 07/02/2020; In attesa di Decreto MIT
		d8.e) Piano di automazione 2019	Integrazione del progetto esecutivo in corso	Progetto esecutivo NON approvato dal CTA in data 17/02/2020
		d8.f) Sistemi di monitoraggio traffico (Kemler)	Inizio progettazione esecutiva entro agosto 2020	Completamento dell'installazione entro il 2023 (14 portali) per € 320K
		d8.g) Sistemi di supporto all'esercizio (DSS/BIM)	-	Installazione prevista entro il 2023 per un importo di €560K
		d8.h) Sistemi di monitoraggio Qualità TLC (Gallerie)	-	Installazione prevista per un importo di €135K
		d8.i) Creazione backup dorsale in fibra	-	Creazione dorsale in fibra dir. Ovest (backup) per un importo stimato di €1200K entro il 2023
		d8.l) Sistemi di monitoraggio ponti, viadotti e geotecnica	In corso predisposizione della documentazione tecnica-amministrativa per l'affidamento della progettazione	Importo stimato per lavori e sicurezza €1050K, oltre 510 per SAD per un totale di €1560K

Interventi previsti nel Piano del 2009 nella Convenzione Unica corrente



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza
sulle infrastrutture stradali e la Vigilanza sui contratti concessionari autostradali



Tangenziale di Napoli S.p.A.

Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 28 luglio 2009

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per le strade e le autostrade,
l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la
Vigilanza sui contratti concessionari autostradali

Tangenziale di Napoli S.p.A.

Allegato K

Elenco e Descrizione delle Opere

DESCRIZIONE DELLE OPERE PREVISTE IN CONVENZIONE (Allegato K)

INTERVENTI PREVISTI NEL P.E.F. 2019-2023

DESCRIZIONE		Importi già consumativi al 31/12/2018	2019	2020	2021	2022	2023	Totale 2019-2023	2024	2025	2026	2027	Totale 2024-2027	Totale 2019-2027
Interventi Ultimati	c Nuova stazione zona ospedaliera	-	132	-	-	-	-	132	-	-	-	-	132	
	d1 Adeguamenti sismici	-	1.257	-	-	-	-	1.257	-	-	-	-	1.257	
	d1.a Adeguamento sismico Viadotto Capodichino	-	217	-	-	-	-	217	-	-	-	-	217	
	d1.b Adeguamento sismico Viadotto Arena S.antonio - SU 2019	-	1.040	-	-	-	-	1.040	-	-	-	-	1.040	
	d2 Barriere fonoassorbenti tratto Fuorigrotta / Camaldoli	-	-	500	-	-	-	500	-	-	-	-	500	
	d4.c Stralcio lavori Sicurezza Gallerie D.Lgs 264	-	947	-	-	-	-	947	-	-	-	-	947	
	d6 Adeguamento interventi di sicurezza	-	102	248	-	-	-	350	-	-	-	-	350	
	d6.b Lavori di sosti.barriere di sicurezza tratto km. 0+000-4+502	-	1	149	-	-	-	150	-	-	-	-	150	
	d6.c Acque reflue 0+000-4+500	-	101	99	-	-	-	200	-	-	-	-	200	
	d7.a Ricostruzione Stazione Capodimonte	-	48	139	-	-	-	187	-	-	-	-	187	
Interventi da ultimare	d4.c Sicurezza Gallerie D.Lgs 264	66	8	263	237	2.843	2.843	6.195	474	-	-	-	474	6.669
	d7.a Completamento ricostruzione Stazione Capodimonte	-	27	-	419	457	38	942	-	-	-	-	-	942
	d8 Altri adeguamenti impianti	615	-	159	297	-	-	455	-	-	-	-	-	455
	d8.a Piano di automazione 2014/2018	615	-	55	220	-	-	275	-	-	-	-	-	275
	d8.b Completamento sistema tutor	-	-	104	77	-	-	181	-	-	-	-	-	181
Nuovi interventi	d1 Adeguamenti sismici	167	25	-	584	4.372	6.242	11.222	5.663	862	-	-	6.525	17.748
	d1.b Adeguamento sismico Viadotto Arena S.antonio ai sensi delle NTC 2018	-	25	-	262	1.643	2.464	4.394	2.259	-	-	-	-	2.259
	d1.c Adeguamento sismico Viadotto Fontanelle ai sensi delle NTC 2018	94	-	-	92	1.052	1.262	2.407	1.262	210	-	-	-	1.473
	d1.d Adeguamento sismico Viadotto San Domenico ai sensi delle NTC 2018	30	-	-	88	624	936	1.647	936	312	-	-	-	1.248
	d1.e Adeguamento sismico Viadotto Via Campana FF.SS. ai sensi delle NTC 2018	44	-	-	97	680	1.020	1.797	1.020	340	-	-	-	1.360
	d1.f Adeguamento sismico Viadotto di svincolo Via Campana dir. Est ai sensi delle NTC 2018	-	-	-	45	373	560	978	187	-	-	-	-	1.165
	d3 Nuovi interventi risanamento acustico	-	5	-	-	72	501	577	-	6.545	6.979	2.180	15.704	16.281
	d3.c Completamento interventi mitigazione acustica Macro intervento n. 2	-	-	-	-	26	179	204	-	1.933	2.577	1.074	5.583	5.787
	d3.d Completamento interventi mitigazione acustica Macro intervento n. 3	-	5	-	-	26	185	216	-	1.991	2.654	1.106	5.751	5.967
	d3.e Completamento interventi mitigazione acustica Macro intervento n. 4	-	-	-	-	8	57	65	-	1.103	736	-	1.839	1.904
	d3.f Completamento interventi mitigazione acustica Macro intervento n. 6	-	-	-	-	12	81	92	-	1.519	1.013	-	2.531	2.624
	d5 Adeguamento interv. sistemazione scarpane e pendici	-	-	19	948	561	-	1.528	-	-	-	-	-	1.528
	d5.b Sistemazione Arginelli	-	-	-	241	420	-	660	-	-	-	-	-	660
	d5.c Intervento di miglioramento costone Fontanelle	-	-	19	708	142	-	868	-	-	-	-	-	868
	d6 Adeguamento interventi di sicurezza	-	-	503	2.017	411	-	2.931	-	-	-	-	-	2.931
	d6.d Riqualificazione barriere di sicurezza rami svincolo	-	-	344	1.645	411	-	2.400	-	-	-	-	-	2.400
	d6.e Sostit.barr. c.so Malta e. km. 10+950-11+200	-	-	159	372	-	-	532	-	-	-	-	-	532
	d7 Altri adeguamenti infrastrutturali	117	33	-	208	160	577	978	367	3.820	3.820	2.228	10.236	11.214
	d7.b Nuova Stazione e fabbricato Capodichino	117	33	-	186	-	299	517	318	3.820	3.820	2.228	10.187	10.821
	d7.c Riqualificazione fabbricato Stazione Astroni	-	-	-	16	97	194	307	49	-	-	-	49	356
	d7.d Riqualificazione fabbricato Stazione Arenella	-	-	-	6	63	84	154	-	-	-	-	-	154
	d8 Altri adeguamenti impianti	37	-	189	816	2.578	6.144	9.728	2.358	-	-	-	-	2.358
	d8.c Spostamento pali illuminazione	37	-	114	151	647	3.881	4.793	2.264	-	-	-	-	2.264
	d8.d Illuminazione Viadotto Capodichino	-	-	18	379	455	265	1.117	-	-	-	-	-	1.117
	d8.e Piano di automazione 2019	-	-	7	150	413	-	570	-	-	-	-	-	570
	d8.f Sistemi di monitoraggio traffico (Kemler)	-	-	-	61	113	104	278	-	-	-	-	-	278
	d8.g Sistemi di supporto all'esercizio (DSS/BIM)	-	-	-	25	123	337	485	-	-	-	-	-	485
	d8.h Sistemi di monitoraggio Qualità TLC (Gallerie)	-	-	-	5	82	87	33	-	-	-	-	-	33
	d8.i Creazione backup dorsale in fibra	-	-	-	50	267	733	1.050	-	-	-	-	-	1.050
	d8.l Sistemi di monitoraggio ponti, viadotti e geotecnica	-	-	50	-	556	742	1.348	62	-	-	-	62	1.410
Totale interventi		1.001	2.584	2.020	5.526	11.455	16.345	37.931	8.862	11.228	10.799	4.408	35.297	73.228

INTERVENTI ULTIMATI

a) AMPLIAMENTO BARRIERA CORSO MALTA E RAMPE A E B

I lavori sono stati ultimati in data 27.12.2011 e collaudati in data 13.11.2012.

c) NUOVA STAZIONE ZONA OSPEDALIERA

I lavori sono stati ultimati in data 30.11.2017.

d1) ADEGUAMENTI SISMICI

✓ d1.a) Viadotto Capodichino

I lavori sono stati ultimati in data 31/08/2017.

✓ d1.b) Viadotto Arena S. Antonio

A seguito della nota del MIT prot 3224 del 7/2/2019 con cui chiedeva la "Verifica straordinaria delle condizioni dei ponti, con verifica alle NTC 2018", TANA procedeva a predisporre un intervento di SOMMA URGENZA - scaturente dalle risultanze di ispezioni SPEA- che riguardava principalmente gli impalcati e la sostituzione dei giunti

L'importo di spesa complessivo, previsto nel PEF, è pari ad €/migliaia 1.076 di cui €/migliaia 1.040 previsti nel periodo 2019 – 2023.

d2) BARRIERE FONOASSORBENTI FUORIGROTTA-CAMALDOLI

I lavori sono stati ultimati in data 06/12/2012.

d3) NUOVI INTERVENTI DI RISANAMENTO ACUSTICO

L'intervento ha previsto l'esecuzione di opere mirate alla mitigazione dei livelli di esposizione acustica dei ricettori presenti lungo la seguente tratta autostradale.

✓ **d3.b) Tratto Pozzuoli/Fuorigrotta.**

I lavori sono stati ultimati in data 05/06/2012.

d4) ADEGUAMENTO IMPIANTI GALLERIE

Rifacimento degli impianti di ventilazione ed illuminazione delle seguenti gallerie:

✓ **d4.a) Galleria Capodimonte**

I lavori sono stati ultimati in data 11/08/2011.

✓ **d4.b) Galleria Vomero, M.S. Angelo e Solfatara**

I lavori sono stati ultimati in data 04/10/2015.

✓ **d4.c) Stralcio lavori Sicurezza Gallerie D.Lgs 264(3)**

I lavori sono stati ultimati in data 16/9/2019.

d5) SISTEMAZIONE SCARPATE E PENDICI

I lavori sono stati ultimati in data 30/04/2011.

d6) ADEGUAMENTO INTERVENTI DI SICUREZZA

✓ **d6.a) Installazione di protezioni su opere d'arte**

I lavori sono stati ultimati in data 19/04/2010.

✓ **d6.b) Sostituzione barriere di sicurezza tra il km 0 e 4+500**

I lavori sono stati ultimati in data 22/07/2015.

✓ **d6.c) Adeguamento sistemi di smaltimento acque tra il km 0 e 4+500**

I lavori sono stati ultimati in data 30/11/2016.

d7) ALTRI ADEGUAMENTI INFRASTRUTTURALI

✓ d7.a) Ricostruzione Stazione Capodimonte

In data 14/10/16 TANA ha disposto la risoluzione del contratto per inadempimento dell'appaltatore ATI ITEP-D&V con conseguente sospensione dei lavori.

INTERVENTI DA ULTIMARE ⁽¹⁾

(1) In tale ambito sono ricompresi gli interventi già presenti nel precedente PEF.

d4) ADEGUAMENTO IMPIANTI GALLERIE

I lavori previsti sulle Gallerie Solfatara, M. Sant'Angelo, Vomero, Capodimonte prevedono l'installazione dei seguenti impianti:

- Stazioni di emergenza SOS;
- Rilevamento automatico incidenti e incendi;
- Rete erogazione idrica antincendio ogni 250 m;
- Impianto radio ad uso dei servizi di pronto intervento (VVF);
- Adeguamento dei due by-pass presenti nella galleria Vomero;
- Vasca di raccolta e accumulo dei liquidi pericolosi che dovessero sversarsi all'interno delle gallerie;
- Sistema di drenaggio dei liquidi infiammabili e tossici.

✓ **d4.c) Sicurezza Gallerie D.Lgs 264**

Inviato il progetto definitivo in data 30/01/2018.

E' stato approvato dal CTA in data 21/11/2018.

L'importo di spesa complessivo, previsto nel PEF, per il completamento degli interventi è pari ad €/migliaia 7.624 di cui €/migliaia 6.195 previsti nel periodo 2019 – 2023, aumentato rispetto al precedente PEF in quanto è stato integrato il sistema di drenaggio dei liquidi infiammabili e tossici. Di tale progetto è stato eseguito uno stralcio in osservanza all'obbligo di procedere alla realizzazione dei requisiti di cui al punto 1.2.2 del Dlgs 264/06.

d7) ALTRI ADEGUAMENTI INFRASTRUTTURALI

✓ **d7.a) Completamento ricostruzione Stazione Capodimonte**

In data 01/09/2017 è stato inviato il progetto di completamento al MIT;

E' stato approvato dal CTA in data 24/04/2018.

L'importo di spesa complessivo, previsto nel PEF, per il completamento degli interventi è pari ad €/migliaia 1.034 di cui €/migliaia 942 previsti nel periodo 2019 – 2023.

d8) ALTRI ADEGUAMENTI IMPIANTI

✓ **d8.a) Piano di automazione 2014/2018**

In data 22/02/2018 è stato inviato il progetto esecutivo al MIT.

L'importo di spesa complessivo, previsto nel PEF, per il completamento degli interventi è pari ad €/migliaia 1.013 di cui €/migliaia 275 previsti nel periodo 2019 – 2023.

✓ **d8.b) Completamento sistema tutor**

In data 25/05/2018 è stato approvato il progetto esecutivo dal CTA OO.PP. Campania.

L'importo di spesa complessivo, previsto nel PEF, per il completamento degli interventi è pari ad €/migliaia 195 di cui €/migliaia 181 previsti nel periodo 2019 – 2023.

NUOVI INTERVENTI

d1) ADEGUAMENTI SISMICI

In tale ambito rientrano i seguenti interventi:

✓ **d1.b) Viadotto Arena S. Antonio**

In data 07/12/2018 il MIT ha richiesto integrazioni al progetto di completamento in relazione all'aggiornamento delle norme tecniche (NTC 2018) intervenute nel frattempo.

L'importo di spesa complessivo, previsto nel PEF, per il completamento degli interventi è pari ad €/migliaia 7.515 di cui €/migliaia 4.394 previsti nel periodo 2019 – 2023.

✓ **d1.c) Viadotto Fontanelle**

- ✓ In data 23/06/2015 è stato approvato il progetto esecutivo dal Concedente. Tuttavia, in accordo con il Concedente stesso, nel precedente aggiornamento del PEF l'intervento è stato posticipato al quinquennio successivo (2019 – 2023). Considerato che nel frattempo la normativa tecnica (NTC 2018) è stata aggiornata si procederà con una revisione del progetto esecutivo alle norme vigenti.
- ✓ L'importo di spesa complessivo, previsto nel PEF, per il completamento degli interventi è pari ad €/migliaia 4.483 di cui €/migliaia 2.407 previsti nel periodo 2019 – 2023.

Inoltre, per i 3 Viadotti sottoelencati si prevedono i seguenti interventi:

- Adeguamento sismico / ringrosso sezione pile

- Sostituzione apparecchi di appoggio
- Inserimento isolatori sismici
- Solidarizzazione solette
- Ripristino cls ammalorati

✓ d1.d) Adeguamento sismico Viadotto San Domenico

L'importo di spesa complessivo, previsto nel PEF, per il completamento degli interventi è pari ad €/migliaia 3.276 di cui €/migliaia 1.647 previsti nel periodo 2019 – 2023.

✓ d1.e) Adeguamento sismico Viadotto Via Campana FF.SS.

L'importo di spesa complessivo, previsto nel PEF, per il completamento degli interventi è pari ad €/migliaia 3.623 di cui €/migliaia 1.797 previsti nel periodo 2019 – 2023.

✓ d1.f) Adeguamento sismico Viadotto di svincolo Via Campana dir. Est.

L'importo di spesa complessivo, previsto nel PEF, per il completamento degli interventi è pari ad €/migliaia 1.300 di cui €/migliaia 978 previsti nel periodo 2019 – 2023.

d3) NUOVI INTERVENTI RISANAMENTO ACUSTICO

Gli interventi previsti in tale ambito riguardano il piano di contenimento ed abbattimento del rumore prodotto dalle infrastrutture di trasporto veicolare. Il piano in questione è in attesa di approvazione da parte della Conferenza Unificata che dovrà essere convocata dal MATTM.

Il piano di risanamento acustico è suddiviso in 4 macro interventi così suddivisi:

✓ d3.c) Completamento interventi mitigazione acustica Macro intervento n. 2

L'importo di spesa complessivo, previsto nel PEF, per il completamento degli interventi è pari ad €/migliaia 6.400 di cui €/migliaia 204 previsti nel periodo 2019 – 2023.

✓ d3.d) Completamento interventi mitigazione acustica Macro intervento n. 3

L'importo di spesa complessivo, previsto nel PEF, per il completamento degli interventi è pari ad €/migliaia 6.600 di cui €/migliaia 216 previsti nel periodo 2019 – 2023.

✓ **d3.e) Completamento interventi mitigazione acustica Macro intervento n. 4**

L'importo di spesa complessivo, previsto nel PEF, per il completamento degli interventi è pari ad €/migliaia 2.100 di cui €/migliaia 65 previsti nel periodo 2019 – 2023.

✓ **d3.f) Completamento interventi mitigazione acustica Macro intervento n. 6**

L'importo di spesa complessivo, previsto nel PEF, per il completamento degli interventi è pari ad €/migliaia 2.900 di cui €/migliaia 92 previsti nel periodo 2019 – 2023.

d5) SISTEMAZIONE SCARPATE E PENDICI

✓ **d5.b) Sistemazione arginelli**

Gli interventi sono relativi alle sistemazioni geometriche o di consolidamento degli arginelli.

L'importo di spesa complessivo, previsto nel PEF, per il completamento degli interventi è pari ad €/migliaia 744 di cui €/migliaia 660 previsti nel periodo 2019 – 2023.

✓ **d5.c) Intervento di miglioramento costone Fontanelle**

Il progetto ha lo scopo di consolidare il costone sottostante la spalla del Viadotto Fontanelle.

L'importo di spesa complessivo, previsto nel PEF, per il completamento degli interventi è pari ad €/migliaia 963 di cui €/migliaia 868 previsti nel periodo 2019 – 2023.

d6) ADEGUAMENTO INTERVENTI DI SICUREZZA

✓ **d6.d) Riqualificazione barriere di sicurezza rami svincolo**

Il progetto ha come scopo la riqualifica delle vecchie barriere di sicurezza di primo impianto, presenti nei rami di svincolo di:

- Capodimonte;
- Corso Malta dalla viabilità ordinaria;
- Arenella;
- Zona Ospedaliera;
- Camaldoli;
- Fuorigrotta;
- Via Campana.

L'importo di spesa complessivo, previsto nel PEF, per il completamento degli interventi è pari ad €/migliaia 2.662 di cui €/migliaia 2.400 previsti nel periodo 2019 – 2023.

✓ **d6.e) Sostituzione barriere Corso malta e km 10+950 – 11+200**

Il progetto ha come scopo la riqualifica delle vecchie barriere di sicurezza di primo impianto, presenti nelle rampe di accelerazione e decelerazione dello svincolo di Corso Malta, nonché il completamento dello spartitraffico alla pk 10+950 al pk 11+200.

L'importo di spesa complessivo, previsto nel PEF, per il completamento degli interventi è pari ad €/migliaia 580 di cui €/migliaia 532 previsti nel periodo 2019 – 2023.

d7) ALTRI ADEGUAMENTI INFRASTRUTTURALI

✓ **d7.b) Nuova Stazione e fabbricato Capodichino**

L'intervento consiste essenzialmente nella demolizione e ricostruzione, nella medesima posizione, dell'esistente barriera Capodichino e relativo fabbricato di stazione.

L'importo di spesa complessivo, previsto nel PEF, per il completamento degli interventi è pari ad €/migliaia 11.796 di cui €/migliaia 517 previsti nel periodo 2019 – 2023.

✓ **d7.c) Riqualificazione fabbricato Stazione Astroni**

Il progetto ha come scopo la riqualificazione funzionale del fabbricato di stazione Astroni, nonché la riqualificazione di opere complementari quali pensiline parcheggi e copertura fabbricato, nonché opere accessorie quali spazi circostanti i corpi di fabbrica esistenti.

L'importo di spesa complessivo, previsto nel PEF, per il completamento degli interventi è pari ad €/migliaia 403 di cui €/migliaia 307 previsti nel periodo 2019 – 2023.

✓ **d7.d) Riqualificazione fabbricato Stazione Arenella**

Il progetto ha come scopo la riqualificazione funzionale del fabbricato di stazione Arenella, nonché la riqualificazione di opere complementari quali pensiline parcheggi e coperture per l'accesso alle cabine di EP, nonché opere accessorie quali spazi circostanti i corpi di fabbrica esistenti.

L'importo di spesa complessivo, previsto nel PEF, per il completamento degli interventi è pari ad €/migliaia 173 di cui €/migliaia 154 previsti nel periodo 2019 – 2023.

d8) ALTRI ADEGUAMENTI IMPIANTI

✓ **d8.c) Spostamento pali illuminazione**

Il progetto ha come scopo l'eliminazione della criticità rappresentata dall'impianto di illuminazione centrale situato all'interno delle barriere spartitraffico. La soluzione proposta prevede lo spostamento della rete di illuminazione sui margini laterali rispettando il funzionamento deformativo delle barriere di sicurezza.

Il progetto definitivo è stato trasmesso al Concedente il 13/4/18 ed attualmente è in corso di validazione da parte del CTA Campania. L'importo di spesa complessivo, previsto nel PEF, per il completamento degli interventi è pari ad €/migliaia 8.000 di cui €/migliaia 4.793 previsti nel periodo 2019 – 2023.

✓ **d8.d) Illuminazione Viadotto Capodichino**

Il progetto ha come fine il riposizionamento pali luce ad adeguata distanza dalle barriere di sicurezza in strutture di sostegno appositamente predisposte nell'ambito di lavori adeguamento sismico Capodichino.

L'importo di spesa complessivo, previsto nel PEF, per il completamento degli interventi è pari ad €/migliaia 1.172 di cui €/migliaia 1.117 previsti nel periodo 2019 – 2023.

✓ **d8.e) Piano di automazione 2019**

L'importo di spesa complessivo, previsto nel PEF, per il completamento degli interventi è pari ad €/migliaia 590 di cui €/migliaia 570 previsti nel periodo 2019 – 2023.

✓ **d8.f) Sistemi di monitoraggio traffico (Smart road)**

Il progetto prevede l'installazione di n. 6 telecamere Kemler e n. 6 telecamere di classificazione su 16 portali.

L'importo di spesa complessivo, previsto nel PEF, per il completamento degli interventi è pari ad €/migliaia 320 di cui €/migliaia 278 previsti nel periodo 2019 – 2023.

✓ **d8.g) Sistemi di supporto all'esercizio (Smart road)**

Il progetto tratta lo sviluppo di una piattaforma di monitoraggio real-team basata su sistemi Decision Support System che si appoggia su Open Map con tecnologia 3D.

L'importo di spesa complessivo, previsto nel PEF, per il completamento degli interventi è pari ad €/migliaia 560 di cui €/migliaia 485 previsti nel periodo 2019 – 2023.

✓ **d8.h) Sistemi di monitoraggio Qualità TLC (Smart road)**

La finalità del progetto è quella di proporre una soluzione per la verifica del corretto funzionamento del sistema di ripetizione cellulare dedicato e la qualità dei servizi voce/dati offerti dagli operatori di telefonia mobile, nelle gallerie di Tangenziale di Napoli.

L'importo di spesa complessivo, previsto nel PEF, per il completamento degli interventi è pari ad €/migliaia 135 di cui €/migliaia 87 previsti nel periodo 2019 – 2023.

✓ **d8.i) Creazione backup dorsale in fibra (Smart road)**

L'importo di spesa complessivo, previsto nel PEF, per il completamento degli interventi è pari ad €/migliaia 1.200 di cui €/migliaia 1.050 previsti nel periodo 2019 – 2023.

✓ **d8.I) Sistemi di monitoraggio ponti, viadotti e geotecnica (Smart road)**

L'importo di spesa complessivo, previsto nel PEF, per il completamento degli interventi è pari ad €/migliaia 1.560 di cui €/migliaia 1.348 previsti nel periodo 2019 – 2023.

Capitolo	N.	Descrizione delle Opere	Quadro Economico degli Interventi previsti												Importi già consumativi al 31/12/2018	Importo netto da eseguire nel periodo 2019-2024	Importo netto da eseguire nel quinquennio 2025-2029
			Importo totale lavori da progetto	Importo progettuale lavori escluso oneri per la sicurezza	Oneri per la sicurezza	Esprori ed indennizzi	Progetti e spese generali	imprevisti	VIA, prove sui materiali, interferenze	Fondo accordi bonari	Spostamento sottoservizi, cabine esazione, forniture, etc.	Adeguamento prezzi	Totale Somme a Disposizione	Importo Lordo da Progetto			
Interventi da approvare	d1.b	Completamento Adeguamento sismico Viadotto Arena S.Antonio	6.370	5.751	619	-	546	269	91	161	78	-	1.145	7.515	-	6.652	-
	d1.c	Adeguamento sismico Viadotto Fontanelle	3.800	3.400	400	-	281	141	28	84	121	28	683	4.483	94	3.669	210
	d1.d	Adeguamento sismico Viadotto San Domenico	2.647	2.347	300	-	265	132	26	79	100	26	629	3.276	30	2.583	312
	d1.e	Adeguamento sismico Viadotto Via campana FF.SS.	2.940	2.819	121	5	294	147	29	88	120	-	683	3.623	44	2.816	340
	d1.f	Adeguamento sismico Viadotto di svincolo Via Campana dir. Est	1.000	900	100	-	100	50	10	30	100	10	300	1.300	-	1.165	-
	d3.c	Completamento interventi mitigazione acustica Macro intervento n. 2	4.288	4.088	200	-	429	214	43	129	1.254	43	2.112	6.400	-	204	5.583
	d3.d	Completamento interventi mitigazione acustica Macro intervento n. 3	4.422	4.222	200	-	442	221	44	133	1.294	44	2.178	6.600	-	216	5.751
	d3.e	Completamento interventi mitigazione acustica Macro intervento n. 4	1.407	1.307	100	-	141	70	14	42	412	14	693	2.100	-	65	1.839
	d3.f	Completamento interventi mitigazione acustica Macro intervento n. 6	1.943	1.843	100	-	194	97	19	58	568	19	957	2.900	-	92	2.531
	d4.c	Sicurezza Gallerie D.Lgs 264	6.401	5.927	474	-	647	320	64	192	-	-	1.223	7.624	66	6.669	-
	d5.b	Sistemazione Arginelli	620	558	62	-	62	31	-	-	31	-	124	744	-	660	-
	d5.c	Intervento di miglioramento costone Fontanelle	795	634	161	35	89	45	-	-	-	-	168	963	-	868	-
	d6.d	Riqualificazione barriere di sicurezza rami svincolo	2.218	1.748	470		222	111	111	-	-	-	444	2.662	-	2.400	-
	d6.e	Sostit.barr. c.soMalta e km. 10+950-11+200	445	323	122	-	61	26	48	-	-	-	135	580	-	532	-
	d7.a	Completamento ricostruzione Stazione Capodimonte	689	615	74	-	69	-	50	21	198	7	345	1.034	-	942	-
	d7.b	Nuova Stazione e fabbricato Capodichino	6.774	6.500	274	1.630	1.088	518	200		1.586	-	5.022	11.796	117	835	9.869
	d7.c	Riqualificazione fabbricato Stazione Astroni	350	315	35	-	35	18	-	-	1	-	53	403	-	356	-
	d7.d	Riqualificazione fabbricato Stazione Arenella	150	126	24	-	15	8	-	-	1	-	23	173	-	154	-
	d8.a	Piano di automazione 2014/2018	331	310	21	-	17	16		-	650	-	682	1.013	615	275	-
	d8.b	Completamento sistema tutor	181	173	8	-	9	5	-	-	-	-	14	195	-	181	-
	d8.c	Spostamento pali illuminazione	6.826	6.044	782	-	683	341	150	-	-	-	1.174	8.000	37	7.056	-
	d8.d	Illuminazione Viadotto Capodichino	985	366	619	-	98	49	10	30	-	-	187	1.172	-	1.117	-
	d8.e	Piano di automazione 2019	152	133	19	-	15	8	-	-	415	-	438	590	-	570	-
	d8.f	Sistemi di monitoraggio traffico (Kemler)	300	280	20	-	20	-	-	-	-	-	20	320	-	278	-
	d8.g	Sistemi di supporto all'esercizio (DSS/BIM)	520	500	20	-	40	-	-	-	-	-	40	560	-	485	-
	d8.h	Sistemi di monitoraggio Qualità TLC (Gallerie)	120	100	20	-	15	-	-	-	-	-	15	135	-	120	-
	d8.i	Creazione backup dorsale in fibra	1.050	1.000	50	-	100	50	-	-	-	-	150	1.200	-	1.050	-
	d8.l	Sistemi di monitoraggio ponti, viadotti e geotecnica	1.050	1.000	50	-	105	53	11	-	342	-	510	1.560	-	1.410	-



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza
sulle infrastrutture stradali e la Vigilanza sui contratti concessionari autostradali

Tangenziale di Napoli S.p.A.

Il Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 28 luglio 2009

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per le strade e le autostrade,
l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la
Vigilanza sui contratti concessionari autostradali

Tangenziale di Napoli S.p.A.

Allegato L
Sistema di contabilità separata

**Il Atto aggiuntivo
*Tangenziale di Napoli***

Sistema di contabilità separata e obblighi informativi al Concedente e all'Autorità per la Regolazione dei Trasporti

La delibera ART 79/2019 prevede che, a partire dal primo anno di applicazione del Sistema tariffario, il concessionario sia tenuto ad allocare le componenti economiche e patrimoniali in coerenza con i bilanci di esercizio:

- a) alle singole tratte autostradali, come identificate nell'oggetto della concessione;
- b) alle singole attività, specificando le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché le operazioni intervenute con parti correlate.

La delibera stessa inoltre dettaglia le modalità con le quali, ai fini della redazione della contabilità regolatoria, le suddette componenti economiche e patrimoniali debbano essere allocate:

- a) per le componenti economiche e patrimoniali che, in base ad evidenze documentali, risultano oggettivamente ed esclusivamente allocabili a specifiche attività o tratte si provvede all'allocazione diretta;
- b) per le componenti economiche e patrimoniali di pertinenza di una pluralità di tratte e/o attività, l'allocazione a ciascuna di esse invece deve avvenire il più oggettivamente ed analiticamente possibile, sulla base di driver scelti in ragione della loro idoneità a misurare i consumi di risorse o la destinazione degli asset nell'ambito di una specifica attività o tratta.

Riguardo gli obblighi informativi in capo al concessionario l'Autorità, a partire dal primo anno di applicazione del nuovo Sistema tariffario, prevede che per le verifiche sugli obblighi di separazione contabile e per la generale attività di monitoraggio, si avvarrà delle schede di contabilità analitica compilate dal concessionario nell'ambito del pertinente Sistema Informativo operante presso la Direzione Generale per la vigilanza sulle concessioni autostradali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, fatto salvo l'esercizio delle proprie prerogative con riferimento ai dati eventualmente non disponibili.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza
sulle infrastrutture stradali e la Vigilanza sui contratti concessionari autostradali

Tangenziale di Napoli S.p.A.

Il Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 28 luglio 2009

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per le strade e le autostrade,
l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la
Vigilanza sui contratti concessionari autostradali

Tangenziale di Napoli S.p.A.

Allegato M

Cronoprogramma degli interventi

d1) Adeguamenti sismici

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
d1.b. Viadotto S. Antonio: completamento adeguamento sismico al D.P.C.M. 2005			Lavori							
d1.b. Viadotto S. Antonio: adeguamento sismico ai sensi NTC 2018				Affid. PE (aff. diretto)	Progettazione Esecutiva	Approvaz. M.I.T.	Affidamento Lavori (procedura aperta)	Lavori		
d1.c Viadotto Fontanelle: adeguamento sismico ai sensi NTC 2018				Affid. PE	Progettazione Esecutiva	Approvaz. M.I.T.	Affidamento Lavori (procedura aperta)	Lavori		
d1.d Viadotto S. Domenico: adeguamento sismico ai sensi NTC 2018				Affid. PE	Progettazione Esecutiva	Approvaz. M.I.T.	Affidamento Lavori (procedura aperta)	Lavori		
d1.e Viadotto Via Campana FF.SS.: adeguamento sismico ai sensi NTC 2018				Affid. PE	Progettazione Esecutiva	Approvaz. M.I.T.	Affidamento Lavori (procedura aperta)	Lavori		
d1.f Viadotto di Svincolo Via Campana dir. Est mi. 75,00: adeguamento sismico ai sensi NTC 2018				Affid. PE	Progettazione Esecutiva	Approvaz. M.I.T.	Affidamento Lavori (procedura aperta)	Lavori		

d3) Nuovi interventi risanamento acustico⁽¹⁾

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
d3.c Completamento interventi mitigazione acustica Macro intervento n. 2			In attesa di convocazione da parte del MATTM della Conferenza Unificata per l'approvazione del PCRA.		Affidamento Progettazione (procedura aperta)	Prog. Def.	Approvaz. M.I.T.	Prog. Esecut.	Approvaz. M.I.T.	Affidamento Lavori (procedura aperta)
d3.d Completamento interventi mitigazione acustica Macro intervento n. 3			In attesa di convocazione da parte del MATTM della Conferenza Unificata per l'approvazione del PCRA.		Affidamento Progettazione (procedura aperta)	Prog. Def.	Approvaz. M.I.T.	Prog. Esecut.	Approvaz. M.I.T.	Affidamento Lavori (procedura aperta)
d3.e Completamento interventi mitigazione acustica Macro intervento n. 4			In attesa di convocazione da parte del MATTM della Conferenza Unificata per l'approvazione del PCRA.		Affidamento Progettazione (procedura aperta)	Prog. Def.	Approvaz. M.I.T.	Prog. Esecut.	Approvaz. M.I.T.	Affidamento Lavori (procedura aperta)
d3.f Completamento interventi mitigazione acustica Macro intervento n. 6			In attesa di convocazione da parte del MATTM della Conferenza Unificata per l'approvazione del PCRA.		Affidamento Progettazione (procedura aperta)	Prog. Def.	Approvaz. M.I.T.	Prog. Esecut.	Approvaz. M.I.T.	Affidamento Lavori (procedura aperta)

d4) Adeguamento Impianti Gallerie

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
d4.c bis Stralcio lavori Sicurezza Gallerie D.Lgs 264			Lavori							
d4.c Sicurezza Gallerie D.Lgs 264 ⁽²⁾	Prog. Esecut.	Approvaz. M.I.T.		Prog. Esecut.	Approvaz. M.I.T.	Affidamento Lavori (procedura aperta)	Lavori			

d5) Sistemazione scarpate e pendici

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
d5.b Sistemazione Arginelli				Affidamento Progettazio	Prog. Esecut.	Approvaz. M.I.T.	Affidamento Lavori	Lavori		
d5.c Intervento di miglioramento costone Fontanelle			Prog. Esecut.	Approvaz. M.I.T.	Affidamento Lavori	Lavori				

d6) Adeguamento interventi di Sicurezza

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
d6.d Riqualificazione barriere di sicurezza rami di svincolo 1 LOTTO			Affidamento Progettazione (procedura negoziate)	Prog. Esecut.	Approvaz. M.I.T.	Contr. Attuat.	Lavori			
d6.d Riqualificazione barriere di sicurezza rami di svincolo 2 LOTTO			Affidamento Progettazione (procedura negoziate)	Prog. Esecut.	Approvaz. M.I.T.	Contr. Attuat.	Lavori			
d6.e Sostit.barr. c.soMalta e km. 10+950-11+200			Affidamento Progettazione (procedura negoziate)	Prog. Esecut.	Approvaz. M.I.T.	Contr. Attuat.	Lavori			

d7) Altri adeguamenti infrastrutturali

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027			
d7.a Completamento Ricostruzione Stazione Capodimonte			Approvaz. M.I.T.	Affidamento Lavori (procedura aperta)	Lavori								
d7.b Nuova Stazione Capodichino			Prog. Del.	Parere M.I.T.	Rivalutazione intervento con il Concedente	Affidamento Progettazione (procedura negoziate)	Agg. PD	approvazione Conferenza servizi	Approvaz. M.I.T.	Prog. Esecut.	Approvaz. M.I.T.	Affidamento Lavori (procedura aperta)	Lavori
d7.c Riqualificazione fabbricato Stazione Astroni						Affidamento Progettazione (procedura negoziate)	Prog. Esecut.	Approvaz. M.I.T.	Affidamento Lavori (procedura aperta)	Lavori			
d7.d Riqualificazione fabbricato Stazione Arenella						Affidamento Progettazione (procedura negoziate)	Prog. Esecut.	Approvaz. M.I.T.	Affidamento Lavori (procedura aperta)	Lavori			

d8) Altri adeguamenti Impianti

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
d8.a Piano di automazione 2014/2018			Approvaz. M.I.T.	Affidamento Lavori (procedura negoziate)	Lavori					
d8.b Completamento sistema tutor	Prog. Definit.	Approvaz. M.I.T.		Affid. In house	Lavori					
d8.c Spostamento pali illuminazione	Progetto Definitivo	Approvaz. M.I.T.	Integraz. Progetto Definitivo	Affid. Integr. Indag. PD (procedura neg.)	Indag. Integr. al	Approvaz. M.I.T.	Prog. Esecut.	Approvaz. M.I.T.	Affidamento Lavori (procedura aperta)	Lavori
d8.d Illuminazione Viadotto Capodichino				Prog. Esecut.	Approvaz. M.I.T.	Affidamento Lavori (procedura aperta)	Lavori			
d8.e Piano di automazione 2019				Approvaz. M.I.T.	Integr. Prog. Approvaz. M.I.T.	Affidamento Lavori (procedura aperta)	Lavori			
d8.f Smart Road: Sistemi di monitoraggio traffico (Kemler)				Prog. Esecut.	Approvaz. M.I.T.	Affidamento Lavori (procedura negoziate)	Lavori			
d8.g Smart Road: Sistemi di supporto all'esercizio (BIM/DSS)					Prog. Esecut.	Approvaz. M.I.T.	Affidamento Lavori (procedura aperta)	Lavori		
d8.h Smart Road: Sistemi di monitoraggio TLC (gallerie)					Prog. Esecut.	Approvaz. M.I.T.	Affidamento Lavori (procedura negoziate)	Lavori		
d8.i Smart Road: Completamento fibra Creazione backup dorsale in fibra					Prog. Esecut.	Approvaz. M.I.T.	Affidamento Lavori (procedura negoziate)	Lavori		
d8.l Smart Road: Sistemi di monitoraggio ponti, viadotti e geotecnica					Prog. Esecut.	Approvaz. M.I.T.	Affidamento Lavori (procedura aperta)	Lavori		

⁽¹⁾ Cronoprogramma coerente con ipotesi di proroga del termine di legge entro il quale completare gli interventi di adeguamento

⁽²⁾ Nelle more del completamento degli interventi la Società continuerà ad adottare le misure compensative già ad oggi messe in atto

⁽³⁾ Procedura negoziate prevista in un intervallo di tempo pari a 7 mesi

⁽⁴⁾ Procedura aperta prevista in un intervallo di tempo pari a 14 mesi per importo lavori superiore a € 5 mil

⁽⁵⁾ Procedura aperta prevista in un intervallo di tempo pari a 12 mesi per importo lavori inferiore a € 5 mil

⁽⁶⁾ Procedura "in house" o Indagine prevista in un intervallo di tempo pari a 3 mesi

⁽⁷⁾ Approvazione del MIT di un progetto definito/esecutivo prevista in un intervallo di tempo pari a 3 mesi



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza
sulle infrastrutture stradali e la Vigilanza sui contratti concessionari autostradali

Tangenziale di Napoli S.p.A.

Il Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 28 luglio 2009

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per le strade e le autostrade,
l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la
Vigilanza sui contratti concessionari autostradali

Tangenziale di Napoli S.p.A.

Allegato N
Disciplinare per l'applicazione di sanzioni e penali

**Il Atto aggiuntivo
*Tangenziale di Napoli***

Capitolo 1

Limiti generali delle sanzioni e procedimento

1.1

1.2 Campo di applicazione della sanzione

La sanzione si applica al Concessionario, salvo che il fatto non costituisca reato, in caso di inosservanza degli obblighi individuati nel presente Disciplinare e di cui al Decreto legge n. 262 del 3 ottobre 2006 convertito con Legge n.286 del 24 novembre 2006 ed a quelli di cui all'art.11, comma 5, della legge 23 dicembre 1992, n.498, così come modificato dal comma 85 dell'art.1 del decreto Legge 262 del 3 ottobre 2006 convertito con legge 286 del 24 novembre 2006 nonché dei provvedimenti emessi dal Concedente o in caso di mancata ottemperanza da parte del Concessionario alle richieste di informazioni o a quelle connesse all'effettuazione di controlli, ovvero nel caso in cui le informazioni e i documenti acquisiti non siano veritieri, come meglio disciplinati nel presente Disciplinare.

1.2. Entità della sanzione

Nel presente disciplinare, per ciascuna tipologia di violazione, è fissata l'entità della sanzione massima che il Concessionario è tenuto a corrispondere, ferma restando la facoltà del Concedente di applicare una riduzione della sanzione del 20% dell'entità massima fissata nel presente disciplinare. L'entità della sanzione non potrà comunque essere inferiore ad euro 25.000,00

Per le stesse non è ammesso quanto previsto dall'art.16 della legge 24 novembre 1981 n.689.

1.3. Importo massimo sanzioni pecuniarie amministrative su base annua

L'importo massimo complessivo annuo delle sanzioni pecuniarie amministrative non potrà superare il 10% del fatturato annuo del Concessionario

1.4 Competenza

Il soggetto competente ad irrogare le sanzioni pecuniarie di cui al presente disciplinare, è individuato - ai sensi dell'art.2, comma 86 del Decreto Legge 262/2006 convertito con modificazioni dalla legge 286/2006 e smi nonché dall'art.12 del DL 6 luglio 2012 e DM del 1 ottobre 2012 n.341- nel MIT Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali (SVCA)

1.5 Procedimento sanzionatorio

Il procedimento sanzionatorio è disciplinato dalla legge 24 novembre 1981 n.689, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale 30 novembre 1981 n.329 S.O.

La sanzione viene applicata a seguito di accertamento di violazione ad uno degli obblighi di cui in prosieguo rilevati, anche, a seguito di:

- a) Richiesta di documenti, informazioni, dati;
- b) Accesso alle banche dati del Concessionario;
- c) Accesso agli uffici competenti e/o luoghi in cui occorre effettuare le rilevazioni utili al controllo.

Se a seguito di quanto riscontrato, dovesse configurarsi violazione comportante applicazione di una sanzione di cui ai capitoli successivi del presente Disciplinare, il Responsabile del Procedimento sanzionatorio del MIT-SVCA provvederà a redigere apposito verbale di contestazione, contenente l'indicazione dell'obbligo violato, gli elementi di fatto configuranti l'inadempimento e la sanzione da applicare, ingiungendo il versamento della stessa alla Società.

Il Concessionario è tenuto, oltre al pagamento della sanzione, a procedere all'adempimento dell'obbligo violato entro un termine congruo non inferiore a 30 giorni (trenta) decorrenti dalla data di ricezione della comunicazione relativa all'irrogazione della sanzione. Fanno eccezione gli adempimenti relativi agli obblighi connessi all'accantonamento dei benefici finanziari di cui alla Convenzione Unica, il cui adempimento deve avvenire nel bilancio dell'anno successivo.

Qualora il Concedente constatì il mancato adempimento all'obbligo violato, nei termini di cui sopra, provvederà ad irrogare la medesima sanzione e così di seguito fino a quando il Concessionario non provveda ad adempiere, fatti salvi i casi in cui l'adempimento del Concessionario non sia più possibile. In caso di mancata ottemperanza si provvederà ai sensi di legge.

Le sanzioni dovranno essere corrisposte dal Concessionario entro 30 giorni (trenta) dalla ricezione della comunicazione della loro applicazione da parte del Concedente, in caso di ritardo l'importo della sanzione da versare verrà incrementato del 10%.

Nel caso in cui il ritardo sia superiore a sei mesi l'importo della sanzione verrà ulteriormente aumentato del 30%. In caso di mancata ottemperanza si provvederà ai sensi di legge per il recupero del credito. L'ammontare di dette sanzioni è versato in un conto corrente vincolato, intestato a MIT-SVCA.

In aggiunta alla sanzione, il Concessionario è tenuto al risarcimento degli eventuali maggiori danni sopportati dal Concedente in ragione del tardato adempimento e/o della violazione dei propri obblighi.

Se per il medesimo inadempimento sono previste altresì delle penali, ai sensi dell'art.26 della Convenzione Unica, queste non si intendono alternative alle sanzioni.

1.6 Decadenza

Resta fermo e impregiudicato quanto disposto dall'art.9 della Convenzione Unica, in caso di reiterazione delle violazioni.

Capitolo 2

- Obblighi del Concessionario derivanti dalla Convenzione di Concessione, soggetti a sanzione
 - Obblighi del Concessionario, derivanti dall'art.11 comma 5 della legge 498/92, come sostituito dal comma 85 dell'art.1 DL 262/2006

2.1 Individuazione degli obblighi

Il Concessionario è tenuto al rispetto di tutti gli obblighi previsti all'art.3 della Convenzione Unica oltre a quelli di seguito elencati.

In caso di inadempimento verrà applicata la relativa sanzione, come di seguito determinata:

-mancata presentazione al Concedente, per l'approvazione, dei progetti di manutenzione straordinaria, intendendo per tali tutti gli interventi non ricadenti nei lavori di cui all'art.3 comma 2 lettera h);

-mancata effettuazione, secondo le modalità indicate dal Concedente, della rilevazione statistica annuale della circolazione;

Art.3, comma 2 euro 200.000,00

-mancato aggiornamento della contabilità generale secondo le prescrizioni delle norme in vigore;

Art.3, comma 2 euro 200.000,00

-mancata tenuta della contabilità analitica per ogni tratta autostradale oggetto di concessione relativa ai costi e ai ricavi inerenti alla stessa sia per l'attività di costruzione e manutenzione sia per le attività di gestione, attuando le direttive che saranno impartite dal Concedente per la separazione contabile amministrativa e per la verifica dei costi delle singole prestazioni per assicurare tra l'altro la loro corretta disaggregazione e imputazione per ciascuna attività svolta, ai sensi dell'art.3 comma 2 lettera K) della Convenzione Unica;

Art.3, comma 2 euro 100.000,00

-mancata tenuta di una distinta contabilità analitica per le attività eventualmente svolte, non riferibili alla concessione, nonché alla trasmissione dei relativi dati al Concedente;

Art.3, comma 2 euro 50.000,00

-mancata effettuazione della valutazione, ai sensi dell'art.2426 c.c. co 4, di ciascuna immobilizzazione consistente in partecipazioni in imprese controllate o collegate ai sensi dell'art. 2359 c.c. , fornendo in apposito paragrafo della nota integrativa del Bilancio di esercizio le informazioni sui costi, sui ricavi e sugli investimenti, ivi comprese quelle inerenti alla struttura societaria del Concessionario medesimo, concernenti le operazioni intercorse con le società controllanti, con le controllanti di quest'ultima e con le imprese controllate/collegate. Tali informazioni sono fornite secondo gli schemi propri della contabilità analitica, con particolare riferimento ai prezzi di regolamento delle operazioni infragruppo, questi ultimo confrontati con i prezzi di mercato;

Art.3, comma 2 euro 100.000,00

-mancata trasmissione, su richiesta del Concedente e, in ogni caso, con cadenza trimestrale, delle informazioni inerenti i dati economici, finanziari, tecnici e gestionali della concessione, conformemente alle indicazioni fornite dal Concedente medesimo, anche in via telematica, nonché i rapporti di controllo e collegamento del Concessionario con altri soggetti e l'esercizio delle facoltà di cui all'art.27 della Convenzione Unica, consentendo al Concedente ogni attività di verifica ed ispezione ritenuta opportuna in ordine alle modalità di raccolta, elaborazione e trasmissione dei dati medesimi;

Art.3, comma 2 euro 25.000,00

-mancata certificazione del bilancio, ai sensi dell'art.11 comma 5 L.498/92 e s.m.i, a mezzo di una società di revisione, anche se società non quotata in borsa, da scegliere ai sensi della normativa vigente;

Art.3, comma 2 euro 1.000.000,00

-mancato mantenimento di adeguati requisiti di solidità patrimoniale, come disciplinato dall'art.3 della Convenzione Unica;

Art.3, comma 2 **euro 500.000,00**

-mancata previsione e mantenimento nel proprio statuto di idonee misure atte a prevenire i conflitti di interesse degli amministratori e, per gli stessi, speciali requisiti di onorabilità e professionalità, nonché per almeno alcuni di essi, di indipendenza;

Art.3, comma 2 euro 200.000,00

-mancato rispetto dell'obbligo di affidare i lavori, servizi e forniture nel rispetto della normativa vigente;

Art.3, comma 2 **euro 25.000,00**
(per ogni affid.in violazione)

-mancato rispetto dell'obbligo di aggiudicare i contratti relativi alle procedure di affidamento nei termini di cui all'art.3 della Convenzione Unica;

Art.3, comma 2 euro 25.000,00
(a violazione)

-mancato rispetto dell'obbligo di vietare la partecipazione alle gare per l'affidamento di lavori alle imprese, comunque collegate ai concessionari, che siano realizzatrici della relativa progettazione;

Art.3, comma 2 euro 25.000,00
(a violazione)

-mancato mantenimento, nel proprio statuto, della presenza nel Collegio Sindacale di un funzionario del Ministero delle Infrastrutture;

Art.3, comma 2 euro 1.000.000,00

-mancato aggiornamento e messa a disposizione del Concedente del Catasto Stradale Informatizzato (art.13 comma 6 DLgs 285/1992 Nuovo Codice della Strada);

Art.3, comma 3 euro **500.000,00**

-mancata richiesta di preventiva autorizzazione del Concedente per l'esecuzione di operazioni di cui all'art.10bis della Convenzione;

euro 5.000.000,00

-mancato rispetto dell'obbligo di comunicare l'entità degli accantonamenti di cui all'art.3 comma 2 lett.dd2) entro il 28 febbraio di ciascun anno;

Art.3, comma 2 euro 1.000.000,00

-mancato rispetto dell'obbligo di accantonamento nei termini di cui all'art.3 della Convenzione Unica fatte salve eventuali discordanze di calcolo o di interpretazione che non daranno luogo all'applicazione di sanzioni solo laddove sanate dal Concessionario entro un congruo termine;

Art.3, comma 2 euro 2.000.000,00

-mancato rispetto dell'obbligo di dare immediata comunicazione al Concedente, in particolare, qualora constati la realizzazione di una nuova opera all'interno della fascia di rispetto dell'autostrada;

Art.3, comma 6 euro 25.000,00

-mancato rispetto dell'obbligo di trasmettere al Concedente, entro due mesi dalla data di approvazione, il bilancio di esercizio approvato dall'Assemblea ed eventualmente il bilancio consolidato;

Art.10, comma 1 euro 100.000,00

-mancato rispetto dell'obbligo di comunicare al Concedente, entro 30 giorni successivi all'operazione, le variazioni delle partecipazioni di cui al comma 4 dell'art.10 della Convenzione Unica;

Art.10, comma 7 euro 100.000,00

-mancato rispetto dell'obbligo di comunicare al Concedente le eventuali modificazioni dello Statuto entro 30 giorni dalla loro attuazione;

Art.10, comma 7 euro 25.000,00

-mancato rispetto dell'obbligo di corrispondere ai soggetti legittimati un canone annuo fisso in misura pari al 2,4% dei proventi netti dei pedaggi;

Art.12, euro 100.000,00

-mancato rispetto dell'obbligo di corrispondere un canone annuo, nella misura di cui all'art.13 della Convenzione Unica, su tutti i ricavi conseguiti dalle subconcessioni sul sedime autostradale e dalle altre attività collaterali ivi svolte, comprese quelle relative allo sfruttamento per fini commerciali delle reti di telecomunicazioni ;

Art.13, euro 50.000,00

-mancata redazione della carta dei Servizi con indicazione degli standard di qualità dei singoli servizi;

Art.30, euro 1.000.000,00

-mancato aggiornamento annuale della Carta dei Servizi entro il 31 dicembre con indicazione degli standard di qualità dei singoli servizi nei termini di cui alla Convenzione Unica;

Art.30,

euro 100.000,00

-mancata ottemperanza alle richieste di informazioni da parte del Concedente relative alle attività oggetto di concessione, entro un termine congruo comunque non inferiore a cinque giorni lavorativi decorrenti dalla data di ricezione della richiesta, potrà essere inviata anche a mezzo racc.a.r o pec. Per particolari richieste il Concedente potrà fissare un termine di risposta diverso, che dovrà comunque essere congruo, in ragione della natura delle informazioni richieste;

euro 25.000,00

(per ogni mancata risposta)

-mancata ottemperanza alle richieste di informazioni da parte del Concedente connesse all'effettuazione di controlli, entro un termine congruo comunque non inferiore a dieci giorni lavorativi decorrenti dalla data di ricezione della richiesta;

euro 25.000,00

(per ogni mancata risposta)

-trasmissione al Concedente di informazioni e documenti non veritieri, fatti salvi errori materiali;

di carattere tecnico euro 25.000,00

di carattere amministrativo euro 50.000,00

di carattere finanziario euro 100.000,00

Capitolo 3
Penalità

3.1 Ambito di applicazione delle penali

Il presente Disciplinare fissa le fattispecie di inadempimento da parte del Concessionario alle disposizioni della Convenzione Unica e dei successivi Atti Aggiuntivi a cui si applicano le penalità, ai sensi di quanto disposto dal comma 83 lett.h) dell'art.2 del decreto legge 262/2006, così come convertito con modificazioni dalla Legge 286/2006 n. 286 e s.m.i

3.2 Entità delle penalità

L'entità della penalità è determinata in misura fissa;

3.3.Competenza

Il soggetto competente a comminare le penali di cui al presente disciplinare, è individuato, ai sensi dell'art.2 comma 86 del Decreto legge 262/2006,convertito con modificazioni nella legge 286/2006 e smi nel MIT-Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali

3.4 Ambito ed accertamento delle penalità

Le penali vengono applicate a seguito di accertamento, da effettuarsi nel rispetto della normativa vigente, di inadempimento ad uno degli obblighi posti dall'art.3 della Convenzione Unica, ed alcuni dei quali in prosieguo rilevati anche a seguito di

- a) Richiesta di documenti, informazioni, dati inerenti le attività oggetto di concessione;
- b) Accesso alle banche dati del Concessionario inerente le attività oggetto di concessione;
- c) Accesso agli uffici competenti e/o luoghi in cui occorre effettuare le rilevazioni utili al controllo inerente le attività oggetto di concessione

Gli inadempimenti che possono dar luogo a penali afferiscono agli obblighi previsti dall'art.3 e in particolare alle seguenti tipologie di obbligazioni:

- Progettazione
- Esecuzione lavori
- Esercizio
- Disallineamenti rilevati a seguito dell'espletamento del programma annuale di monitoraggio (PAM)

3.5 Procedura per l'applicazione delle penali a seguito di inadempimento degli obblighi previsti dall'art.3 della Convenzione Unica

Nel caso in cui il Concedente accerti un inadempimento degli obblighi posti dall'art.3 della Convenzione e/o dalla legge, il medesimo provvede alla immediata contestazione e contestuale messa in mora del Concessionario, fissando un congrue termine che,

salvo i casi di urgenza, non potrà essere inferiore a 30 giorni e non superiore a 90 giorni, entro il quale il Concessionario dovrà adempiere o provvedere a fornire le proprie giustificazioni. Trascorso tale termine, senza che il concessionario abbia adempiuto ovvero presentato le proprie giustificazioni ovvero queste ultime non siano state motivatamente accettate dal Concedente, questi gli assegna con atto di intimazione un ulteriore termine non superiore a 30 giorni per adempiere; decorso inutilmente il quale il medesimo Concedente applica la penalità nella misura prevista dall'art.26 e dal presente disciplinare per lo specifico inadempimento.

Decorso vanamente il termine previsto dalla intimazione, ovvero in caso di estrema urgenza, il Concedente procede direttamente in danno del Concessionario all'esecuzione degli interventi di manutenzione e riparazione delle infrastrutture concesse.

In tali circostanze il Concedente addebita al Concessionario tutti i costi e gli oneri sostenuti per la progettazione, l'affidamento e la realizzazione degli interventi eseguiti in danno. Tali somme il Concessionario è tenuto a versarle al Concedente entro 30 giorni dalla ricezione della rendicontazione documentata di tali spese.

Al Concessionario è applicata anche una ulteriore penale pari al 10% delle somme spese dal Concedente per l'esecuzione in danno.

In aggiunta alle penali sopra indicate il Concessionario è tenuto al risarcimento degli eventuali maggiori danni subiti dal Concedente quale conseguenza del ritardato adempimento e/o della violazione dei propri obblighi.

La reiterazione delle violazioni, che comporti sanzioni per un ammontare complessivo alle soglie previste nel presente disciplinare, determina grave inadempimento con le conseguenze indicate dall'art.9 della Convenzione Unica, come modificato dal secondo Atto Aggiuntivo.

Se per il medesimo inadempimento sono previste altresì sanzioni ai sensi dell'art 25 della Convenzione Unica, le penali non si intendono alternative alle sanzioni.

3.6 Procedura in caso di grave inadempimento degli obblighi previsti dall'art.3 della Convenzione Unica

In caso di grave inadempimento il Concedente contesta gli addebiti al Concessionario, assegnando un termine non inferiore a 30 giorni e non superiore a 60 giorni per la presentazione delle proprie controdeduzioni. Ricevute e valutate queste ultime, in caso di non condivisione delle stesse il Concedente richiede ad una Commissione paritetica, nominata entro 60 giorni dalla contestazione del grave inadempimento, di produrre una

relazione istruttoria sui fatti contestati corredata da tutta la documentazione necessaria allo scopo di accertare la gravità dell'inadempimento e conseguente imputabilità.

La Commissione è formata da 3 componenti di comprovata esperienza giuridica o tecnica e ingegneristica nell'ambito di infrastrutture autostradali. I componenti della Commissione sono nominati:

- uno dal Concedente all'atto di contestazione degli addebiti al Concessionario
- uno dal Concessionario entro il termine fissato per le proprie controdeduzioni. Se il Concessionario non indica il proprio componente, il Concedente procede senza parere della Commissione paritetica
- uno di comune accordo tra Concedente e Concessionario. In ipotesi di mancato accordo entro 10 giorni dalla designazione degli altri 2 componenti, la nomina sarà effettuata dal Presidente del Consiglio di Stato con oneri posti a carico del Concessionario.

E' da ritenersi grave quell'inadempimento delle obbligazioni previste dall'art.3 della Convenzione Unica o dalla legge che rivesta carattere definitivo e tale da determinare una gravissima compromissione della funzionalità o della sicurezza di una parte qualificante dell'infrastruttura.

La relazione prodotta dalla Commissione paritetica viene da questa comunicata sia al Concedente sia al Concessionario entro 30 giorni, termine che può essere protratto sino a 90 giorni dalla richiesta in caso di motivata complessità dell'accertamento.

Il mancato rispetto della tempistica indicata determina responsabilità in capo alla Commissione.

Il Concedente, accertato il grave inadempimento sulla base della relazione prodotta dalla Commissione paritetica, dichiara la risoluzione ipso iure della Concessione.

In caso di risoluzione del contratto concessorio, il Concessionario ha diritto ad un importo corrispondente al valore delle opere realizzate oltre oneri accessori al netto degli ammortamenti. Per le opere non ancora collaudate verranno riconosciuti i costi effettivamente sostenuti dal Concessionario.

L'efficacia del provvedimento di risoluzione del contratto di concessione per grave inadempimento non è sottoposta alla condizione del versamento delle somme dovute dal Concedente come sopra specificate.

Viene riconosciuto altresì al Concedente il diritto al risarcimento di tutti i danni derivanti dall'inadempimento del Concessionario.

Il Concessionario è comunque obbligato, in caso di risoluzione della concessione e nelle more del subentro di un nuovo concessionario a proseguire, su richiesta del Concedente nella gestione delle infrastrutture alle condizioni e secondo le modalità dettate dalla Convenzione Unica e successivi Atti Aggiuntivi allo scopo di garantire continuità e

regolarità del servizio e garantendo gli obblighi manutentivi posti a salvaguardia della sicurezza della circolazione.

Il Concessionario riceverà alla data di consegna dell'infrastruttura la corresponsione dell'
"importo corrispondente al valore delle opere realizzate oltre oneri accessori al netto degli ammortamenti e per le opere non ancora collaudatei costi effettivamente sostenuti" dal concessionario subentrante , che subentrerà in tutti i rapporti giuridici attivi e passivi del concessionario uscente .

Capitolo 4

Penalità sulla Progettazione

4. Progettazione

Il Concedente applica al Concessionario, in caso di violazioni afferenti la progettazione, oltre alle penali di cui all'art.26 della Convenzione le seguenti penalità:

- Mancato rispetto della prescrizione per cui i progetti devono indicare le caratteristiche delle opere e le cautele da osservare per gli attraversamenti di corsi d'acqua e delle strade pubbliche, nonché per gli allacciamenti a queste ultime;

euro 10.000,00

Capitolo 5

Penalità sulla Esecuzione Lavori

5. Esecuzione dei lavori

Il Concedente applica al Concessionario, in caso di violazioni afferenti l'esecuzione dei lavori, le penalità di cui all'art.26 della Convenzione Unica

Capitolo 6

Penalità sulle Attività di esercizio

6.1 Obblighi sottoposti a penale derivanti da disposizioni convenzionali

- Mancato rispetto dell'obbligo di presentare all'esame del Concedente entro il mese di novembre di ciascun anno, il programma dei lavori di ordinaria manutenzione che intende eseguire nell'anno successivo. La classificazione degli interventi di cui sopra è riportata nell'Allegato F alla Convenzione;

Art.3, comma 2 euro 10.000,00

(per ogni giorno di ritardo)

- Mancata attivazione e mantenimento di un servizio di soccorso stradale;

Art.3, comma 2 euro 1.000.000,00

- Mancato adempimento dell'obbligo di apporre, a proprie spese, i segnali indicatori di avvio in autostrada sulle strade pubbliche, previo accordo con gli enti proprietari di dette strade;

Art.20, comma 10 euro 25.000,00

- Apertura ed esercizio di ciascuna autostrada o dei tratti funzionali della stessa in assenza di esplicita autorizzazione del Concedente;

Art.23, comma 2 euro 200.000,00

- Esercizio delle facoltà di cui all'art.27 della Convenzione Unica, che interessano la sede delle autostrade e sue pertinenze, creando impegni verso terzi di durata superiore al periodo residuo di concessione dell'esercizio autostradale, in assenza di esplicita autorizzazione del Concedente;

Art.27, comma 2 euro **25.000,00**

- Mancata osservanza della prescrizione per cui allo scadere della concessione tutte le opere che, per l'esercizio delle concessioni di cui al comma 1 dell'art.27, vengono costruite da terzi, su aree costituenti pertinenza dell'autostrada, sono trasferite in buono stato di conservazione in proprietà al Concedente allo scadere della Concessione; gli atti del Concessionario, con i quali siano state accordate a terzi le concessioni di cui alla lett. b) del comma 1 dell'art.27, devono prevedere analogo obbligo del terzo in favore del Concedente;

Art.27, comma 3 euro **25.000,00**

- Mancata indicazione, da parte del Concessionario, ai concessionari di servizi pubblici di linea, ai soggetti titolari delle concessioni relative alle occupazioni ed alle utilizzazioni della sede delle autostrade e relative pertinenze ed ai soggetti terzi che erogano le attività strumentali e ausiliarie, delle cautele che devono essere osservate;

Art.27, comma 4

euro 25.000,00

- Concessione, in assenza della preventiva autorizzazione del Concedente, a particolari categorie di utenti di forme di abbonamento per il transito sulle autostrade o altre agevolazioni, finalizzate a facilitare la riscossione dei pedaggi o ad incrementare il traffico sulle autostrade;

Art.28, comma 1

euro 25.000,00

(per iniziativa)

- Qualora il valore Q medio del quinquennio conclusosi il 30 giugno di ciascun anno, calcolato come precisato nell'allegato C alla Convenzione Unica, risultò inferiore al Q Medio determinato per il quinquennio conclusosi il 30 giugno 2006, il Concessionario è tenuto a pagare una penale pari a:

euro 2.000.000,00

6.2 Obblighi sottoposti a penale derivanti da disposizioni del Concedente

- Mancato rispetto dell'obbligo di informare il Concedente di eventuali accordi formali tra il Concessionario ed enti o organismi diversi che abbiano diretto impatto sull'esercizio autostradale:**euro 10.000,00**

- Mancato rispetto dell'obbligo di assicurare servizi all'utenza autostradale nel periodo delle festività, nei termini indicati dal Concedente;

euro 10.000,00

- Mancato rispetto del “disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per categoria di strada, da adottare per il segnalamento temporaneo dei cantieri di lavoro” di cui al Decreto MIT 10.07.2002

euro 10.000,00

(a violazione)

- Mancato rispetto dell'obbligo di applicazione dell'art.23 del Nuovo Codice della strada : pubblicità lungo le tratte autostradali in concessione. Non sono soggette a penali le pubblicità abusive apposte da terzi;

euro 10.000,00
(a violazione)

- Mancato rispetto dell'obbligo di trasmissione della situazione di avanzamento della spesa relativa a lavori di ordinaria manutenzione del 1° semestre anno in corso, entro il 31 luglio di ciascun anno;

euro 10.000,00

- Mancato rispetto dell'obbligo di invio schede di contabilità analitica su base annua entro il 31 marzo di ogni anno e su base trimestrale entro il 10 maggio per il primo trimestre, 10 agosto per il secondo trimestre, 10 novembre per il terzo trimestre;

euro 10.000,00

- Mancato rispetto dell'obbligo di invio, preventivo, delle indicazioni di inizio e termine delle deviazioni adottate in occasione di particolari ed onerosi lavori da eseguirsi lungo la rete autostradale di competenza che comportino significativi impatti sul traffico di durata non inferiore a cinque giorni;

euro 10.000,00
(a violazione)

- Mancato ripristino, salvo comprovate oggettive difficoltà operative, delle parti della struttura autostradale danneggiata con perdita di funzionalità a seguito di incidenti stradali, massimo entro 3 giorni dal verificarsi del sinistro;

euro 10.000,00
(a violazione)

- Mancata tenuta delle registrazioni di eventi di significativa turbativa al traffico registratisi sulla sede autostradale per un periodo di 12 mesi;

euro 500.000,00

Capitolo 7

Programma Annuale di Monitoraggio

7.1 Rispetto dei livelli di servizio

Ferma restando l'attività ordinaria di vigilanza da parte del Concedente, il rispetto dei livelli dei servizi da parte del Concessionario è verificato dal Concedente stesso sulla

base di un programma annuale di monitoraggio e controllo, svolto dal medesimo Concedente in contraddittorio con il Concessionario.

I controlli inerenti all'allineamento agli standard di riferimento dei livelli di servizio vengono effettuati seguendo le modalità che saranno contenute nel Programma Annuale di Monitoraggio.

Il Programma verrà definito dal Concedente in accordo con il Concessionario e riguarderà i tratti non interessati da cantieri.

Tutte le eventuali segnalazioni del Concedente dovranno essere verificate in contraddittorio con il Concessionario che sarà invitato a partecipare alla verifica.

Il Programma Annuale di Monitoraggio, aggiornato con cadenza annuale, dovrà prevedere due visite annue su ogni tratta da effettuare sempre in contraddittorio con il Concessionario e dovrà contenere:

- ✓ L'elenco degli elementi soggetti a valutazione con la definizione esplicita:
 - del campo di applicazione
 - dei parametri da rilevare;
 - dello standard di riferimento;
- ✓ L'indicazione della suddivisione dei tronchi della rete del Concessionario. Ogni tronco dovrà avere lunghezza non superiore a 80km.Ogni segnalazione dovrà riferirsi ad uno dei tronchi in cui è stata suddivisa la rete;
- ✓ L'indicazione del personale MIT-SVCA autorizzato a fare i controlli nonché riportare l'indicazione del personale del Concessionario autorizzato a partecipare alle visite di controllo;
- ✓ Il numero di controlli previsti nell'anno uguale per tutte le società concessionarie.

7.2 elementi sottoposti a valutazione e relativi standard di riferimento

Le penali riguardano eventuali deficit di efficienza di alcuni elementi del corpo autostradale, e la loro corretta manutenzione, sulle tratte non interessate da cantieri.

Gli elementi da sottoporre a valutazione riguarderanno:

- ✓ Il grado di illuminazione dell'autostrada e delle sue pertinenze
- ✓ Lo stato della segnaletica orizzontale e verticale
- ✓ Lo stato di efficienza delle barriere di sicurezza
- ✓ Lo stato di manutenzione del verde
- ✓ Lo stato di integrità della rete di recinzione autostradale
- ✓ Lo stato della pavimentazione stradale
- ✓ I blocchi di circolazione dovuti ad eventi metereologici
- ✓ Tutti i parametri tecnici fissati da norme cogenti, nei termini dalle stesse imposti.

Per tutti gli elementi di cui sopra, vengono definiti:

1. **Il campo di applicazione.** Il campo di applicazione descrive l'elemento dell'autostrada a cui si riferisce lo standard
2. **I parametri da rilevare.** Le valutazioni si baseranno esclusivamente su misurazioni oggettive di parametri quantitativi da raffrontare a standard precisi e rappresentativi della reale efficienza delle manutenzioni effettuate.
3. **Lo standard di riferimento.** Lo standard di riferimento rappresenta una misura concordata al di sotto della quale viene attivata la procedura per l'applicazione delle penali. Gli standard fissati da norme sugli elementi sottoposti a valutazione sono da acquisirsi quali standard di riferimento.
4. **La procedura operativa di rilevamento.** La procedura di rilevamento della penale è, di norma, effettuata in contraddittorio.

Di seguito per ogni elemento di valutazione viene esplicitato il campo di applicazione e definiti i valori degli altri parametri

1. Illuminazione stazione di esazione

- Parametro : n.lampade spente/n.lampade totali
- Standard di riferimento: 20% di lampade spente sul totale delle lampade monitorate in stazione

2. Illuminazione svincoli

- Parametro: n.lampade spente/n.lampade totali
- Standard di riferimento: 15% di lampade spente sul totale delle lampade monitorate nello svincolo

3. Illuminazione corsia di accelerazione e decelerazione Area di Servizio

- Parametro: n.lampade spente/n.lampade totali
- Standard di riferimento: 15% di lampade spente sul totale delle lampade monitorate nelle corsie di accesso e di uscita dall'Area di Servizio

4. Illuminazione punti di interconnessione

- Parametro: n.lampade spente/n.lampade totali
- Standard di riferimento: 15% di lampade spente sul totale delle lampade monitorate nelle zone di interconnessione

5. Illuminazione Gallerie-intera lunghezza

- Parametro: n.lampade spente/n.lampade totali quando non sono disponibili sistemi ridondanti di illuminazione
- Standard di riferimento: 10% di lampade spente sul totale delle lampade monitorate nella galleria

6. Illuminazione Gallerie- tratto all'imbocco

- Parametro: n.lampade spente/n.lampade totali quando non sono disponibili sistemi ridondanti di illuminazione
- Standard di riferimento: 10% di lampade spente sul totale delle lampade monitorate nella galleria

7. Segnaletica Orizzontale- Asse Autostradale e pertinenze- Retroriflettenza

- Parametro: retroriflettenza segnaletica orizzontale
- Standard di riferimento: 100 cd/m² - su 90% su tratte minime di 20 km monitorate

8. Segnaletica Orizzontale- Asse Autostradale e pertinenze- Presenza e completezza

- Parametro: presenza della segnaletica orizzontale
- Standard di riferimento: 95% su tratte minime di 20 km monitorate

9. Segnaletica Verticale di pericolo e prescrizione- asse Autostradale e pertinenze

- Parametro: leggibilità compromessa della segnaletica verticale
- Standard di riferimento: 95% della segnaletica verticale visibile su tratte minime di 20 km monitorate

10. Segnaletica Verticale di indicazione Asse Autostradale e pertinenze

- Parametro: leggibilità compromessa della segnaletica verticale
- Standard di riferimento: 90% della segnaletica verticale visibile su tratte minime di 20 km monitorate

11. Catadriotti- efficienza

- Parametro: visibilità compromessa da ostacoli o comunque privi di riflettenza

- Standard di riferimento: 90% su tratte minime di 20 km monitorate

12. Catadriotti- presenza

- Parametro: n. catadriotti mancanti sul n.totale previsto
- Standard di riferimento: 90% su tratte minime di 20 km monitorate

13. Segnalazione luminosa cuspidi di stazione

- Parametro: n. segnali spenti in relazione alla totalità di quelli presenti in stazione
- Standard di riferimento: 15% segnali spenti sul totale dei presenti nella stazione monitorata

14. Barriere di sicurezza danneggiata da incidenti

- Parametro: barriere di sicurezza danneggiata da incidenti
- Standard di riferimento: barriera di sicurezza integra lungo l'intera estensione della rete, escluse le barriere danneggiate da incidenti verificatisi nell'arco dei 7 giorni precedenti o il cui danneggiamento è stato segnalato o denunciato nei 7 giorni precedenti.

15. Stato della pavimentazione- Asse Autostradale e pertinenze

- Parametro: presenza di abrasioni della pavimentazione di profondità ***h*** e di superficie ***S***
- Standard di riferimento: $h >$ dello stato di usura su tutta la tratta superficie considerata; $S > 100 \text{ cm}^2$ per ciascuna abrasione.

Questo parametro va escluso dal novero di quelli che concorrono alla sanzione per eccesso di segnalazioni

16. Manutenzione verde – Asse Autostradale e pertinenze

- Parametro: altezza "h" dell'erba nell'area compresa tra l'arginello e 1,5m dallo stesso, per lunghezza minima di 100m/km
- Standard di riferimento: $h < 40\text{cm}$ dal piano viabile.

17. Recinzione autostradale incluse le Aree di Servizio

- Parametro: presenza di apertura nelle recinzioni in misura pari o superiore a 20cm.

18. Aree di servizio e di sosta

Per quanto attiene le aree di servizio, verranno individuati, di intesa tra Concedente e Concessionario, ulteriori e definiti parametri, nonché determinati i relativi standard di riferimento, ad integrazione del presente Disciplinare.

I controlli inerenti l'allineamento agli standard di riferimento, secondo quanto stabilito dal Programma Annuale di Monitoraggio, vengono effettuati da personale MIT_SVCA autorizzato che procede alla visita periodica accompagnato da rappresentanti del Concessionario.

Procedura di applicazione della penale relativa ai mancati ripristini

1. a conclusione di ciascuna visita, vengono raccolte, in apposito verbale sottoscritto dai soggetti intervenuti, tutte le segnalazioni relative a disallineamenti dei parametri rispetto allo standard;
2. nel caso di assenza di segnalazioni, la vista si conclude positivamente, sempre con verbale, e non viene attivata alcuna procedura di penalità;
3. nel caso sempre da verbale risultino rilievi da parte del Concedente, il MIT -SVCA notifica al Concessionario comunicazione di non soddisfazione degli standard di riferimento sulle tratte oggetto di visita e assegna contestualmente un tempo pari a 10 giorni lavorativi per il ripristino degli standard;
4. Il Concessionario, riguardo alle segnalazioni di cui sopra, comunica al MIT-SVCA d'aver nei tempi fissati provveduto ad eseguire l'intervento con ripristino dello standard
5. È fatta salva la facoltà di MIT SVCA di disporre verifiche per controllare l'avvenuto ripristino:
 - se la verifica risulta positiva nessuna penalità viene comminata
 - se la verifica risulta negativa, si procede all'applicazione della penalità con comunicazione scritta al Concessionario

Al termine di ciascun anno vengono conteggiati il numero dei mancati ripristini di tutti i tronchi gestiti.

La penalità complessiva annua dovuta a fronte dei mancati ripristini si determina attraverso la seguente formula:

$$TP=N_{mr}I_{mr}$$

dove:

TP= totale penalità complessiva annua per mancati ripristini

N_{mr}=numero mancati ripristini

I_{mr}=importo unitario della penalità per i mancati ripristini

Per il primo anno I_{mr} è pari a 50.000 euro

Per gli anni successivi l'importo è aggiornato al 100% dell'indice Istat

Blocco dell'autostrada per precipitazioni nevose ed allagamenti- Procedura di applicazione della penale

L'eventuale penalità derivanti da blocco dell'autostrada per precipitazioni nevose ed allagamenti, coinvolgendo sia profili gestionali sia infrastrutturali, è disciplinata da specifica procedura, vale a dire:

1. verifica da parte di MIT-SVCA in contraddittorio con il Concessionario che il blocco sia riconducibile ad inadempienze gestionali dirette del Concessionario sulla base delle procedure condivise;
2. se la verifica è positiva ricorre applicazione della penale

Per la determinazione del valore della penale nel caso di blocco (S) è fissato, d'intesa con le concessionarie autostradali, l'Introito Unitario di Settore (I_{us}) caratteristico della intera rete autostradale a pedaggio. Con Introito Unitario di Settore si intende l'introito da pedaggio realizzato annualmente dall'insieme di tutte le concessionarie sul totale del traffico annuo espresso in veicoli*km. L'introito da pedaggio annuo complessivo è considerato al netto dell'IVA e dei sovrapprezz di cui alla L.296/2006 art 1 co 1021, e si riferisce all'anno precedente a quello della eventuale applicazione della penalità.

Il valore della penale nel caso di blocco causa neve/allagamenti S è così calcolato:

$$S = I_{us} \times TGM \times Lx(h/24)$$

Dove :

L = il numero di km del tronco autostradale soggetti a blocco moltiplicato per il numero delle carreggiate compreso tra due caselli con un minimo di 80km, ovvero l'intero tronco, in caso di estesa metrica inferiore;

TGM = il volume del traffico medio annuo della tratta oggetto di blocco;

h = la durata temporale del blocco espressa in ore;

I_{us} = rappresenta l'introito del pedaggio realizzato annualmente dall'insieme di tutti i Concessionari sul totale del traffico annuo espresso in veicoli*km.

7.3 Segnalazioni di inadempimento: Procedura di applicazione penale

Per ciascuno dei tronchi della rete di competenza il Concessionario viene conteggiato il numero di segnalazioni effettuare nell'ambito del Programma Annuale di Monitoraggio (PAM).

Alla fine di ciascun periodo (esercizio annuale), per ogni concessionario, si conteggia il numero dei tronchi (N_{t15}) nei quali il numero di segnalazioni verificate risulta superiore a 15 (ma minore di 30) e il numero di tronchi (N_{t30}) nei quali il numero di segnalazioni verificate risulta maggiore di 30.

In aggiunta a quanto precede è applicata una penale aggiuntiva attraverso la seguente formula:

$$PS = N_{t15}I_{t15} + N_{t30}I_{t30}$$

Dove:

PS = totale penalità annua relativa alle segnalazioni

I_{t15} =importo unitario della penale dovuta sui tronchi dove si è registrato un numero di segnalazioni maggiore di 15 ma minore di 30

I_{t30} =importo unitario della penale dovuta sui tronchi dove si è registrato un numero di segnalazioni maggiore di 30

Per il primo anno I_{t15} e I_{t30} valgono rispettivamente 20.000 euro e 40.000 euro.

Per gli anni successivi l'importo è aggiornato nella misura del 100% dell'indice Istat.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza
sulle infrastrutture stradali e la Vigilanza sui contratti concessionari autostradali



Tangenziale di Napoli S.p.A.

Il Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 28 luglio 2009

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per le strade e le autostrade,
l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la
Vigilanza sui contratti concessionari autostradali

Tangenziale di Napoli S.p.A.

Allegato O
Attestazione dei requisiti di solidità patrimoniale

**Il Atto aggiuntivo
*Tangenziale di Napoli***

Requisiti di Solidità Patrimoniale

Rapporto di solidità Patrimoniale (Debt Service Coverage Ratio – DSCR)

Il Concessionario, in ottemperanza a quanto disposto dall'articolo 11, comma 5, della legge 23 dicembre 1992, n. 498, è tenuto, al termine di ciascun esercizio, a dimostrare il rispetto del seguente rapporto di solidità patrimoniale calcolato sulla base dei dati consuntivi risultanti dall'ultimo bilancio approvato:

$$\frac{\text{FCO}}{\text{SD}} > 1,2$$

dove:

FCO = flusso di cassa operativo disponibile per il servizio del debito

SD = servizio del debito

Il flusso di cassa operativo disponibile per il servizio del debito (FCO) di ciascun esercizio è calcolato sulla base dei dati consuntivi dell'ultimo bilancio approvato ed è dato dalla somma algebrica delle seguenti poste di bilancio:

- (+) Utile dell'esercizio
- (+) Oneri (proventi) fiscali
- (-) Imposte sul reddito corrisposte
- (+) Oneri finanziari netti
- (+) Ammortamenti
- (+) Accantonamenti per rischi
- (+) Accantonamenti per oneri
- (+) Variazione fondo spese ripristino e sostituzione dei beni gratuitamente devolvibili
- (+) Svalutazioni (ripristini) di valore
- (+) Quota riscontata dei ricavi relativi alla X Investimenti
- **(=) Flusso di cassa operativo disponibile per il servizio del debito**

Il servizio del debito (SD) è pari alla rata annua costante, comprensiva della quota interessi e della quota capitale, necessaria al rimborso entro la scadenza della concessione del debito finanziario netto di fine esercizio risultante dall'ultimo bilancio approvato, assumendo un tasso di interesse di mercato.

Il valore del servizio debito (SD) è il risultato della risoluzione della seguente equazione:

$$\sum_{t=1}^s \frac{SD}{(1+i)^t} = DN$$

dove:

s = anni di durata residua della concessione

i = tasso di interesse di mercato pari alla media del tasso Euribor a 3 mesi rilevato nell'ultimo mese dell'esercizio di riferimento, maggiorato di un margine dell'1%

DN = debito finanziario netto di fine esercizio risultante dall'ultimo bilancio approvato.

Il debito finanziario netto (DN) è dato dalla somma algebrica delle seguenti poste di bilancio:

- (+) Passività finanziarie correnti
- (+) Passività finanziarie non correnti
- (-) Disponibilità liquide e mezzi equivalenti
- (-) Altre attività finanziarie correnti
- (-) Altre attività finanziarie non correnti

- (=) Debito finanziario netto**

Il debito finanziario netto (DN), calcolato come sopra, sulla base delle poste risultanti dall'ultimo bilancio approvato, è inoltre maggiorato dell'importo delle garanzie reali (pegni e ipoteche) e/o personali (fideiussioni) e dei finanziamenti concessi dal Concessionario a società in via diretta o indiretta controllate o partecipate operanti nel settore delle infrastrutture.

Nel caso in cui il Concessionario disponga tra le proprie fonti di finanziamento di finanziamenti infruttiferi (o a tasso agevolato), il valore del debito finanziario netto (DN) di fine esercizio di cui sopra è rettificato della differenza tra il valore nominale del debito infruttifero e il valore attuale netto dello stesso calcolato al medesimo tasso di cui sopra.

Il Concessionario è tenuto annualmente a comunicare al Concedente, entro 15 giorni dall'approvazione del bilancio d'esercizio, il calcolo del rapporto di cui sopra attestando il rispetto del vincolo di solidità patrimoniale richiesto pari a 1,2. Il Concessionario provvede

congiuntamente a trasmettere al Concedente le informazioni necessarie ai fini della verifica del corretto computo del rapporto, allegando altresì dichiarazione, da parte della società incaricata della revisione contabile del bilancio, di asseverazione della correttezza del computo fornito.

Qualora dal computo del debito finanziario netto (DN), come sopra calcolato sulla base del bilancio di esercizio approvato, risulti una posizione finanziaria netta creditoria, il rispetto del requisito patrimoniale si intende assolto, fermo restando che il Concessionario è tenuto a trasmettere al Concedente, nei medesimi tempi di cui al precedente paragrafo, le informazioni necessarie ai fini della verifica del corretto computo della posizione finanziaria creditoria e della relativa asseverazione da parte della società incaricata della revisione contabile del bilancio.

Qualora dal bilancio di esercizio approvato il rapporto di cui sopra risulti inferiore al livello minimo richiesto pari a 1,2, il Concedente provvede ai sensi dell'art. 10 bis della Convenzione alla comunicazione al Concessionario dell'inadempimento fissando un congruo termine, comunque non inferiore a 3 mesi, entro il quale il Concessionario dovrà provvedere a riequilibrare il rapporto al livello minimo richiesto mediante aumenti di capitale sottoscritti e versati da parte degli azionisti o strumenti assimilabili ovvero altri strumenti od operazioni idonee volte alla riduzione dell'esposizione debitoria. Nel caso in cui, decorso il termine di cui sopra, il Concessionario non abbia posto rimedio all'inadempimento, il Concedente può attivare la procedura di decadenza.

Rapporto finanziario - Loan Life Coverage Ratio (LLCR)

L'indice "Loan Life Coverage Ratio" (LLCR), consente di valutare la rischiosità di un determinato livello di indebitamento ed è calcolato, ad ogni aggiornamento del Piano Economico Finanziario, come rapporto tra il valore attuale netto (VAN) dei Flussi della gestione operativa (valutati fino all'ultimo anno di rimborso del debito) incrementato della liquidità, e l'ammontare del debito in essere al momento della valutazione.

Il tasso di attualizzazione dei flussi corrisponde al costo medio della provvista del debito a medio/lungo termine, come risultante dall'ultimo bilancio approvato.

$$\frac{\text{VAN} - \text{Flusso Gestione Operativa}}{\text{Debito Finanziario}}$$

$$\text{incrementato della liquidità}$$

dove:

VAN - Flussi gestione operativa incrementato della posizione finanziaria netta = somma di:

- valore attuale netto dei Flussi di liquidità della gestione operativa compresi tra l'istante di valutazione e l'ultimo anno di rimborso del debito;
- liquidità

Debito Finanziario = saldo debito finanziario all'istante di valutazione

$$\sum_{t=1}^s \frac{\text{Flusso Gestione Operativa}}{(1+i)^t} = \text{VAN (Flusso Gestione Operativa)}$$

dove:

s = anni di durata residua della concessione

i = costo medio del debito della Concessionaria

VAN - Flussi gestione operativa = valore attuale netto dei Flussi di liquidità della gestione operativa compresi tra l'istante di valutazione e l'ultimo anno di rimborso del debito

Il Flusso di liquidità della gestione operativa è dato dalla somma algebrica delle seguenti poste, direttamente desumibili dallo schema di Piano Economico Finanziario (Tabella 1 – Conto Finanziario):

- (+) Utile (Perdita) netto di esercizio
 - (+) Accantonamenti e ammortamenti
 - (+) Oneri finanziari da attualizzazione
 - (-) Altri proventi (Proventi da subconcessioni)
-

(=) Autofinanziamento

- Variazione capitale circolante netto
 - (+) operativo
-

Flusso di liquidità della gestione

(=) corrente

- (-) Costi capitalizzati
- (-) Investimenti in beni reversibili
- (+) Contributi in conto impianti
- (-) Investimenti in beni non reversibili

Investimenti per immobilizzazioni

(-) immateriali

(+/-) Saldo altri flussi gestione operativa

Flusso di liquidità della gestione

(=) operativa

Il debito finanziario è dato dalla somma algebrica delle seguenti poste, direttamente desumibili dallo schema di Piano Economico Finanziario (Tabella 4 – Conto Finanziamenti):

(+) Prestiti consolidati con garanzia dello Stato

 Prestiti consolidati senza garanzia dello

(+) Stato

(+) Fondo Centrale Garanzia

(+) ANAS

(+) Prestiti da contrarre a medio-lungo termine

(=) Debito finanziario



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza
sulle infrastrutture stradali e la Vigilanza sui contratti concessionari autostradali



Tangenziale di Napoli S.p.A.

Il Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 28 luglio 2009

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per le strade e le autostrade,
l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la
Vigilanza sui contratti concessionari autostradali

Tangenziale di Napoli S.p.A.

Allegato P
Elenco contenziosi

**Il Atto aggiuntivo
*Tangenziale di Napoli***

ALLEGATO P

CONTROPARTE	TIPO di GIUDIZIO	COMPETENZA	PATROCINANTE/I	OGGETTO	STATO di AVANZAMENTO	CONSIDERAZIONI
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE-AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI	RICORSO AMMINISTRATIVO	TAR CAMPANIA	AVV.ANNONI- AVV. TORCHIA	RICORSO PER ANNULLAMENTO DECRETO MIT PROT.31634 DEL 31.12.2019 CON CUI È STATO DISPOSTO CHE AI FINI DELL'ADEGUAMENTO TARIFFARIO PER IL 2020 TANGENZIALE DI NAPOLI APPLICI UN ADEGUAMENTO " PARI ALLO 0,00%"	GIUDIZIO IN CORSO - IN ATTESA DI FISSAZIONE UDIERZA	
AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI	RICORSO AMMINISTRATIVO	TAR PIEMONTE-Sez	AVV.TORCHIA	CON MOTIVI AGG. DELIB 79/2019/PER LA DEFINIZIONE DI UN NUOVO SISTEMA DI PEDAGGI AUTOSTRADALI	GIUDIZIO IN CORSO - IN ATTESA DI FISSAZIONE UDIERZA DI DISCUSSIONE	
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI-MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE-AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI	RICORSO AMMINISTRATIVO	TAR CAMPANIA	AVV.ANNONI- AVV. TORCHIA	RICORSO PER ANNULLAMENTO DECRETO MIT PROT 33102 del 31.12.2020 CON CUI È STATO DISPOSTO CHE AI FINI DELL'ADEGUAMENTO TARIFFARIO PER IL 2021 TANGENZIALE DI	GIUDIZIO IN CORSO - IN ATTESA DI FISSAZIONE UDIERZA	
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE	RICORSO AMMINISTRATIVO	TAR CAMPANIA	AVV.STAJANO-GARELLA	RICORSO PER ANNULLAMENTO DECRETO MIT PROT.578 DEL 31.12.2018 CON CUI È STATO DISPOSTO CHE AI FINI DELL'ADEGUAMENTO TARIFFARIO PER IL 2019 TANGENZIALE DI	GIUDIZIO IN CORSO - IN ATTESA DI FISSAZIONE UDIERZA	
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI	RICORSO AMMINISTRATIVO	TAR CAMPANIA	AVV.STAJANO-GARELLA	PROVV. SVCA 11446 DEL 21.06.2017 DI APPROVAZIONE PTV 1 DEI LAVORI DI ADEGUAMENTO IMPIANTI TECNOLOGICI ILLUMINAZIONE E VENTILAZIONE GALLERIE VOMERO,	GIUDIZIO IN CORSO -UDIERZA 24.02.21 -	
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI	RICORSO AMMINISTRATIVO	CONSIGLIO DI STAT	AVV.STAJANO-GARELLA	RICORSO PER ANNULLAMENTO SENTENZA TAR CAMPANIA N.988/2021 DI RIGETTO RICHIESTA TANG. DI ANNULLAMENTO PROVV. SVCA 11419 DEL 21.06.2017 DI APPROVAZIONE PTV 1 E PTV 2 DEI LAVORI ALLA STAZIONE DI CAPODIMONTE-NUOVO FABBRICATO E NUOVO PIAZZALE ADEGUAMENTO IMPIANTI TECNOLOGICI ILLUMINAZIONE E	AVVENUTO DEPOSITO	
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI	RICORSO AMMINISTRATIVO	TAR CAMPANIA SEZ	AVV.STAJANO-GARELLA	RICORSO PER ANNULLAMENTO ATTO DI COLLAUDO DEI LAVORI DI SOSTITUZIONE BARRIERE ANTIFONICHE KM 0,00 A KM 4,5 APPALTO 193	GIUDIZIO IN CORSO - IN ATTESA FISSAZIONE UDIERZA	
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI	RICORSO AMMINISTRATIVO	CONSIGLIO DI STAT	AVV.STAJANO-GARELLA	RICORSO PER ANNULLAMENTO SENTENZA TAR CAMPANIA N.5624/2019 DI RIGETTO RICORSO TANG. PER ANNULLAMENTO PROVV. SVCA DI APPROVAZIONE PTV DEI LAVORI DI ADEGUAMENTO VIADOTTO ARENA SANT'ANTONIO	GIUDIZIO IN CORSO	