
POSTA CERTIFICATA: "Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni autostradali di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g-bis), del d.l. 201/2011" _ Osservazioni Delibera n°74/2025 _ Mittente Franchetti S.p.A.

Mittente: areacommerciale@pec.franchetti.tech

Destinatari: pec@pec.autorita-trasporti.it

Invia il: 15/07/2025 19.14.26

Posizione: .PEC istituzionale AOO Autorita di Regolazione dei Trasporti/Posta in ingresso

Oggetto: "

Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni autostradali di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g-bis), del d.l. 201/2011" _ Franchetti S.p.A.

Spett.le Autorità di Regolazione dei Trasporti,

con la presente si trasmettono le osservazioni relative "Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni autostradali di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g-bis), del d.l. 201/2011" redatte secondo le indicazioni contenute nell'Allegato B alla

Delibera N°74/2025

.

Mittente:

Franchetti S.p.A.

Piazzale della Vittoria n.7

36071 Arzignano (VI)

PI 03835470240

Cordiali saluti,

Franchetti S.p.A.

Headquarters

Franchetti spa

Piazzale della Vittoria 7

I-36071 Arzignano/Vi

Tel. +39 0444 671443

franchetti.tech

ITALIA

•

BRASILE

•

CANADA

•

INDIA

•

USA

Avvertenze ai sensi del Regolamento UE 2016/679 di seguito 'GDPR'; Il presente messaggio ha natura non personale ed eventuali Vostre risposte potranno essere conosciute dall'organizzazione di appartenenza del mittente. Le informazioni contenute in questo messaggio di posta elettronica e/o files allegati, sono da considerarsi strettamente riservate. Il loro utilizzo è consentito esclusivamente al destinatario del messaggio, per le finalità indicate nello stesso. Costituisce violazione ai principi dettati dal Regolamento UE 2016/679 di seguito 'GDPR';: trattenere il messaggio stesso oltre il tempo necessario, divulgarlo anche in parte, distribuirlo ad altri soggetti, copiarlo od utilizzarlo per finalità diverse. Ricordiamo che in ogni momento potrete richiederci la sospensione da parte nostra dell'impiego dei vostri dati, ad esclusione delle comunicazioni effettuate in esecuzione di obblighi di legge. Qualora riceveste questo messaggio senza esserne il destinatario Vi preghiamo cortesemente di darcene notizia via e-mail all'indirizzo

info@franchetti.tech

e di procedere alla distruzione del messaggio stesso, cancellandolo dal Vostro

sistema. Copia integrale dell'informativa potrà essere richiesta all'indirizzo e-mail

info@franchetti.tech

Grazie.

Notice pursuant to Reg. EU 2016/679, hereinafter the 'GDPR'. This message is of a non-personal nature and any response by you may be made known to the organization to which the sender belongs. The information contained in this e-mail message and/or in the file(s) attached should be deemed strictly confidential. Its use is permitted exclusively by the recipient of the message for the purposes indicated in the message. It is a violation of the principles laid down by Reg. EU 2016/679, hereinafter the 'GDPR', to withhold the message itself beyond the time required, to disclose it even in part, to distribute it to other parties, or to copy or use it for various purposes. We remind you that you may at any time request the suspension of the use made by us of your data, excluding communications made in the execution of legal obligations. If you received this email in error without being the intended recipient, please delete this copy and notify us by e-mail via

info@franchetti.tech

A full copy of the afore mentioned notice may be requested via

info@franchetti.tech

.

Thank you.

==== LISTA DEGLI ALLEGATI ===

All.-B-delibera-n.-74_2025_signed.pdf ()

25-239_GC_B_B_01.0_01_Proposta integrazioni Delibera 74 ART.docx ()

25-239_GC_B_B_01.0_01_Proposta integrazioni Delibera 74 ART.pdf ()

AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI DELIBERA N°74/2025

Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni autostradali di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g-bis), del D.L. 201/2011.

Osservazioni redatte secondo le modalità descritte nell'Allegato B alla Delibera N°74/2025:

Misura	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modica o integrazione
N°23 <i>Criteri di determinazione dei costi di capitale ai fini tariffari</i>	<p>Misura 23. Punto 2, lettera a)</p> <p>23.2. Costi di rimborso del capitale ed eventuale valore di subentro</p> <p>1. Per la determinazione dei costi di rimborso del capitale, calcolati annualmente a partire dalla consistenza delle immobilizzazioni, valutata al netto dell'eventuale valore di subentro alla scadenza della concessione di cui al punto</p> <p>2, si applicano i seguenti criteri:</p> <p>a) l'ammortamento delle immobilizzazioni riferibili agli asset reversibili, al netto del valore di subentro determinato secondo i criteri di cui al punto 2, è interamente conseguito entro la scadenza della concessione e si basa sul metodo finanziario, con quote annue regolatorie da calcolare sull'investimento complessivo realizzato e da applicare pro-quota ai singoli asset, tenuto conto che l'ammortamento è ammesso solo per gli investimenti effettivamente iniziati, ossia in ragione dell'effettivo sostenimento della spesa prevista nel cronoprogramma degli investimenti. Le quote annue regolatorie scaturiscono dall'alternativa applicazione all'investimento complessivamente realizzato, debitamente motivata, di: (i) aliquote costanti; (ii) aliquote differenziate sulla base di criteri oggettivi che riflettano la vita economica del bene e il suo previsto utilizzo, da sottoporre alle valutazioni dell'Autorità.</p>	<p>Misura 23. Punto 2, lettera a)</p> <p>23.2. Costi di rimborso del capitale ed eventuale valore di subentro</p> <p>1. Per la determinazione dei costi di rimborso del capitale, calcolati annualmente a partire dalla consistenza delle immobilizzazioni, valutata al netto dell'eventuale valore di subentro alla scadenza della concessione di cui al punto</p> <p>2, si applicano i seguenti criteri:</p> <p>a) l'ammortamento delle immobilizzazioni riferibili agli asset reversibili, al netto del valore di subentro determinato secondo i criteri di cui al punto 2, è interamente conseguito entro la scadenza della concessione e si basa sul metodo finanziario, con quote annue regolatorie da calcolare sull'investimento complessivo realizzato e da applicare pro-quota ai singoli asset, tenuto conto che l'ammortamento è ammesso solo per gli investimenti effettivamente iniziati, ossia in ragione dell'effettivo sostenimento della spesa prevista nel cronoprogramma degli investimenti.</p> <p>Le quote annue regolatorie scaturiscono dall'alternativa applicazione all'investimento complessivamente realizzato, debitamente motivata, di: (i) aliquote costanti; (ii) aliquote differenziate sulla base di criteri oggettivi che riflettano la vita economica del bene e il suo previsto utilizzo, da sottoporre alle valutazioni</p>	<p>La proposta mira a rafforzare il legame tra il cronoprogramma degli interventi e lo stato reale di conservazione degli asset, prevedendo esplicitamente una valutazione e un aggiornamento periodico (ad esempio annuale) del loro stato. In tal modo, qualora un'opera, come un viadotto, evidenzi fenomeni di degrado accelerato rispetto alle previsioni originarie, sarebbe possibile aggiornare tempestivamente la stima della vita utile residua e adeguare di conseguenza le quote annue di ammortamento e il piano degli interventi.</p> <p>Inoltre, si suggerisce di incentivare l'adozione di sistemi di valutazione avanzati, basati su algoritmi predittivi, che permettano di individuare con maggiore anticipo le tendenze di degrado e pianificare interventi di manutenzione preventiva. L'obiettivo è premiare comportamenti gestionali virtuosi, che documentino l'allungamento della vita utile degli asset grazie a interventi mirati e tempestivi, riducendo così i costi complessivi e migliorando la sicurezza e l'affidabilità delle infrastrutture.</p>

		<p>dell'Autorità.</p> <p>Il cronoprogramma degli investimenti è collegato a una valutazione e un aggiornamento periodico (es. annuale) dello stato reale degli asset, eseguiti preferibilmente attraverso l'utilizzo di sistemi di valutazione avanzati, con l'utilizzo di algoritmi predittivi.</p>	
N°23 <i>Criteri di determinazione dei costi di capitale ai fini tariffari</i>	<p>Misura 23. Punto 2, lettera b)</p> <p>23.2. Costi di rimborso del capitale ed eventuale valore di subentro</p> <p>b) nel rispetto di quanto previsto al punto 2 per il valore di subentro, il concessionario, per ragioni di manifesta, oggettiva e documentata evidenza, può sottoporre alle valutazioni dell'Autorità, per il tramite del concedente, l'applicazione, ad una parte delle immobilizzazioni riferibili ai nuovi investimenti in asset reversibili, del criterio di ammortamento basato sulla vita utile regolatoria degli asset. Salvo documentate eccezioni che potranno di volta in volta essere motivate dal concedente o dal concessionario, le vite utili regolatorie e le aliquote da utilizzare sono riportate nella Tabella 1.</p>	<p>Inserire specifica sotto la tabella:</p> <p>E' possibile aggiornare le vite utili regolatorie degli asset in funzione di:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ ispezioni periodiche; ○ rilievi strumentali; ○ analisi predittive basate su dati climatici, di traffico e manutenzioni precedenti. <p>Le suddette valutazioni dovranno essere suffragate dall'utilizzo di curve di degrado specifiche per contesto, validate dall'Autorità.</p>	<p>Attualmente, le misure regolatorie prevedono una vita utile degli asset fissata e pre-determinata in funzione della tipologia dell'opera (ad esempio, 40 anni per ponti e viadotti), con un impatto indiretto sui costi di manutenzione pianificati e sulle quote di ammortamento.</p> <p>Si propone di integrare la disciplina prevedendo la possibilità di aggiornare periodicamente la vita utile regolatoria degli asset sulla base di evidenze oggettive provenienti da:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ispezioni periodiche di dettaglio; • rilievi strumentali sullo stato di conservazione; • analisi predittive che tengano conto dei dati climatici, dei flussi di traffico e della storia manutentiva dell'opera. <p>Le valutazioni dovranno essere supportate dall'applicazione di curve di degrado specifiche per il contesto territoriale e operativo, validate preventivamente dall'Autorità, così da assicurare trasparenza e uniformità.</p> <p>Questa proposta consente di allineare le previsioni regolatorie alle condizioni effettive delle infrastrutture: nel caso in cui un asset presenti una vita utile residua superiore a quella standard (es. >40 anni per ponti e viadotti), il concessionario avrà l'onere di garantire la sua funzionalità per un periodo più lungo, sostenendo costi di manutenzione aggiuntivi, ma potrà al contempo beneficiare di un valore di subentro più elevato, coerente con il maggiore valore residuo dell'opera.</p>

<p><i>Al fine di assicurare il pieno rispetto dei criteri di quantificazione dell'eventuale valore di subentro, di cui al successivo punto 2, il concedente seleziona gli asset reversibili a cui applicare il criterio di ammortamento basato sulla vita utile regolatoria privilegiando i nuovi investimenti la cui realizzazione è più prossima alla data di scadenza della concessione.</i></p>		
---	--	--

Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte in merito alla Misura 11.1, punto 4.

In particolare, si invita a esprimersi sul limite del ±10% previsto per la variazione delle stime di traffico rispetto a quanto assunto in fase di gara, nel caso in cui la durata della concessione superi i 15 anni.

/

Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte in merito alla Misura 35.4, punto 1.

In particolare, si invita a esprimersi sul valore pari al 5% previsto quale penalità applicabile al concessionario in relazione alla ritardata realizzazione degli investimenti non recuperabili in tariffa.

/

Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte in merito alla Misura 36, punto 9.

In particolare, si invita a esprimersi sul valore pari al -20% previsto quale fattore correttivo da applicare al WACC per l'individuazione del tasso di remunerazione applicabile al valore di subentro (R_{tv}).

/