



SOCIETÀ DI PROGETTO
BREBEMI SPA

IL PRESIDENTE



Spett.le

ART – Autorità di Regolazione dei Trasporti

Via Nizza, 230

10126 Torino

PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it

Prot. SDP-U-1903-266-PR-FRO

Brescia, 29 marzo 2019

AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI
E
Protocollo N.0003008/2019 del 01/04/2019

**SISTEMA TARIFFARIO DI PEDAGGIO RELATIVO ALLE CONCESSIONI DI CUI ALL'ARTICOLO 43
DEL D.L. 201/2011**

**CONTRIBUTO DELLA SOCIETÀ DI PROGETTO BREBEMI S.p.A.
ALLA CONSULTAZIONE ADOTTATA DALL'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI
CON DEL. N. 16/2019 DEL 18 FEBBRAIO 2019.**

Premessa

Premesso che la scadenza del periodo regolatorio per la **Società di Progetto Brebemi S.p.A.** (di seguito, per brevità, “Brebemi”) è fissata al 13 ottobre 2021 e che, dunque, la predetta Concessionaria non versa nelle ipotesi di cui agli artt. 37 comma 2, lett. g) e 43, comma 1 e 2, del D.L. n. 201/2011, come modificati dal D.L. 28 settembre 2018 n. 109 (convertito con modificazioni dalla legge 16 novembre 2018 n. 130), risultando pertanto estranea all’applicazione delle modifiche tariffarie proposte dall’Autorità di Regolazione dei Trasporti (di seguito, per brevità, “ART”), si ritiene, ad ogni buon conto, opportuno osservare quanto segue.



SOGGETTA ALLA DIREZIONE E COORDINAMENTO DI AUTOstrade LOMBARDE SPA
SEDE: VIA SOMALIA, 2/4 - 25126 BRESCIA - TEL. 030 2926311 FAX 030 2897630
PEC: SOPBREBEMI@LEGALMAIL.IT - EMAIL: INFO@BREBEMI.IT
CAP. SOC. EURO 113.336.332,00 I.V. - REA N. 455412 - ISCR. REGISTRO IMPRESE DI BRESCIA
Cod. Fisc e P.IVA 02508160989





IL PRESIDENTE

I

In applicazione dell'art. 16, comma 1, lett. a) del D.L. 28 settembre 2018 n. 109, convertito con modificazioni dalla legge 16 novembre 2018 n. 130, l'ART evidenzia, nella Relazione istruttoria allegata alla delibera n. 16/2019 la necessità, a fronte degli attuali sei diversi regimi di dinamica tariffaria, di *“rendere omogenea la regolazione economica delle differenti concessioni, siano queste nuove o già in essere, consolidando ulteriormente il principio di simulazione della pressione competitiva in un mercato – quale quello autostradale – caratterizzato da monopoli naturali nonché incentivando una gestione efficiente”* (p. 16).

In tal modo si consente, quindi, la modifica di un elemento essenziale del sinallagma contrattuale (i.e. Convenzione) mediante una revisione unilaterale del sistema tariffario per le concessioni in essere, in palese violazione delle norme nazionali ed europee in tema di contratti e dei principi di certezza del diritto e di legittimo affidamento. L'applicazione di un diverso sistema di dinamica tariffaria si sostanzia, in altri termini, in una modifica unilaterale *ex imperio* di un elemento essenziale del rapporto contrattuale tra Società concessionarie e Concedente, *ex se* idonea ad incidere in maniera evidente anche sull'equilibrio dei piani economico finanziari e, più in generale, sulla redditività del contratto concessionario, ledendo i principi di certezza del diritto e *pacta sunt servanda*

Quanto sopra determina in primo luogo dei vizi di incompatibilità costituzionale.

L'evidente illegittimità che inficia la proposta di modifica unilaterale dei sistemi tariffari di pedaggio formulata dall'ART è, per la scrivente concessionaria, ancora più grave ove si consideri che Brebemi è un soggetto che ha già positivamente affrontato la concorrenza del mercato, posto che, come è noto, nel giugno 2003 si è aggiudicata la gara europea per la progettazione, costruzione e gestione dell'infrastruttura viaria e che, dunque, si è già confrontata, peraltro non molti anni fa, con la *“pressione competitiva del mercato autostradale”* cui espressamente rinvia la relazione illustrativa allegata alla delibera n. 16/2019 già richiamata.

Inoltre, la modifica unilaterale che l'ART vorrebbe introdurre è stata già stigmatizzata in ambito comunitario, come risulta dalla procedura di infrazione comunitaria n. 2006/2419 conclusasi, come è noto, a seguito della messa in mora dell'Italia, con la rettifica delle disposizioni normative nazionali adottate in materia. La citata procedura di infrazione si concluse infatti soltanto dopo che il governo italiano garantì, pervenendo alla stipula delle convenzioni su base negoziale, la non modificabilità unilaterale dei contratti in essere anche per il futuro mediante una apposita modifica legislativa.



IL PRESIDENTE

Esistono dunque anche dei vizi di incompatibilità comunitaria che imporrebbro all'ART di disapplicare l'art. 16 del D.L. 109/2018 per violazione con la normativa europea.

II

L'ART ha, poi, ecceduto i limiti dei propri poteri consultivi, posto che l'art. 37, comma 2, lett. g) del D.L. n. 201/2011 attribuisce alla suddetta amministrazione funzioni di natura consultiva solo con riguardo all'indicatore di produttività "X", a valere sulla componente tariffaria (inteso come riallineamento dell'adeguamento del sistema tariffario secondo il metodo del *price cap*) e non sulla tariffazione del pedaggio autostradale nel suo complesso. Ciò comporta, tra l'altro, una evidente incertezza con riguardo alle funzioni attribuite agli altri interlocutori istituzionali (in primo luogo al CIPE). Anche su tale questione Brebemi contesta in radice il contenuto della delibera oggetto di consultazione per carenza di potere.

III

Fermo restando quanto sopra argomentato, per le osservazioni di carattere economico finanziario rinviamo al contributo trasmesso a codesta Spettabile Autorità, in data odierna, dall'AISCAT- Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori, con riguardo alla citata delibera n. 16/2019.

Distinti saluti.

Il Presidente
Dott. Francesco Bettoli
