



## INDICE

<b>PREMESSA</b> .....	<b>3</b>
<b>1. IL QUADRO DI RIFERIMENTO</b> .....	<b>3</b>
1.1. I poteri del CIPE in materia di regolazione economica .....	3
1.2. La delibera Linee Guida .....	5
1.3. Il NARS .....	6
1.3.1. <i>Struttura, composizione e funzionamento</i> .....	6
1.4. Il ruolo del NARS nella regolazione nei settori di competenza e nel contesto del trasferimento del CIPE presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri .....	9
<b>2. L'ATTUAZIONE DELLE LINEE GUIDA PER LA REGOLAZIONE NEI SERVIZI DI PUBBLICA UTILITÀ SOTTOPOSTI AL CIPE</b> .....	<b>11</b>
2.1. Lo stato della regolazione dei settori di pubblica utilità soggetti alle direttive del CIPE a settembre 2006 e l'attività attuativa del NARS (set. 2006 – dic. 2007) .....	11
2.2. Pareri rilasciati al CIPE .....	12
2.2.1. <i>Settore Autostradale</i> .....	12
2.2.2. <i>Settore Aeroportuale</i> .....	17
2.2.3. <i>Settore Marittimo</i> .....	20
2.3. Raccomandazioni .....	22
2.3.1. <i>Settore Idrico</i> .....	22
2.4. Pareri rilasciati ai Ministri .....	24
2.4.1. <i>Settore Autostradale</i> .....	24
2.5. Attività istruttoria .....	25
2.5.1. <i>Settore Ferroviario</i> .....	25
2.6. Collaborazioni istituzionali .....	29
2.6.1. <i>Settore idrico: collaborazione con CoViRI</i> .....	29
2.6.2. <i>Collaborazione con la Commissione Tecnica per la Finanza Pubblica</i> .....	31



## **PREMESSA**

La presente relazione è resa al Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) in ottemperanza a quanto disposto dalla delibera CIPE n.81 del 1998, recante “Regolamento del nucleo di consulenza per l’attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità previsto dalla delibera CIPE n.63 del 8 luglio 1998”, il cui art.1.3 stabilisce che *“il Nucleo predispone annualmente una relazione a questo Comitato sull’attività svolta”*.

La relazione articola in una prima sezione di carattere generale, in cui vengono inquadrare le competenze del Nucleo nell’ambito più ampio delle attività e competenze del CIPE, e una seconda sezione descrittiva dell’attività svolta, organizzata in funzione dell’iter seguito dai pronunciamenti del Nucleo per ciascun settore di competenza.

## **1. IL QUADRO DI RIFERIMENTO**

### **1.1. I poteri del CIPE in materia di regolazione economica**

L’assetto dei poteri di regolazione economica vigente in Italia attribuisce al CIPE funzioni significative in materia di determinazione delle tariffe dei servizi di pubblica utilità non regolamentati da un’autorità di settore.

Dal secondo dopoguerra fino ai primi anni novanta l’intervento pubblico in materia tariffaria è stato svolto attraverso azioni di “amministrazione” e di “sorveglianza” attuate dal Comitato Interministeriale dei Prezzi (CIP) e dai Comitati Provinciali dei Prezzi (CPP) e prevalentemente orientate a finalità anti-inflattive.

Negli anni novanta, alla soppressione di tali Comitati disposta con la Legge Finanziaria per il 1994 faceva riscontro il trasferimento al CIPE delle relative funzioni, tra cui i poteri generali di indirizzo in materia di prezzi e tariffe, operato dall’art. 5 del DPR n.373/94. Vi ricadevano, tra l’altro, il potere di emanare direttive e pareri vincolanti in ordine alla revisione dei prezzi di beni e servizi rilevanti per i consumi delle famiglie e le funzioni di controllo anti-inflazione previste dall’art. 12 della legge n.498/92 con riferimento alle tariffe dei servizi infrastrutturali forniti dalle imprese partecipate dagli enti locali.

Mutava nel frattempo l’orientamento delle politiche tariffarie: al minore rilievo delle finalità macroeconomiche di controllo dell’inflazione corrispondeva un’attenzione crescente ai temi

di un'allocazione efficiente delle risorse, anche connessa ai processi di privatizzazione e di apertura concorrenziale dei servizi pubblici.

In tale contesto, leggi specifiche attribuivano al CIPE poteri di intervento in materia di regolazione tariffaria sia per l'insieme dei settori di pubblica utilità, sia per taluni di essi.

Tra la prime è da citare il DLgs 5 dicembre 1997, n.430, che attribuisce al Comitato funzioni di coordinamento in tema di programmazione e politica economica, nonché di raccordo di quest'ultima con le politiche dell'Unione europea, anche attraverso la definizione di "*linee guida*" e di "*principi comuni per le pubbliche amministrazioni che esercitano funzioni in materia di regolazione dei servizi di pubblica utilità, ferme restando le competenze delle Autorità di settore*".

Ferma la distinzione dai settori in cui, anche in conseguenza di un'intensa evoluzione tecnologica e delle connesse interazioni con il lato della domanda, il processo di apertura dei mercati ha raggiunto stadi più evoluti (telecomunicazioni, ma anche energia elettrica e gas) e dove sono state istituite autorità amministrative indipendenti allo scopo garantire agli utenti adeguate forme di tutela, la conferma dei poteri di regolazione del CIPE sui restanti settori a rete di rango nazionale può essere ricondotta a un unico disegno di riforma della regolazione, affermatosi in Italia alla metà degli anni novanta, con l'avvio del processo di riassetto proprietario e della trasformazione dei mercati dei servizi pubblici.

Quelle competenze sono state ribadite dal riordino della struttura del Governo con cui, nel biennio 2006-07, sono state trasferite presso la Presidenza del Consiglio le funzioni di pertinenza del CIPE, incardinandone le strutture tecniche nel nuovo Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica al quale continuano a spettare funzioni in merito alla "*regolazione dei servizi di pubblica utilità non regolamentati da una specifica autorità di settore*".

Tra gli interventi di natura settoriale possono essere menzionati l'art. 11 della già citata legge n.498/92 in materia di pedaggi autostradali o l'art. 2 della legge n.172/95 che demandava al CIPE la determinazione delle tariffe acquedottistiche nelle more della definizione del cd. "Metodo Normalizzato" o, infine, il recente dispositivo contenuto nel comma 1030 dell'articolo unico della Legge finanziaria per l'anno 2007 che, ancora in materia di concessioni autostradali, attribuisce al CIPE, sentito il NARS, poteri deliberativi in ordine agli schemi di convenzione unica sottoscritti dalle controparti contrattuali.

## 1.2. La delibera Linee Guida

Il riferimento primario per la definizione delle politiche di regolazione tariffaria dei servizi di pubblica utilità non soggetti alla competenza di specifiche Autorità settoriali né già disciplinati da normative di tenore analogo è rappresentato dalla delibera 24 aprile 1996, n.65 (cd. *Linee Guida*), emanata dal CIPE in base ai poteri generali di cui al citato DPR n.373/94 e tenendo conto dei criteri stabiliti dall'art. 10 della legge n.537/93.

Tale delibera definisce appositi orientamenti e principi comuni ("*Linee Guida*") per le Amministrazioni competenti sulla regolazione dei servizi erogati da imprese di pubblica utilità. I suoi contenuti di fondo possono essere così sintetizzati:

- finalizzazione della regolazione al perseguimento di obiettivi di allocazione efficiente delle risorse in coerenza con condotte aziendali tese alla minimizzazione dei costi e al miglioramento della qualità dei servizi;
- ricorso al "contratto di programma" - ovvero, ove concretamente equivalente, al "contratto di servizio" - come strumento ordinario di regolazione dei servizi su di un arco pluriennale, da stipulare fra l'amministrazione di settore, di concerto con il Ministero dell'Economia, e il gestore del servizio, previo Parere del CIPE;
- integrazione nelle finalità e negli strumenti della regolazione tariffaria di obiettivi di qualità del servizio, anche in ottemperanza ai principi sull'erogazione dei servizi pubblici definiti dalla Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 gennaio 1994, declinati secondo standard prestazionali garantiti secondo le indicazioni contenute nelle convenzioni di concessione, ancorati ai migliori risultati conseguiti da comparabili realtà europee e inseriti nei meccanismi di regolazione incentivante in forma anche simmetrica;
- applicazione del principio del price-cap quale metodo generale di adeguamento delle tariffe, intese come prezzi massimi del servizio, con eventuale sua declinazione in termini di vincolo medio applicato a un paniere rappresentativo di prezzi (nel caso di pluralità di servizi forniti), in armonia con gli indirizzi predicati dalla legge n.481/95 per i servizi sottoposti a un'Autorità di settore;
- possibilità di disaggregare il fattore di recupero di produttività contenuto nella formula del price-cap nelle tre distinte componenti di: progresso tecnico, variazione di efficienza interna, rendimenti di scala;
- imposizione ai gestori dei servizi di rilevante interesse pubblico dell'obbligo di dotarsi di adeguati sistemi di contabilità industriale, anche al fine di evitare sussidi incrociati fra

diversi segmenti di servizio o di utenza e di agevolare lo sviluppo della concorrenza nel settore regolato;

- istituzione, con apposita delibera, di un organismo consulenziale investito dei compiti di applicazione delle Linee Guida, di promozione dell'omogeneità dei contenuti dei contratti di programma e di monitoraggio dei loro effetti, garantendo il perseguimento coordinato degli obiettivi di politica economica nel rispetto delle competenze delle Amministrazioni settoriali interessate: il Nucleo di consulenza per l'Attuazione delle linee guida per la Regolazione dei Servizi di pubblica utilità, o NARS, concretamente istituito dalla successiva delibera CIPE dell'8 maggio 1996, n.81.

### **1.3. II NARS**

Il NARS (Nucleo di consulenza per la Attuazione delle linee guida per la Regolazione dei Servizi di pubblica utilità) è un organo interministeriale consultivo del CIPE e dei singoli Ministri che ne facciano richiesta.

#### *1.3.1. Struttura, composizione e funzionamento*

Il NARS è composto da un Coordinatore, esperto esterno, e da rappresentanti delle Amministrazioni Centrali dello Stato e Enti, interessati direttamente o in modo trasversale, in materia tariffaria; per il suo funzionamento si avvale di un gruppo di esperti di regolazione - che curano l'istruttoria degli atti tipici del NARS - e della struttura del Dipartimento per la Programmazione ed il Coordinamento della Politica Economica, in particolare l'ex-ufficio III della segreteria del CIPE, oggi "*Servizio I dell'Ufficio per la regolazione dei servizi di pubblica utilità e per il coordinamento e il monitoraggio degli investimenti pubblici*", che svolge le funzioni di segreteria del Nucleo e cura i rapporti tra il CIPE e il NARS.

Su specifiche materie per le quali siano necessari approfondimenti possono essere istituiti gruppi di lavoro tematici, il cui coordinamento può essere affidato ad esperti della singola materia. In tal caso il Coordinatore indica il responsabile del gruppo e fissa i tempi per la conclusione dei lavori.

Il Coordinatore del NARS, dott. Alberto Biancardi, è stato nominato con delibera CIPE n.134/06, del 29 settembre; i membri del NARS sono stati nominati con decreti del Presidente del Consiglio; il collegio è stato costituito con DPCM del febbraio 2007 come riportato nella Tabella 1; in Tabella 2 sono riportati i nominativi dei collaboratori del

Coordinatore, ai quali va un particolare ringraziamento dai membri del nucleo per la qualificante collaborazione offerta.

Il Nucleo viene attivato su iniziativa del CIPE o dei singoli Ministri; si riunisce e assume le proprie deliberazioni a maggioranza semplice.

Dopo la sua ricostituzione a metà febbraio 2007, il Nucleo si è riunito una prima volta a metà del mese di febbraio e poi altre 12 volte sino al dicembre 2007<sup>1</sup>.

Nel corso dell'attività istruttoria, il Coordinatore ha attivato gruppi di lavoro informali sulle materie di competenza su cui si è esercitata l'attività del Nucleo; a tali gruppi hanno partecipato collaboratori del Coordinatore operanti presso il NARS, membri del NARS, rappresentanti delle amministrazioni interessate e di portatori di interesse rilevanti. Parallelamente, collaboratori del Coordinatore hanno partecipato a gruppi di lavoro ed incontri tecnici promossi dalle competenti Amministrazioni.

**Tabella 1 - Composizione del NARS al 31.12.2007**

(per ogni membro effettivo è prevista la possibilità di nominare un membro supplente)

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI	4 rappresentanti	Dr.ssa Laura CAVALLO <i>effettivo</i> Dr.ssa Caterina MANGANI <i>effettivo</i> Dr. Alessandro TONETTI <i>effettivo</i> Dr. Piero VOLPICELLI <i>effettivo</i> Arch. Roberto ARDIGÒ' <i>supplente</i> Dr.ssa Alessandra TORRONI <i>supplente</i>
MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE	3 rappresentanti	Dr. Mattia ADANI <i>effettivo</i> Dr. Salvatore AGLIANO <i>effettivo</i> Dr. Salvatore PARLATO <i>effettivo</i> Dr.ssa Rosa GRIMACCIA <i>supplente</i> Dr.ssa Stefania PASQUINO <i>supplente</i>
MINISTERO DELL'AMBIENTE, DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE	1 rappresentante	Ing. Bruno AGRICOLA <i>effettivo</i> Dr. Alessandro NARDI <i>supplente</i>

<sup>1</sup> Le sedute del NARS nel corso del 2007 si sono svolte nelle date: 14 febbraio; 16 marzo; 16 e 22 maggio; 11 giugno; 16 luglio; 10 ottobre; 5, 8, 19, 23 e 26 novembre.

MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI	1 rappresentante	Dr. Mario FIORENTINO <i>effettivo</i> Dr. Mario RECUPERO <i>supplente</i>
MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO	2 rappresentanti	Dr. Claudio DELLA VENTURA <i>effettivo</i> Dr. Felice LOPRESTO <i>effettivo</i> Ing. Aldo CRITELLI <i>supplente</i> Dr.ssa Angela SANTACROCE <i>supplente</i>
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE	2 rappresentanti	Dr. Paolo Emilio SIGNORINI <i>effettivo</i>
MINISTERO DEI TRASPORTI	3 rappresentanti	Ing. Alberto CHIOVELLI <i>effettivo</i> Dr. Mario PELOSI <i>effettivo</i> Dr. Massimo PROVINCIALI <i>effettivo</i> Dr. Ennio CRISCI <i>supplente</i> Dr. Enrico FINOCCHI <i>supplente</i> Ing. Paolo SAPPINO <i>supplente</i>
MINISTERO DELLE POLITICHE AGRICOLE ALIMENTARI E FORESTALI	1 rappresentante	Ing. Giorgio DE RITA <i>effettivo</i>
CONFERENZA PERMANENTE STATO-REGIONI-PROVINCIE AUTONOME	2 rappresentanti	Dr. Paolo GARGIULO <i>effettivo</i> Dr. Antonello TURTURIELLO <i>effettivo</i> Dr. Andrea Ezio CANEPA <i>supplente</i> Dr.ssa Natalia DI VIVO <i>supplente</i>
CONFERENZA STATO-CITTÀ E DELLE AUTONOMIE LOCALI	2 rappresentanti	Avv. Harnald BONURA <i>effettivo</i> Dr. Renzo MASOERO <i>effettivo</i> Dr. Paolo CORTESINI <i>supplente</i> Dr.ssa Luisa GOTTARDI <i>supplente</i>
ISTAT	1 rappresentante	Dr. Roberto MONDUCCI <i>effettivo</i> Dr. Mauro POLITI <i>supplente</i>
ISAE	1 rappresentante	
COMITATO DI VIGILANZA SULL'USO DELLE RISORSE IDRICHE.	Per le materie attinenti alle tariffe idriche, il NARS integrato da un rappresentante del Comitato	Prof..Saverio BARATTA <i>effettivo</i>

**Tabella 2 - Collaboratori del Coordinatore, operanti presso il NARS**

Dr.ssa Elena GALLO	Esperto economico PCM
Dr.ssa Maria MARTOCCIA	Esperto economico PCM
Dr.ssa Marzia MINOZZI	Componente Unità Tecnica Finanza di Progetto - PCM
Dr. Piero RUBINO	Componente UVAL - Ministero dello Sviluppo Economico
Dr. Pier Vincenzo RAMETTA	Componente segreteria tecnica del Sottosegretario alla PCM con delega al CIPE, Prof. Fabio Gobbo
Avv. Walter VASSELLI	Esperto giuridico PCM

#### **1.4. Il ruolo del NARS nella regolazione nei settori di competenza e nel contesto del trasferimento del CIPE presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri**

Il NARS concorre a definire e promuovere l'applicazione delle linee guida di regolamentazione dei settori di pubblica utilità definite dal CIPE, nel rispetto della competenza delle singole amministrazioni interessate, per favorire l'omogeneità di contenuto dei diversi contratti di programma ed effettuare il monitoraggio degli effetti derivanti dai contratti stessi, al fine di consentire il perseguimento coordinato degli obiettivi di politica economica del Governo.

In generale, il NARS può svolgere in materia tariffaria tutti i compiti che gli vengano affidati dal CIPE o richiesti dai singoli Ministri e, laddove ne ravvisi la necessità, può autonomamente proporre al CIPE e al Governo provvedimenti in materia, per i settori di pubblica utilità di competenza del Comitato.

In dettaglio, il NARS svolge le seguenti attività:

1. formula proposte al CIPE per eventuali modifiche e integrazioni alle Direttive sui servizi di pubblica utilità, anche ai fini di una più ampia e compiuta applicazione dei suoi principi, ovvero attinenti alla materia tariffaria;
2. formula proposte al Governo per ulteriori provvedimenti di cui ravvisi la necessità, su questioni comunque attinenti alla materia tariffaria;
3. può disporre, su incarico del CIPE o di un componente del NARS, indagini conoscitive sulle materie di competenza; a tal fine le Amministrazioni ed enti interessati prestano al Nucleo la massima collaborazione;

4. predispone annualmente una relazione sull'attività al CIPE.

Le caratteristiche qualificanti del ruolo del NARS sono quindi una specifica competenza tecnico-economica sulla regolamentazione settoriale, particolarmente tariffaria, e l'affiancamento alle strutture ministeriali competenti nei diversi settori di pubblica utilità soggetti a tariffa. Da tali caratteristiche deriva il duplice ruolo del NARS: come organismo di alta consulenza per il CIPE e per le altre amministrazioni centrali e come luogo di confronto delle istanze tecniche delle singole amministrazioni sugli specifici provvedimenti.

In virtù di tale ruolo, il trasferimento del CIPE dal Ministero dell'Economia e delle Finanze alla Presidenza del Consiglio, disposto dal DL n.181/06 (convertito con legge n.233/06), non ha comportato modifiche all'organizzazione e all'operatività del Nucleo.

## **2. L'ATTUAZIONE DELLE LINEE GUIDA PER LA REGOLAZIONE NEI SERVIZI DI PUBBLICA UTILITÀ SOTTOPOSTI AL CIPE**

### **2.1. Lo stato della regolazione dei settori di pubblica utilità soggetti alle direttive del CIPE a settembre 2006 e l'attività attuativa del NARS (set. 2006 – dic. 2007)**

Nel periodo di tempo che va dall'avvio del nuovo ciclo di governo (primavera del 2006) alla nomina del Coordinatore del NARS (settembre 2006) e giunge all'insediamento dell'organo collegiale presso il CIPE (febbraio 2007), la situazione dei settori di pubblica utilità soggetti alla regolazione del CIPE si presentava piuttosto variegata:

- nel comparto aeroportuale e in quello autostradale, alcune importanti innovazioni legislative<sup>2</sup> offrivano l'occasione di superare la perdurante situazione di incertezza normativa che ostacolava il recupero del ritardo infrastrutturale comune ai due settori, pur con caratteristiche fra loro diverse (assenza di un quadro di sviluppo strategico su scala nazionale nel caso aeroportuale; sostanziale stasi dell'attività di costruzione di nuove tratte in quello autostradale), impedendo di mitigare gli effetti esterni di uno sviluppo della mobilità superiore a quello dell'attività economica e di coglierne appieno i benefici;
- nel settore del cabotaggio marittimo, in quello postale e in quello ferroviario, il mutamento degli assetti proprietari (imminente nel primo di essi, oggetto di riflessioni strutturate nel secondo, obiettivamente meno ravvicinato nel terzo) e delle condizioni di mercato (concorrenza in atto da tempo nei primi due settori, già teoricamente perseguibile nel terzo) che si delineavano all'orizzonte imponevano una credibile definizione delle regole di gestione e di fornitura dei servizi, con chiare linee di demarcazione fra segmenti sottoposti alla regolazione pubblica e segmenti potenzialmente concorrenziali;
- nel settore idrico, limitatamente alle gestioni transitoriamente sottoposte alla regolazione del CIPE, che pure riguardano circa un terzo delle utenze domestiche, permaneva l'urgenza di adeguare le tariffe all'inflazione, ferme da un quadriennio: una

---

<sup>2</sup> Ci si riferisce, in particolare, nel caso degli aeroporti, alla legge n.248/05 sui cd. "requisiti di sistema", propedeutica alla ripresa delle azioni volte alla contrattualizzazione degli investimenti da parte dei gestori degli scali; per il settore autostradale, la legge finanziaria per l'anno 2007 che prevede la stipula di "convenzioni uniche" con i gestori di natura ricognitiva e novativa, in cui inserire, in un quadro di pianificazione di lungo termine, gli investimenti di riqualificazione della rete esistente e di costruzione di nuove tratte.

misura indispensabile, pur se di problematica accettabilità sociale, in assenza della quale è destinato ad accentuarsi il gravissimo deficit infrastrutturale del settore che amplifica lo scadimento dei livelli qualitativi del servizio e ostacola il processo di modernizzazione industriale, che costituiva il principale obiettivo della legge di riforma del 1994.

Nel dare corso agli adempimenti richiesti dalla legge e dalle delibere del CIPE, il NARS ha pertanto doverosamente tenuto conto della congiuntura istituzionale ed economica dei settori sottoposti alla sua competenza, descritta per sommi capi nelle righe precedenti.

La priorità più elevata è stata assegnata ai settori autostradale e aeroportuale, per i quali è stato emanato il maggior numero di atti tipici – essenzialmente “Pareri” – in gran parte finalizzati alla successiva assunzione di delibere da parte del CIPE; un intervento di tenore analogo ha riguardato il cabotaggio marittimo. Alcune azioni a carattere di Raccomandazione o di prima istruttoria hanno invece riguardato il settore idrico e quello dei servizi ferroviari.

Nei paragrafi che seguono vengono descritte le azioni svolte dal NARS nel periodo di riferimento della presente Relazione, in funzione dell’iter dei pronunciamenti per ciascun settore di competenza.

## **2.2. Pareri rilasciati al CIPE**

### *2.2.1. Settore Autostradale*

L’attività del NARS nel settore autostradale è stata finalizzata ad attuare quanto previsto nel DL n.262/06 (convertito con legge n.286/06) e nelle delibere CIPE n.1/07 e n.39/07.

Il DL n.262/06 ha previsto di ricondurre, per ogni concessionario, tutte le clausole convenzionali in vigore ad una convenzione unica, da stipulare entro un anno dalla data di scadenza dell’aggiornamento periodico o da quella in cui si creino i presupposti previsti dalla legge per l’aggiornamento del piano finanziario. Il processo di revisione delle convenzioni è posto in capo al Ministero delle Infrastrutture, di concerto con quello dell’Economia e Finanze, e sulle convenzioni uniche da approvare sono richiesti il Parere del NARS e l’esame del CIPE.

Il DL n.262/06 detta anche alcuni criteri cui le convenzioni uniche devono conformarsi: in tema di criteri di regolamentazione del rapporto concessorio, di obblighi dei concessionari e di compiti dell’ANAS.

I criteri di regolamentazione del rapporto concessorio hanno trovato una definizione più puntuale nella delibera CIPE n.1/07, successivamente modificata con la delibera n.39/07, che reca “direttiva in materia di regolazione del settore autostradale”.

Nelle more della ricostituzione del Nucleo, all’elaborazione della delibera n.1/07 hanno contribuito i membri competenti del precedente collegio del NARS, l’attuale Coordinatore e i collaboratori esperti in regolazione di cui il Nucleo poteva avvalersi all’epoca<sup>3</sup>.

La delibera dà seguito ai principi individuati nel DL n.262/06 allo scopo di evitare sovra-remunerazione dei fattori produttivi. In particolare, si afferma il principio per cui le immobilizzazioni sono remunerate in ragione del grado di realizzazione dell’investimento.

Sotto il profilo economico-regolatorio il meccanismo del *price-cap*, già in vigore nel settore per un periodo regolatorio quinquennale, viene meglio definito specificando quali siano i criteri di ammissibilità dei costi da remunerare in tariffa e adottando il metodo del costo medio ponderato del capitale (*WACC – Weighted Average Cost of Capital*) per il calcolo del tasso di congrua remunerazione del capitale investito.

Viene mantenuto l’incentivo all’efficienza del gestore (tramite la determinazione del parametro X, all’inizio del periodo regolatorio, si introduce inoltre il principio di gradualità, volto a consentire una distribuzione temporale di anomale variazioni nel livello dei costi riconosciuti).

È prevista una disciplina per il recupero di somme percepite come introiti tariffari in relazione a investimenti ritardati rispetto al cronoprogramma previsto nelle convenzioni e una più chiara allocazione del rischio di costruzione e progettazione; vengono specificate le caratteristiche di robustezza analitica, trasparenza e riproducibilità della metodologia da utilizzare per le stime di traffico e viene individuato un insieme di requisiti informativi minimi che deve accompagnarle.

La delibera prevede la redazione di linee guida applicative da parte dell’ANAS per la tenuta della contabilità regolatoria, strumento necessario ai fini dell’analisi dei costi e della definizione della loro ammissibilità, per l’allocazione delle quote di pertinenza degli investimenti a carattere generale, per l’individuazione delle aliquote tecnico-economiche di ammortamento.

---

<sup>3</sup> In particolare, hanno collaborato alla stesura della direttiva: il dott. Alberto Biancardi, l’ing. Mattia Adani, il dott. Pier Vincenzo Rametta, il dott. Piero Rubino.

Al dicembre 2007 sono state approvate dal CIPE le convenzioni uniche relative alle seguenti autostrade: Pedemontana lombarda; Bre.be.mi; Asti-Cuneo; Brescia-Padova; Cisa; Padova-Venezia; A4 – tratto in concessione a Satap; A21 – tratto in concessione a Satap.

È stato inoltre presentato al CIPE, e successivamente ritirato dall'esame, lo schema di convenzione relativo alla rete di Autostrade per l'Italia (ASPI).

Ciascuna convenzione è stata oggetto di Parere da parte del NARS (Pareri 3, 4, 5, 8, 9 e 10).

Fino all'esame degli schemi di convenzione relativi all'A4 e all'A21, il NARS ha sottolineato nella premessa ai pareri che l'assenza delle Linee Guida previste dalla del. CIPE n.1/07, ritenute uno strumento essenziale per valutare con criteri omogenei le convenzioni sotto il profilo economico-finanziario, impediva qualsiasi valutazione circa la congruità degli importi contenuti nei piani finanziari allegati alle convenzioni

Ad eccezione del caso relativo allo schema di convenzione tra ASPI e ANAS, il NARS ha espresso parere favorevole all'approvazione subordinatamente alla modifica di alcuni aspetti. Le prescrizioni indicate dal NARS sono state condivise dal CIPE e inserite nelle delibere del Comitato quali condizioni per l'approvazione delle convenzioni.

Nei pareri relativi alle prime convenzioni presentate per l'approvazione del CIPE (Pedemontana lombarda, Bre.be.mi, Asti-Cuneo, Brescia-Padova, Cisa, Padova-Venezia) il NARS ha evidenziato vari aspetti, quali: il carattere indicativo degli impegni assunti sulla base della progettazione preliminare (da consolidare in un piano finanziario aggiornato a valle della progettazione definitiva); la necessità di considerare esplicitamente in convenzione procedure di aggiornamento e revisione del piano finanziario; l'interpretazione del vincolo di *price-cap* sul livello tariffario medio; le modalità di applicazione del parametro X come parametro per i recuperi di efficienza e della metodologia del WACC al tasso di rendimento per il capitale impiegato; la necessità di fare esplicito riferimento alla durata del periodo regolatorio; inserimento in convenzione di una disciplina sul recupero delle quote tariffarie applicate per opere non ancora realizzate.

Rispetto alla mancanza di Linee Guida in grado di orientare la valutazione del piano finanziario allegato agli schemi di convenzione, il Ministero delle Infrastrutture ha asserito, nella nota del 24 settembre 2007, che le Linee Guida *“non possono introdurre nuove norme, rispetto a quelle già esistenti e introdotte peraltro con fonti di rango superiore, bensì essenzialmente possono stabilire procedure operative per assicurare attuazione alle disposizioni precettive contenute nelle leggi, nelle deliberazioni CIPE e nei testi*

*convenzionali.” ... “tali ‘disciplinari’ costituiscono piuttosto un posterius, non già un prius, per la formulazione dei piani economico-finanziari inerenti le predette convenzioni”.*

L'interpretazione del Ministero delle Infrastrutture è stata condivisa dalla Corte dei Conti in sede di registrazione delle delibere del CIPE.

Alla luce della posizione del Ministero delle Infrastrutture, in occasione dell'esame degli schemi di convenzione relativi all'A4 e all'A21 il NARS, considerando comunque necessaria l'adozione delle linee guida, ha approfondito la propria analisi del piano economico-finanziario allegato alle convenzioni stesse.

L'adozione delle Linee Guida è ritenuta comunque auspicabile, poiché queste permetterebbero di disciplinare nel dettaglio alcuni aspetti rilevanti nella definizione dell'equilibrio economico-finanziario delle convenzioni (quali l'ammissibilità dei costi operativi e delle spese di investimento; il calcolo del tasso di congrua remunerazione del capitale secondo la metodologia del costo medio ponderato del capitale; l'applicazione dell'ammortamento finanziario a quote differenziate; i criteri di ammortamento; l'utilizzo delle poste figurative). Peraltro, la redazione delle Linee Guida potrebbe essere l'occasione per aggiornare lo schema di Piano Finanziario contenuto nel D.I. n.125/1997, in coerenza con l'assetto regolatorio delineatosi a seguito dell'approvazione della Del. CIPE 39/07.

Rispetto alle convenzioni A4 e A21 e ai piani finanziari allegati è stato evidenziato che non emerge in che modo sia attuato l'efficientamento dei costi operativi e che nell'elaborazione dei parametri di efficienza e di remunerazione dei nuovi investimenti (X e K) sono state effettuate alcune dubbie scelte di carattere metodologico e tecnico. Ad esempio, in alcuni casi non sono inclusi costi operativi; i ricavi futuri sono definiti in funzione di una formula di adeguamento tariffario che non considera l'inflazione; i costi operativi sono espressi a moneta costante.

Il NARS ha ritenuto che le proprie osservazioni fossero in grado di incidere in modo potenzialmente significativo sull'equilibrio del piano economico-finanziario. Tenuto conto di ciò, ha ritenuto opportuno rimandare ad un approfondimento istruttorio, al fine di valutare compiutamente l'impatto economico-finanziario di quanto rilevato.

Alla metà del mese di ottobre il Ministero delle Infrastrutture ha presentato al CIPE ed al NARS per gli adempimenti prescritti dalla legge n.286/06 lo schema di convenzione tra ANAS e Autostrade per l'Italia (ASPI).

Il NARS ha espresso quindi il proprio Parere al CIPE sullo schema di convenzione nella seduta del 26 novembre (Parere n.10/07). Il Parere in questione è stato particolarmente

complesso, stanti la difficoltà di individuare la normativa di riferimento rispetto a cui valutare la conformità dello schema di convenzione e l'innovatività delle soluzioni identificate da ANAS e ASPI per le questioni di regolazione tecnico-economica rispetto ai modelli regolatori per il settore previsti dalla normativa vigente. Inoltre, la convenzione disciplina investimenti già assentiti in convenzione, alcuni ancora nel 1997, e nuovi investimenti, soggetti alla delibera n.39/07.

Nell'incertezza sulla specifica normativa di riferimento per la valutazione della convenzione unica tra ASPI e ANAS, il NARS ha suggerito al CIPE di disporre un supplemento di istruttoria, al fine di ottenere ogni utile chiarimento in materia, opportunamente interpellando il Consiglio di Stato.

Il NARS ha quindi espresso il proprio Parere in merito alla conformità degli aspetti di definizione dei rapporti economici derivanti dalla concessione rispetto ai principi e criteri generali di regolazione economica; alla rispondenza alla delibera CIPE n.39/07 dello schema di convenzione per la parte ad essa soggetta; all'articolato dello schema di convenzione, per quanto applicabile agli investimenti soggetti alla delibera n.39/07; ad alcune valutazioni in merito al confronto della dinamica tariffaria proposta nello schema di convenzione con la dinamica derivante dall'applicazione della convenzione vigente.

Dall'analisi effettuata dal NARS è emersa la non conformità ai principi e criteri generali di regolazione economica di molti elementi di definizione dei rapporti economici derivanti dalla Convenzione, in particolare con riferimento: alla formula di adeguamento tariffario; alla revisione periodica dei parametri della formula; al trattamento della qualità; al trattamento dell'inflazione nella formula tariffaria; alla durata del periodo regolatorio; alla definizione del canone di concessione; alle stime di traffico.

Per la parte soggetta alla delibera n.39/07 si sono riproposti molti dei problemi già sollevati dal NARS nell'esame dei precedenti schemi di convenzione sottoposti al CIPE per l'approvazione, così anche per l'articolato dello schema di convenzione.

Il Parere riporta anche la comparazione tra l'andamento tariffario previsto dal IV Atto Aggiuntivo della convenzione ASPI e quello risultante dallo schema di convenzione sottoposto per l'approvazione al CIPE: tale comparazione è però possibile solo per gli anni fino al 2012, poiché solo fino a tale data sono definiti i parametri che determinano i risultati tariffari secondo quanto previsto nel IV Atto Aggiuntivo; peraltro, essendo lo schema di convenzione proposto all'esame del CIPE/NARS impostato su una formula tariffaria fissa fino al 2038 (anno di scadenza della concessione) ed essendo previsioni economiche su periodi

così lunghi prive di attendibilità, lo stesso confronto perde significato, poiché non è possibile valutare il risultato economico complessivo della nuova convenzione proposta.

Alla luce delle considerazioni effettuate sugli argomenti citati, il NARS ha espresso Parere negativo sullo schema di convenzione tra ANAS e ASPI; in seguito a tale Parere il Ministero delle Infrastrutture ha ritirato la richiesta di esame da parte del CIPE, al fine di consentire al concedente gli opportuni approfondimenti.

L'attività nel NARS sul settore autostradale si è anche concretizzata in un Parere rilasciato al ministro delle Infrastrutture in merito agli adeguamenti tariffari per l'anno 2007; per ulteriori dettagli su tale attività si veda il paragrafo 2.4.

### 2.2.2. Settore Aeroportuale

Nel periodo cui questa *Relazione* si riferisce le attività del NARS relative ai servizi aeroportuali sono state scandite dagli adempimenti istituzionali richiesti dall'evoluzione della regolazione primaria del settore che, dopo alcuni anni di stasi, ha conosciuto un'improvvisa accelerazione a far tempo dallo scorcio del 2005. In estrema sintesi, i principali riferimenti normativi che hanno guidato l'attività del NARS in tale ambito sono i seguenti:

- DLgs 9 maggio 2005, n. 96, riguardante la revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione e le successive modificazioni ed integrazioni introdotte dal DLgs 15 marzo 2006, n.151 che prevede che l'ENAC stipuli con i singoli gestori aeroportuali contratti di programma che recepiscano la disciplina di regolazione vigente;
- DL 30 settembre 2005, n. 203, convertito con modificazioni dalla legge 2 dicembre 2005, n. 248, che ha parzialmente modificato il sistema di tariffazione dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva, confermando il meccanismo del price-cap, già previsto dalla delibera CIPE n. 86/00 ma rimasto sostanzialmente inattuato a causa di inadempimenti amministrativi (in primis la mancata adozione di schemi di contabilità analitica da parte dei gestori), e introducendo il criterio del cd. single till in virtù del quale una quota del margine netto conseguito dal gestore aeroportuale per i servizi commerciali non regolati svolti nell'ambito del sedime demaniale sia destinata alla riduzione dei diritti aeroportuali;
- DL 31 gennaio 2007, n. 7, convertito dalla legge 2 aprile 2007, n. 40, recante Misure urgenti per la tutela dei consumatori, la promozione della concorrenza, lo sviluppo di attività economiche e la nascita di nuove imprese, il cui art. 3 introduce specifiche

misure in materia di trasparenza delle tariffe aeree al fine di garantire ai consumatori un adeguato livello di conoscenza dei costi del servizio.

Nel contesto del descritto processo di evoluzione normativa, il NARS ha attivato un gruppo di lavoro informale<sup>4</sup> ed ha partecipato all'attività di consultazione pubblica dei soggetti istituzionali e di mercato, promossa dall'ENAC, al fine di completare il disegno della regolazione di settore, propedeutico alla stipula dei contratti di programma tra ENAC e gestori aeroportuali.

Il NARS è stato chiamato a esprimere formale parere in due distinte circostanze.

Un primo parere è stato reso nella seduta del 16 marzo 2007 con riferimento allo *Schema di riordino della tariffazione dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva* presentato dal Ministro dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, al CIPE (Parere n.2/07). In tale atto il Nucleo esprime una valutazione positiva sullo schema di riordino, avanzando contestualmente alcune proposte migliorative concernenti, al di là di alcuni aspetti dettaglio di natura prevalentemente definitoria o metodologica, i seguenti profili:

- la modalità di riconoscimento in tariffa della parte di opere realizzate con finanziamenti pubblici a titolo non oneroso negli aeroporti a capitale interamente pubblico, ritenute da precisare sul piano sia economico, sia giuridico, soprattutto in relazione alla salvaguardia dei principi di parità di trattamento tra concessionari pubblici e privati e di neutralità dell'assetto proprietario della società di gestione;
- l'opportunità d'inserire nei contratti di programma impegni per programmi d'investimento in sistemi avanzati di misurazione della qualità del servizio e di contenimento dell'impatto ambientale;
- la sollecitazione ad iniziative volte a individuare, sulla base di criteri trasparenti ed oggettivi, le modalità di programmazione dello sviluppo della capacità del settore aeroportuale, anche impartendo indirizzi all'ENAC circa gli investimenti da assentire nei contratti di programma;
- le procedure per la definizione di norme semplificate per gli aeroporti minori.

---

<sup>4</sup> Il gruppo di lavoro è stato composto dal coordinatore del NARS e dai suoi collaboratori, da rappresentanti del Ministero dei Trasporti e dell'ENAC.

Acquisito il parere del Nucleo, il CIPE ha poi approvato, con delibera del 15 giugno 2007, n. 38, il nuovo schema di regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva. La delibera, che adotta la formula giuridica di una Direttiva, individua e tipizza i diritti derivanti dalla fornitura di servizi (regolamentati e non regolamentati), gli obblighi di contabilità analitica per centri di costo e di ricavo, le modalità di riconoscimento dei costi in tariffa, tra cui la remunerazione del capitale investito e il trattamento dei contributi pubblici, i meccanismi di evoluzione dei corrispettivi tariffari unitari nonché il contenuto di massima dei contratti di programma e le relative procedure di approvazione.

La citata delibera ha tra l'altro incaricato l'ENAC della predisposizione di *Linee Guida* applicative da sottoporre all'approvazione dei Ministri dei trasporti e dell'Economia entro 60 giorni dalla data di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale della delibera (intervenuta il 22 settembre 2007), in esito a una procedura di consultazione istituzionale e dopo aver acquisito il parere del NARS, reso dal Nucleo nella seduta del 19 dicembre 2007 (Parere n.11/07).

In esso il NARS esprime un giudizio positivo sullo schema di *Linee Guida* apprestato dall'ENAC, manifestando vivo apprezzamento per la trasparenza della procedura seguita, volta a rendere l'applicazione della disciplina più organica e condivisa. Il Nucleo sottolinea inoltre la rispondenza ai principi ispiratori la delibera n.38/07 del documento, che appare in grado di tradurre gli indirizzi in un quadro di regole idoneo ad attuare le innovazioni in ambito tariffario introdotte dalla disciplina di settore. Allo stesso tempo, il Nucleo avanza alcune osservazioni, principalmente relative a: criteri di ammissibilità dei costi; metodologia applicativa di determinazione del capitale investito e sua remunerazione; aspetti connessi con il meccanismo del *price-cap*; previsioni di traffico; qualificazione dei premi per il raggiungimento degli obiettivi di qualità e tutela ambientale.

L'ENAC ha emanato le *Linee Guida* negli ultimi giorni del 2007, pubblicandole sul proprio sito istituzionale il 7 gennaio 2008 in vista della trasmissione al Ministero dei Trasporti finalizzata agli adempimenti per la loro definitiva approvazione che, ai sensi della delibera CIPE n.38/07, avverrà in concerto con il Ministero dell'Economia.

Le *Linee Guida*, in armonia con i principi affermati dalla legge n. 248/05, dalla direttiva ministeriale sulla regolazione dei servizi aeroportuali e dalle altre norme di settore e con l'obiettivo di semplificare e accrescere la trasparenza degli adempimenti regolatori da parte dell'ENAC, fissano criteri per definire: i servizi soggetti a regolazione tariffaria; il sistema di contabilità analitica; l'ammissibilità dei costi ammessi a fini regolatori; le aliquote di

ammortamento da utilizzare ai fini regolatori; il capitale investito netto; i piani di investimento dei gestori; le previsioni di traffico; gli obiettivi di qualità e tutela ambientale.

Un'ulteriore attività del Nucleo relativa al settore è consistita nel parere reso nella seduta del 5 novembre 2007 sullo schema di contratto di programma tra il Ministro dei trasporti, predisposto di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e il Ministro della difesa, e l'ENAC (Parere n.7/07). Tale contratto di programma presenta uno spiccato carattere di indirizzo, in quanto mira a orientare l'attività di regolazione del settore aeroportuale svolta dall'ENAC; il suo contenuto differisce pertanto da quello tipico di un omologo atto stipulato con una controparte gestionale, disciplinando l'attività ordinaria più che quella d'investimento della controparte contrattuale.

Nel parere reso al CIPE il Nucleo rileva innanzitutto come il contratto di programma fra Stato ed ENAC sia previsto dall'art. 3 del DLgs 25 luglio 1997, n. 250, istitutivo dell'Ente, e debba essere rinnovato con cadenza triennale. Si esprime una valutazione positiva della bozza di contratto, sottolineandone in particolare la coerenza interna, l'organicità della trattazione, la completezza dei riferimenti normativi. Vengono apprezzati gli aspetti di innovazione rispetto al precedente contratto, tra cui l'introduzione di obiettivi più pregnanti per le attività di vigilanza e controllo, l'ampliamento degli obblighi di operatività, il più saldo orientamento dell'azione dell'ENAC all'obiettivo di tutela dei diritti degli utenti.

Le osservazioni di tenore generale concernono l'opportunità di corredare il contratto con una relazione illustrativa, avente carattere esplicativo; l'introduzione di una "clausola di salvaguardia" per dare continuità ai rapporti istituzionali fra i vari soggetti pubblici anche nell'ipotesi che si generino incoerenze temporali negli effettivi termini di adempimento degli obblighi previsti dal contratto; il ricorso a meccanismi sanzionatori per rendere efficaci le previsioni contrattuali, incentivando l'ENAC al rispetto dei connessi adempimenti.

Il CIPE ha approvato il contratto di programma con l'ENAC nella seduta del 9 novembre 2007.

### *2.2.3. Settore Marittimo*

La legge n.296/06 ha previsto che, ai fini di completare il processo di liberalizzazione del settore del cabotaggio marittimo e di privatizzare le società esercenti i servizi di collegamento, siano stipulate, sulla base di criteri stabiliti dal CIPE, nuove convenzioni di servizio pubblico con le società attualmente esercenti tali servizi (sostanzialmente quelle del gruppo Tirrenia).

Il CIPE, in ottemperanza alla legge, ha stabilito i criteri di regolazione tariffaria del settore del cabotaggio marittimo, su iniziativa dei Ministeri competenti (Ministero dei Trasporti con il concerto del Ministero dell'Economia e delle Finanze) e sentito il NARS, che si è espresso con il Parere n.6/07.

La regolamentazione tariffaria per il settore del cabotaggio marittimo di cui dovranno tenere conto le convenzioni di servizio pubblico da stipulare ai sensi della legge è quindi data dalla delibera adottata dal CIPE nella seduta del 9 novembre 2007, che innova sensibilmente rispetto alla situazione precedente.

Infatti, si abbandona un approccio che sostanzialmente riconosceva alle società esercenti il servizio pubblico tutti i costi sostenuti per la fornitura del servizio - senza incentivi all'efficienza - e si adotta una regolamentazione basata sui concetti di perimetro del servizio pubblico (che deve essere delimitato rispondendo a criteri definiti in delibera); di capitale investito netto per la fornitura del servizio pubblico; di remunerazione del capitale tramite il criterio del tasso medio ponderato di rendimento (*WACC – Weighted Average Cost of Capital*); di incentivo all'efficienza tramite il meccanismo del *price-cap*.

L'impianto regolatorio del servizio pubblico di cabotaggio marittimo viene quindi ad essere sostanzialmente omogeneo con quello adottato nel giugno 2007 dallo stesso CIPE, con il contributo del NARS, per i servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva (cfr. paragrafo 2.2.2).

Le particolarità presenti nella delibera riguardano aspetti specifici delle attività di servizio pubblico di cabotaggio marittimo, relativi all'ammissibilità nel capitale investito netto di eventuali voci a copertura del rischio di fungibilità delle navi e all'esplicita considerazione dell'ammontare di contributi pubblici nel meccanismo del *price-cap*.

Il NARS ha espresso Parere favorevole allo schema di delibera, richiamando però l'opportunità, al fine di salvaguardare la completezza del contratto nell'ottica dell'annunciata privatizzazione della principale società pubblica di cabotaggio, di indicare nella stessa delibera il contenuto minimo delle convenzioni, in termini di: indicazione della durata del contratto; definizione esplicita delle caratteristiche tecniche e dei livelli di qualità imprescindibili nella fornitura del servizio oggetto della convenzione stessa; procedure e tempi di liquidazione degli oneri di servizio pubblico; definizione del sistema di penali in caso di inadempimenti; esplicitazione dettagliata di modalità e procedure di adeguamento tariffario, anche con riferimento alla definizione dei relativi parametri; esplicitazione dettagliata di modalità e procedure di aggiornamento dei parametri economici al termine del

periodo regolatorio; procedure e criteri per l'eventuale subentro al termine della Convenzione stessa o in caso di inadempimento degli obblighi di servizio pubblico.

Il NARS ha inoltre richiesto che la delibera, sul modello delle decisioni assunte dalle autorità indipendenti nei settori delle comunicazioni elettroniche e dell'energia elettrica e gas, fosse accompagnata da una relazione tecnica che ricostruisse la *ratio* delle norme, fornendo un utile strumento interpretativo della nuova regolamentazione tariffaria.

Le indicazioni del NARS sono state accolte dalle amministrazioni proponenti e il CIPE ha approvato i testi emendati della proposta recante "criteri per la determinazione degli oneri di servizio pubblico nel settore del cabotaggio marittimo" e della relativa relazione tecnica nella seduta del 9 novembre 2007.

## **2.3. Raccomandazioni**

### **2.3.1. Settore Idrico**

Nella seduta del 16 luglio il NARS ha approvato all'unanimità una Raccomandazione al CIPE (Raccomandazione 1/07) sugli adeguamenti tariffari per i gestori del servizio idrico negli ATO ancora sotto la competenza del Comitato (ovvero le cosiddette gestioni in regime transitorio, quelle per le quali non c'è ancora stato il primo affidamento del servizio ai sensi della legge Galli e s.m.i.).

Le gestioni in regime transitorio riguardano ancora il 30 per cento del territorio nazionale sul quale sono distribuite in modo piuttosto omogeneo.

In tale Raccomandazione il NARS propone al CIPE di riavviare il periodo regolatorio per i servizi di acquedotto, fognatura e depurazione, confermando l'approccio del *price-cap* e articolando la manovra in due fasi:

- in una prima fase si propone di riconoscere ai gestori gli adeguamenti dovuti al tasso di inflazione programmata per gli anni 2003-2007, al netto di un recupero di efficienza medio annuo coerente con quello previsto nelle ultime manovre tariffarie approvate dal CIPE nel 2001 e nel 2002, condizionatamente alla presentazione da parte dei gestori di una relazione sulla gestione nel periodo 2003-2007;
- in una seconda fase, anche sulla base dei dati raccolti nella prima, si dovrebbe procedere alla determinazione dell'adeguamento tariffario complessivo, che tenga conto degli eventuali sviluppi normativi, dell'esito della collaborazione avviata con il CoViRi (di cui al paragrafo 2.6.1), del consuntivo di inflazione 2007, del miglioramento della qualità

del servizio, della realizzazione degli investimenti e degli interventi di riduzione delle perdite.

La Raccomandazione in questione tiene conto delle risultanze dell'istruttoria condotta dagli esperti NARS a dicembre 2006, sintetizzata nel documento presentato al CIPE il 22 dicembre 2006, e ha una serie di motivazioni:

- l'ultimo adeguamento deliberato dal CIPE per le tariffe di tali gestori risale all'anno 2003, disposto con delibera del Comitato n.131/02 e n.11/03; dopo il 2003 le tariffe delle gestioni in regime transitorio non sono state adeguate neanche al solo di tasso di inflazione programmata, a fronte di una dinamica inflattiva dei costi operativi dei gestori (tra i quali spicca quello per le forniture di energia elettrica) superiore a quella effettiva del costo della vita;
- la tariffa delle gestioni in regime transitorio influisce sul superamento del regime transitorio stesso, poiché costituisce il riferimento per la determinazione del livello iniziale della tariffa nel nuovo regime di ambito territoriale ottimale (ATO); ne deriva che un livello iniziale eccessivamente basso deprime l'attrattiva dell'affidamento e rende più difficoltosa l'industrializzazione del settore;
- ulteriore motivo di opportunità per adeguare rispetto all'andamento dei prezzi e dei costi operativi le tariffe delle gestioni in questione deriva dalla normativa comunitaria, che sancisce i principi di recupero integrale dei costi e internalizzazione dei costi ambientali, la cui applicazione - prevista entro il 2010 - avrà verosimilmente effetti incrementativi delle tariffe per il servizio idrico integrato;
- si pone un problema di equità nel trattamento di gestori sottoposti ai diversi regimi tariffari, poiché mentre le tariffe CIPE sono – come ricordato – bloccate dal 2002, quelle degli ATO hanno subito incrementi sensibili nel corso dello stesso periodo (dell'ordine di circa il 7 per cento annuo).

La possibilità di elaborare strategie regolatorie e di industrializzazione per il settore idrico più articolate è peraltro fortemente penalizzata dalla mancanza di una base di dati robusta e condivisa sugli andamenti delle gestioni e delle variabili più rilevanti; per sopperire a tale mancanza la Raccomandazione NARS suggerisce di condizionare la concessione dell'aumento tariffario alla presentazione da parte dei gestori di una relazione sulla gestione che permetta di istruire un data-set aggiornato e sufficientemente esaustivo sulle tendenze sperimentate dal settore nel periodo 2003-2007.

Il CIPE ha ricevuto un'informativa sulla Raccomandazione nella seduta del 3 agosto, ma non ha deliberato al riguardo.

## **2.4. Pareri rilasciati ai Ministri**

### *2.4.1. Settore Autostradale*

Nel corso del mese di novembre, il Ministro delle Infrastrutture ha richiesto al NARS un Parere in ordine alla proposta tecnica presentata da ANAS SpA per l'adeguamento delle tariffe di pedaggio applicate dai concessionari autostradali sulle tratte di loro competenza per l'anno 2007.

Il NARS ha ottemperato alla richiesta del Ministro con il Parere rilasciato il 15 febbraio dello stesso anno, n.1/07, in cui sono stati effettuati controlli in ordine alla corretta applicazione dei criteri metodologici previsti per l'adeguamento tariffario nelle convenzioni di concessione; alla verifica degli indicatori e dei parametri su cui poggiano gli adeguamenti proposti; al controllo della corretta valorizzazione numerica delle formule di adeguamento tariffario e al controllo della correttezza delle procedure di calcolo.

Il Parere contiene anche la valutazione - e alcune osservazioni - in merito all'entità degli investimenti non effettuati o realizzati con ritardo rispetto a quanto previsto dai piani finanziari dei concessionari ed ulteriori considerazioni, atte a migliorare il sistema di supervisione e controllo delle attività dei concessionari.

La valutazione sulla correttezza dei calcoli tariffari proposti da ANAS è stata sostanzialmente positiva; di contro sono emersi significativi fenomeni di mancato adempimento degli impegni di investimento assunti dai concessionari.

E' stata rilevata la necessità di aggiornare i piani finanziari di 18 concessionarie su 22 sulla base di una preventiva rielaborazione dello schema tipo del piano finanziario (modificando il decreto interministeriale n.125 del 15 aprile 1997, anche in modo da renderlo coerente con il nuovo assetto regolatorio introdotto dalla delibera CIPE n.1/07) e dalla definizione delle linee guida previste nella stessa delibera CIPE n.1/07.

Peraltro, il Parere suggerisce di modificare il trattamento del fattore di remunerazione della qualità all'interno nella formula tariffaria, per evitare fenomeni di capitalizzazione composta del fattore stesso nel periodo regolatorio.

In seguito all'ottenimento del Parere NARS, il Ministero delle Infrastrutture, di concerto con il Ministero dell'Economia e Finanze, ha deciso di non concedere gli aumenti tariffari nella

misura richiesta dai concessionari autostradali per l'anno 2007 e di riconoscerli solo in relazione al grado di realizzazione degli investimenti programmati.

## **2.5. Attività istruttoria**

### **2.5.1. Settore Ferroviario**

Le iniziative del NARS nel settore ferroviario sono ispirate dal riconoscimento della natura di servizio essenziale per i cittadini/utenti che riveste l'offerta di mobilità ferroviaria fra le diverse aree urbane del territorio nazionale. Tale caratteristica permane anche in presenza della liberalizzazione in atto nel mercato dei trasporti ferroviari per passeggeri che pure interviene in un contesto di flessione della quota modale del trasporto ferroviario, su cui incidono fenomeni di tipo prevalentemente strutturale.

Le stesse norme di recepimento delle direttive comunitarie di promozione dell'apertura dei mercati del trasporto ferroviario riconoscono la natura complessa di questi servizi, configurando discipline differenziate fra i diversi segmenti di attività del settore:

- regime di concessione per la gestione, la manutenzione e l'attività di investimento inerenti la rete ferroviaria, basato su un contratto di programma fra lo Stato e l'impresa concessionaria pubblica (RFI SpA);
- regime di agevolazione tariffaria per il trasporto notturno di passeggeri, precisato in un apposito contratto di servizio stipulato tra Stato e Trenitalia;
- regime di concorrenza "per" il mercato per i trasporti regionali e locali, attuato tramite affidamenti con contratti di servizio stipulati tra Regioni e gestori (ai sensi dei decreti legislativi n.422/97 e n.400/00);
- regime di licenza secondo uno schema di concorrenza "nel" mercato per i servizi di trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza (di seguito: MLP) e per il trasporto merci (ai sensi della legge n.388/00 e del decreto legislativo n.188/03).

In questo ultimo segmento la situazione si presenta ibrida. Se, da un lato, infatti, le imprese ferroviarie provviste dei requisiti necessari possono offrire servizi di MLP richiedendo una licenza per accedere in modo equo e non discriminato alla rete fissa di RFI, dall'altro, le tariffe sono storicamente sottoposte alla regolazione del CIPE che, con la sua delibera n.173/99, ha innovato rispetto ai precedenti criteri introducendo meccanismi di *price-cap*.

Stante il contesto istituzionale descritto, all'inizio del 2007 sono intervenuti alcuni eventi di rilievo per le condizioni tariffarie applicate da Trenitalia alla propria clientela:

- il 1° gennaio Trenitalia ha introdotto adeguamenti dei prezzi per i treni Eurostar, Alta Velocità e Intercity, dichiarando la propria autonomia tariffaria su tali servizi;
- il 1° febbraio è stato rimodulato il contratto di servizio pubblico vigente per i treni Espressi Notte, il trasporto locale nelle Regioni a statuto speciale e le compensazioni tariffarie per il trasporto delle merci nella lunga percorrenza;
- è stato infine autorizzato dai ministeri competenti un intervento sulle tariffe dei treni Espressi ed Interregionali, dopo cinque anni di stasi.

L'insieme di queste misure, unitamente al notevole fabbisogno di risorse pubbliche indicato dal Piano Industriale 2007 presentato dal gruppo FS SpA nella primavera del 2007, hanno indotto il NARS ad analizzare lo stato della regolazione vigente in materia ferroviaria con il fine di valutare se l'evoluzione del assetto istituzionale del settore e le trasformazioni di mercato in atto non consigliassero di suggerire al CIPE l'introduzione di correttivi capaci di elevare qualità, efficienza ed efficacia dei servizi forniti.

L'opportunità di sviluppare questa riflessione trova riscontro in una richiesta, informalmente rivolta dal Ministro dei Trasporti al NARS, di pronunciarsi sulla possibilità di intervenire sulle tariffe dei servizi MLP per limitare la libertà tariffaria di cui fruisce, nella situazione attuale, l'operatore dominante.

Offriva sostegno alla posizione di quest'ultimo un Parere giuridico rilasciato da un autorevole amministrativista dell'Università "La Sapienza" di Roma. Lo scritto ravvisa un superamento della cogenza della delibera CIPE n.173/99 che sarebbe da ricondurre al mutamento del quadro giuridico che regola l'esercizio dei servizi ferroviari per effetto del passaggio da un regime concessorio a un regime meramente autorizzativo. Ne deriverebbe un restringimento della potestà d'intervento in materia tariffaria da parte del CIPE alle sole attività gravate da obblighi di servizio pubblico e, come tali, individuate da un apposito contratto di servizio<sup>5</sup>. Lo scritto conclude affermando che *"i servizi ferroviari di trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza ... sono ... disciplinati dalle regole del libero mercato. E che le relative tariffe – o*

---

<sup>5</sup> Tale contratto comprende attualmente il trasporto nelle regioni speciali, i servizi notturni, le agevolazioni per i passeggeri accanto a impegni relativi alla manutenzione del materiale rotabile e alle condizioni di sicurezza.

*meglio, i relativi prezzi – sono stabiliti dalle imprese ferroviarie titolari di licenza e sono comunicati alle competenti autorità pubbliche”.*

Alla luce della situazione descritta, le strutture tecniche del NARS hanno avviato un'attività istruttoria sul tema della regolazione dei servizi di trasporto a MLP. Tale attività è sfociata nella predisposizione di due documenti da sottoporre all'attenzione dell'organo collegiale che ne ha preso favorevolmente atto nella riunione del 16 luglio 2007:

1. *“La nuova regolamentazione del sistema ferroviario: il trasporto ferroviario passeggeri a media e lunga percorrenza”*
2. *“Criteri e formato di predisposizione della contabilità regolatoria e della separazione contabile della società Trenitalia”*

Il primo documento riconosce la natura di monopolio di fatto assunta dai servizi di MLP. In tale situazione e perdurando l'assenza di interventi regolatori, il monopolista ha l'incentivo a massimizzare la sua rendita tramite azioni di discriminazione dei prezzi, senza che queste necessariamente integrino comportamenti qualificabili come abuso di posizione dominante.

Sebbene manchi ancora un chiaro quadro normativo nazionale, la normativa comunitaria sugli obblighi di servizio pubblico stabilisce che, al fine di garantire servizi di trasporto sufficienti tenendo conto di fattori sociali, ambientali e di assetto del territorio ovvero, più specificamente, di offrire condizioni tariffarie agevolate a determinate categorie di passeggeri, le competenti autorità “possono” concludere contratti di servizio pubblico con un'impresa di trasporto (artt. 1 e 14 del Reg. 1191/69, come modificati dal Reg. 1893/91).

La struttura tecnica del NARS ha pertanto ritenuto che l'eventuale decisione di introdurre vincoli regolamentari sui servizi a MLP debba verosimilmente poggiare sulla definizione di nuovi obblighi di servizio pubblico. Essi dovrebbero essere inseriti in appositi contratti di servizio pubblico da stipulare con le imprese di trasporto ferroviario per permettere loro di percepire compensazioni finanziarie proporzionate a fronte della fornitura dei servizi e l'assolvimento di tali obblighi.

Per perseguire questo obiettivo, il documento elaborato dal NARS prospetta il ricorso a due diverse strategie: a) l'ipotesi consensuale; b) l'ipotesi regolamentare.

La prima soluzione ipotizza l'estensione dei meccanismi di regolazione del prezzo finale oggi previsti per i servizi contrattualizzati (come il *price* o il *revenue cap*) a tutte le categorie di treni a MLP, essendo al momento Trenitalia l'unico operatore del mercato. Essa tuttavia richiederebbe un significativo ampliamento del contratto di servizio, passo che probabilmente

confliggerebbe con il carattere sostanzialmente eccezionale degli obblighi di servizio pubblico predicato dal Regolamento comunitario.

La seconda soluzione ventilata dal documento del NARS prevede l'inclusione nel perimetro vincolato dei servizi per i quali è ragionevolmente dimostrabile la necessità ai fini di "garantire servizi di trasporto sufficienti". Il candidato naturale paiono le connessioni gli Intercity (IC) - la categoria a minor pregio dell'offerta diurna di MLP. Il documento osserva che tale soluzione non presuppone necessariamente il consenso di Trenitalia, supportando tale affermazione sia con il 15° "considerando" del Regolamento n.1191/69 (che precisa che *"le disposizioni del presente regolamento" si applicano "ad ogni nuovo caso di servizio, obbligo di servizio pubblico... che dovesse essere imposto ad un'impresa di trasporto"*), sia con il 3° "considerando" del Regolamento n.1893/91 (che, nell'emendare il primo, chiarisce che *"per la fornitura di taluni servizi ... è opportuno che gli Stati Membri possano conservare la possibilità ... di imporre taluni obblighi di servizio pubblico"*).

La corretta applicazione di questo regime richiederebbe in ogni caso la definizione preventiva del perimetro del Servizio Universale – ossia l'insieme minimo di servizi a qualità predefinita da fornire alla clientela anche in assenza di margini positivi sui costi efficientati, inclusa un'adeguata remunerazione del capitale. La definizione del paniere di servizi e/o tratte rilevanti dovrebbe poggiare su un'accurata analisi dei parametri economici di ciascuna combinazione servizio/tratta/relazione, nonché sulla valutazione delle implicazioni sociali, economiche ed ambientali di tale scelta, anche in base alle alternative modali individuabili nella matrice della mobilità per origine e destinazione.

Relativamente al problema immediato, gravido di risvolti sociali, dei prezzi dei servizi Intercity a MLP, si suggerisce di optare per la citata ipotesi regolamentare, prevedendo tuttavia l'integrazione del contratto di servizio pubblico con meccanismi di verifica su prezzi, e quantità e qualità dei servizi forniti.

Il secondo documento formula alcune indicazioni metodologiche preliminari per la predisposizione di schemi di contabilità regolatoria da parte dell'operatore ferroviario dominante. Si tratta di un passo necessario per permettere le verifiche di efficienza e di identificare le tratte in perdita che necessitano di compensazioni, evitando impropri sussidi incrociati.

Nel documento si prevede che Trenitalia si doti di un sistema informativo interno in grado di generare, a cadenza almeno annuale, schemi informativi di dettaglio sugli aspetti economici e finanziari della gestione e relativamente ad aggregati economici rilevanti per la regolazione tariffaria: conti economici e rendiconti del capitale impiegato; schemi di riconciliazione con il

bilancio di esercizio; metodologie di separazione contabile; contabilità industriale dei costi. Il NARS, il CIPE o il Ministero vigilante potranno richiedere informazioni integrative a fronte dell'evoluzione dell'effettiva offerta di servizi.

Nello scorcio del 2007 è proseguito il confronto con le competenti istituzioni settoriali. Si è in particolare registrata la presentazione di una proposta operativa, di natura preliminare, a cura della Direzione Generale del Trasporto Ferroviario (Dipartimento per i trasporti terrestri, personale, affari generali e la pianificazione generale dei trasporti) del Ministero dei Trasporti. Il percorso che essa delinea muove dal necessario e doveroso confronto con Trenitalia per l'acquisizione dei dati micro-economici e contabili indispensabile per definire il nuovo quadro regolatorio; la loro elaborazione in vista della conseguente articolazione della proposta sui servizi da proteggere; la trasmissione al CIPE per l'assunzione delle decisioni; infine, la predisposizione dello schema del nuovo contratto di servizio.

Il NARS ha inoltre partecipato ad un tavolo tecnico presso il Ministero dei Trasporti sulle problematiche della liberalizzazione dei servizi ferroviari e ad una serie di incontri interistituzionali su questioni relative alle relazioni industriali e agli obblighi di servizio universale.<sup>6</sup>

## **2.6. Collaborazioni istituzionali**

### *2.6.1. Settore idrico: collaborazione con CoViRI*

Le competenze di regolazione tariffaria per il settore idrico sono complesse; infatti, in tale settore coesistono due regimi regolatori: il regime transitorio e quello normalizzato (per le aree in cui sono stati effettuati gli affidamenti ex legge n.36/94 – cd. Legge Galli – che attualmente comprendono circa il 70 per cento delle utenze domestiche).

Il regime transitorio ricade sotto la competenza del CIPE, quello normalizzato prevede l'interazione di COVIRI (Comitato per la vigilanza sulle Risorse Idriche) e AATO (autorità di ambito territoriale ottimale) per la determinazione delle tariffe idriche sul territorio. Peraltro, secondo il decreto ministeriale di riordino degli organismi operanti nell'ambito del Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare, il Coviri deve assicurare "la regolare determinazione ed il regolare adeguamento delle tariffe sulla base dei criteri fissati" dal CIPE.

---

<sup>6</sup> In particolare, hanno partecipato la dott.ssa Elena Gallo ed il dott. Piero Rubino.

Le tariffe idriche determinate dal CIPE sono ferme dal 2002; il metodo normalizzato applicato è ancora quello definito da un decreto ministeriale del 1996, nonostante fossero previste revisioni con cadenza quinquennale.

Stante la situazione di empasse che caratterizza l'aggiornamento dei criteri di tariffazione del servizio idrico in entrambi i regimi, è stata avviata una collaborazione tra COVIRI e NARS, al fine di pervenire a principi di politica tariffaria fra loro omogenei, eliminando discriminazioni non giustificate tra i diversi regimi e assicurando in tal modo condizioni di gradualità nel superamento del regime transitorio. Tale collaborazione si attua con la partecipazione di rappresentanti NARS ai gruppi di lavoro costituiti dal COVIRI in tema di "normalizzazione delle informazioni" e di "revisione del metodo normalizzato"<sup>7</sup>.

In particolare, il primo gruppo di lavoro, che vede anche la collaborazione dell'APAT e dell'ANEA, ha predisposto un sistema informativo sperimentale per supportare il sistema di rendicontazione tecnico-gestionale ed economica i cui elementi costitutivi saranno definiti dal gruppo di lavoro anche tramite la consultazione degli attori del settore, da svolgere in più fasi: una prima sui principi e criteri in base ai quali definire il set di indicatori rilevanti, una seconda sul disegno complessivo del sistema di rendicontazione stesso.

Per rispondere ad esigenze di "adattamento" già sollevate dai gestori in occasione di precedenti consultazioni effettuate dal COVIRI in materia, è previsto un periodo transitorio di attuazione del nuovo sistema di rendicontazione delle gestioni del servizio idrico integrato (dell'ordine di 2, 3 anni dalla emanazione del provvedimento finale).

Importante caratteristica della piattaforma informativa già in fase di sperimentazione tecnica è la compatibilità con il sistema di rilevazione della qualità delle acque, anch'esso gestito dall'APAT.

Nell'ambito di tale gruppo di lavoro è in fase di elaborazione una proposta di linee guida di contabilità regolatoria per il servizio idrico integrato, che una volta perfezionata potrebbe essere mutuata anche per le gestioni in regime transitorio. In particolare, si rileva come tale attività rientri nell'approccio metodologico che il NARS ha impostato nella propria attività per i settori di pubblica utilità in cui opera.

---

<sup>7</sup> In particolare, al gruppo di lavoro sulla "normalizzazione delle informazioni" ha partecipato la dott.ssa Marzia Minozzi; al gruppo di lavoro sulla "revisione del metodo normalizzato" ha partecipato la dott.ssa Laura Cavallo.

Il gruppo di lavoro sulla revisione del metodo normalizzato, in via preliminare, ha identificato le motivazioni che richiedono un aggiornamento dell'attuale sistema tariffario, anche alla luce delle indicazioni emerse dall'esperienza di applicazione sul territorio del metodo vigente e alla necessità di adeguare lo stesso ai nuovi principi comunitari. L'attività di revisione del metodo normalizzato, è stata avviata prendendo come base di riferimento la proposta di aggiornamento del Metodo Normalizzato formulata dal COVIRI nel maggio del 2002 e definendo i principi generali e gli obiettivi che la revisione del metodo dovrà perseguire, in particolare una migliore tutela dell'utenza, il miglioramento della qualità e dell'efficienza del servizio, il risparmio della risorsa e il riconoscimento dei costi equi che dovranno essere sostenuti a questi fini. I criteri di revisione sono coerenti con i principi tariffari individuati dal NARS con riferimento alle gestioni in regime transitorio. La proposta di revisione del metodo che scaturirà dai lavori di questo gruppo verrà sottoposta alla consultazione di tutti i soggetti interessati.

Il gruppo ha anche sottolineato l'urgenza di provvedere parallelamente all'adozione dei provvedimenti necessari a consentire la raccolta e la pubblicazione di un quadro statistico completo e aggiornato sugli andamenti delle tariffe su tutto il territorio nazionale, per favorire la diffusione di informazioni omogenee e validate.

### *2.6.2. Collaborazione con la Commissione Tecnica per la Finanza Pubblica*

La *Commissione Tecnica per la Finanza Pubblica* (CTFP) è un organismo consultivo, istituito dall'art. 1, commi 474-481, della legge Finanziaria per l'anno 2007 presso il Ministero dell'Economia e delle Finanze<sup>8</sup>. Tra le finalità generali della CTFP rientrano la formulazione di proposte di riforma inerenti la struttura dei bilanci delle pubbliche amministrazioni, il miglioramento dei sistemi di monitoraggio dei flussi di spesa e il coordinamento dei rapporti finanziari fra i vari livelli di governo.

Durante il 2007 il Ministero dell'Economia si è avvalso del supporto della CTFP per sviluppare un programma straordinario di analisi e valutazione delle spese delle amministrazioni centrali dello Stato, nota nel recente dibattito di *policy* con il termine di *spending review*. Si tratta di un'iniziativa che muove dall'esigenza di superare un approccio

---

<sup>8</sup> Legge n.296/06. La costituzione della CTFP è avvenuta con DM 16 marzo 2007, il suo insediamento il 29 marzo 2007. La Commissione è presieduta dal prof. Gilberto Muraro, ordinario di Scienza delle Finanze presso l'Università di Padova, ed è composta da accademici ed esperti di politiche e finanze pubbliche.

puramente incrementale nella predisposizione del bilancio dello Stato, basato su modifiche marginali alla spesa storica, e di riesaminare l'intera struttura della spesa, in un'ottica di programmi e obiettivi.


Tale programma di analisi ha interessato i principali settori della spesa primaria, di cui sono state scrutinate sia la componente di parte corrente, sia quella di conto capitale, esaminando cinque dicasteri: Giustizia, Infrastrutture, Interni, Istruzione e Trasporti.

In particolare, il Coordinatore del NARS, Dott. Alberto Biancardi, è stato chiamato a contribuire, con audizioni e con note scritte, ai Pareri formulati dalla CTFP sul *Piano industriale 2007-11* del Gruppo Ferrovie dello Stato e sul *Piano economico-finanziario 2007-52* dell'ANAS SpA. La cornice regolatoria entro cui operano queste due grandi imprese di proprietà pubblica influisce infatti in modo significativo sulla formazione dei rispettivi conti economici, concorrendo a dimensionare l'esborso finanziario pubblico.

I contributi elaborati dal dott. Biancardi e dai suoi collaboratori, dott. Rubino e dott. Rametta, sono confluiti nel *Rapporto intermedio sulla revisione della spesa*, distribuito dal Ministero dell'Economia nel dicembre del 2007<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> Disponibile alla pagina [www.mef.gov.it/web/apri.asp?idDoc=18406](http://www.mef.gov.it/web/apri.asp?idDoc=18406).



Presidenza del Consiglio dei Ministri  
Dipartimento per la Programmazione e il coordinamento della politica economica  
Via della Mercede 9  
00187 - Roma

web: [www.cipecomitato.it](http://www.cipecomitato.it)