

Prot. n° 50207/25 BC PC MC
Funzione Legale e Affari Generali

Spett. Le
Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza, 230
10126 Torino
pec: pec@pec.autorita-trasporti.it

Verona, 16 luglio 2025

AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI
E
Protocollo N. 0062449/2025 del 16/07/2025

OGGETTO: Definizione del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g-bis), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n.201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n.214. Avvio del procedimento e indizione di una consultazione. Delibere n.74/2025 e 92/2025.

Aggiornamento del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'art. 37, comma 2, lettera g), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n.201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n.214. Indizione di una consultazione. Delibere n.75/2025 e n. 93/2025.

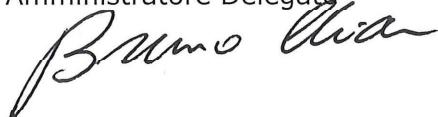
Spett. Le Autorità,

con riferimento alle Delibere di codesta Spettabile Autorità nn. 74/2025, 75/2025, 92/2025 e 93/2025, si trasmette in allegato il file in formato editabile .docx contenente osservazioni e proposte di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A., formulate nell'ambito della consultazione pubblica indetta da Codesta ART in merito alla definizione e all'aggiornamento del sistema tariffario di pedaggio.

Confidando che i contributi forniti possano risultare utili ai fini dei procedimenti in oggetto, si porgono distinti saluti.

Bruno Chiari

Amministratore Delegato



Oggetto: Osservazioni sull'Allegato A alla Delibera 74/2025, recante "Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni autostradali di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g-bis), del D.L. 201/2011" - Documento di consultazione.

Misura	Punto	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 modifica o integrazione
3	1	Finalità del sistema tariffario		<p>Considerazioni generali</p> <p>La delibera n. 74/2025 introduce numerose modifiche significative al quadro regolatorio attualmente vigente per i concessionari autostradali, prevedendo numerosi meccanismi maggiormente penalizzanti o adempimenti regolatori più stringenti, che non si riscontrano in altri settori e non risultano in linea con la <i>best practice</i> regolatoria.</p> <p>Le novità introdotte portano a un sensibile sbilanciamento della matrice dei rischi rispetto al livello di remunerazione conseguibile dal concessionario, in alcuni casi violando il principio di neutralità economico-finanziaria e incidendo negativamente sulla stabilità e la prevedibilità di</p>

un quadro regolatorio di applicazione relativamente recente.

Quanto prospettato dalla Delibera va quindi a tradursi in un quadro regolatorio eccessivamente penalizzante, non in grado di favorire lo sviluppo e la realizzazione degli investimenti, né di attrarre i capitali necessari a finanziarli, in un momento cruciale per il rinnovamento e il rafforzamento della rete. La realizzazione degli investimenti è peraltro essenziale per garantire la sicurezza e l'adeguatezza dell'infrastruttura autostradale, di cui gli utenti beneficiano.

6	2 Rilascio dei Pareri per l'affidamento di nuove concessioni. <i>"Nel caso di procedura di affidamento diretto a società in house di nuove concessioni autostradali, di cui all'articolo 3, comma 2, della l. 193/2024, il concedente trasmette all'Autorità, secondo le modalità e i termini di cui alla Misura 7, la proposta di affidamento di cui all'articolo 5 della medesima l. 193/2024, motivata sulla base delle valutazioni che giustificano il ricorso a tale modalità di affidamento, sottoscritta da entrambe le parti e corredata dalla proposta di convenzione e dei relativi PFR e PEF, elaborati sulla base del presente Sistema tariffario, rispettivamente per il primo periodo regolatorio e per l'intero periodo di validità della concessione".</i>	Si propone di sostituire l'attuale testo del Punto 2 con il seguente ¹ : <i>"Nel caso di procedura di affidamento diretto a società in house di nuove concessioni autostradali, di cui all'articolo 3, comma 2, della l. 193/2024, il concedente trasmette all'Autorità, secondo le modalità e i termini di cui alla Misura 7, la proposta di affidamento di cui all'articolo 5 della medesima l. 193/2024, motivata sulla base delle valutazioni che giustificano il ricorso a tale modalità di affidamento, sottoscritta da entrambe le parti e corredata dalla proposta di convenzione e dei relativi PFR e PEF, elaborati sulla base del presente Sistema tariffario, rispettivamente per il primo periodo regolatorio e per l'intero periodo di validità della concessione".</i>	La disciplina di cui al punto in esame sembra attribuire all'Ente Concedente, ove intenda ricorrere al modulo dell' <i>in house providing</i> , una maggiore discrezionalità e libertà nella predisposizione dello schema di convenzione da porre a "base" dell'affidamento rispetto a quanto previsto in caso di concessione affidata mediante indizione di una procedura di gara. Se infatti, in caso di procedura selettiva, la Misura 6 prevede al punto 1 che <i>"con congruo anticipo rispetto alla data di pubblicazione del bando di gara, il concedente trasmette all'Autorità, per le valutazioni di competenza, lo schema di convenzione da allegare al bando stesso, redatto sulla base dello schema-tipo di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g-bis), del d.l. 201/2011, ed inclusivo di PFR e PEF elaborati sulla base del presente Sistema tariffario, rispettivamente per il primo periodo regolatorio e fino alla scadenza della concessione"</i> , con riguardo al differente scenario dell' <i>in house</i> , la medesima Misura si limita a prevedere la trasmissione all'ART della
---	---	---	--

¹ Integrazione evidenziata nel testo in grassetto.

		<p>da entrambe le parti e corredata dalla proposta di convenzione, <u>redatta sulla base dello schema-tipo di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g-bis), del d.l. 201/2011</u>, e dei relativi PFR e PEF, elaborati sulla base del presente Sistema tariffario, rispettivamente per il primo periodo regolatorio e per l'intero periodo di vigenza della concessione".</p> <p>proposta di affidamento, corredata "dalla <u>proposta di convenzione e dei relativi PFR e PEF, elaborati sulla base del presente Sistema tariffario</u>".</p> <p>In altri termini, la misura sembra escludere – con esclusivo riferimento agli affidamenti <i>in house</i> – l'obbligo in capo al Concedente di "seguire", nella predisposizione della proposta di convenzione, il relativo schema-tipo da adottarsi a cura dell'ART, d'intesa con il MIT e il MEF</p> <p>Quanto sopra:</p> <p>(i) in violazione del disposto di cui all'art. 37, comma 2, lett. g-bis), del D.L. 201/2011, a mente del quale l'ART è tenuta "a definire, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministero dell'economia e delle finanze, uno schema di bando-tipo di concessione e uno schema di convenzione-tipo, <u>anche con riferimento agli affidamenti in house</u>";</p> <p>(ii) attribuendo, di fatto, una maggiore discrezionalità al Concedente circa le modalità di predisposizione dello schema di convenzione con solo ed esclusivo riferimento agli affidamenti <i>in</i></p>
--	--	--

			<p><i>house</i> e, pertanto, limitando in tale sola ipotesi il relativo “sindacato” valutativo dell’Autorità. Circostanze, queste, tali da agevolare e “incentivare” ulteriormente il possibile ricorso al modulo dell’<i>in house providing</i> in luogo del ricorso al mercato mediante gara.</p> <p>Il tutto, in contesto regolatorio come quello delineato dalla L. 193/2024, in forza del quale l’esternalizzazione mediante gara pubblica e il ricorso all’<i>in house</i> operano come strumenti tra loro del tutto equivalenti e alternativi.</p> <p>Si ritiene dunque necessario integrare il punto 2 della Misura 6, specificando che la proposta di Convenzione, allegata alla proposta di affidamento “<i>in house</i>”, sia predisposta nel rispetto dello Schema-tipo che verrà adottato dall’ART.</p>
--	--	--	--

7	1 e 2	<p>Rilascio dei Pareri sugli aggiornamenti/revisioni/prime sottoscrizioni del PEF e del PFR.</p> <p><i>“Ai fini dell’esercizio delle prerogative dell’Autorità come definite agli articoli 5 e 9 della l. 193/2024, il concedente trasmette, entro il 30 agosto dell’Anno ponte con riferimento ad ogni periodo regolatorio, all’Autorità:</i></p> <p><i>a) il nuovo PFR e il nuovo PEF, elaborati dal concessionario sulla base del presente Sistema tariffario, rispettivamente per il nuovo periodo regolatorio e fino alla scadenza della concessione.</i></p> <p><i>b) le proprie valutazioni sulla documentazione di cui alla precedente lettera a”.</i></p> <p><i>“L’Autorità rilascia il parere vincolante di competenza entro 30 giorni dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti. Il termine può essere prorogato, su richiesta dell’Autorità, di ulteriori 15 giorni per eventuali motivate esigenze istruttorie. Nel caso in cui le informazioni risultino incomplete, errate o inesatte, i suddetti termini si considerano sospesi fino al ricevimento della documentazione corretta e</i></p>	<p>Si propone di sostituire l’attuale testo del Punto 2 con il seguente²:</p> <p><u><i>“L’Autorità rilascia il parere vincolante di competenza entro 30 giorni dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti, decorrenti dal termine di cui al precedente punto 1. Resta inteso che laddove il Concedente dovesse trasmettere la documentazione di cui al punto 1 in data anteriore al 30 agosto dell’Anno ponte, l’Autorità rilascerà il parere entro 30 giorni decorrenti da tale data di trasmissione. In ogni</i></u></p>	<p>Per come esplicitata, la misura non è chiara sulla data di decorrenza del termine di 30 giorni entro cui l’Autorità è tenuta a rilasciare - salve le ipotesi di proroga e sospensione previste dal punto 2 - il parere vincolante di propria competenza sugli aggiornamenti e sulle revisioni del PEF/PFR.</p> <p>In particolare, non è chiaro se detto termine decorra dal ricevimento delle informazioni “pertinenti” (ma non meglio definite) ovvero dalla scadenza del 30 agosto dell’anno ponte, ossia dalla scadenza del termine massimo entro cui il Concedente è tenuto a trasmettere all’Autorità la documentazione di cui al riportato punto 1.</p> <p>Sotto tale profilo, si ritiene maggiormente corretto specificare nell’ambito del punto 2 che la data di decorrenza in esame veda, quale data “ultima” di decorrenza, la scadenza del 30 agosto dell’anno ponte; ciò nella duplice ottica di “irrigidire” l’obbligo posto in capo al Concedente circa la trasmissione, entro il termine in esame, della documentazione di cui al punto 1 e evitare,</p>
---	-------	--	--	--

² Integrazione evidenziata nel testo in grassetto.

		<p><i>completa, fatto salvo l'eventuale esercizio dei poteri sanzionatori dell'Autorità”.</i></p>	<p><i><u>caso, il termine può essere prorogato, su richiesta dell'Autorità, di ulteriori 15 giorni per eventuali motivate esigenze istruttorie. Nel caso in cui le informazioni risultino incomplete, errate o inesatte, i suddetti termini si considerano sospesi fino al ricevimento della documentazione corretta e completa, fatto salvo l'eventuale esercizio dei poteri sanzionatori dell'Autorità”.</u></i></p>	<p>dunque, scenari di slittamento dell'espressione, da parte dell'ART, del parere propria competenza. Di contro, ancorare la decorrenza del termine <i>de quo</i> alla trasmissione da parte del Concedente di tutte le “<i>informazioni pertinenti</i>”, peraltro – come detto – non meglio specificate, potrebbe avere ripercussioni sull'intero procedimento di revisione/aggiornamento del PEF/PFR e determinare il reiterarsi di prassi, invero frequenti nel previgente regime, di abnorme ritardo e/o mancata approvazione dei PEF/PFR.</p>
8	1	<p>Rilascio dei Pareri sugli adeguamenti annuali dei livelli tariffari.</p> <p><i>“Con particolare riferimento alla verifica dell'adeguamento annuale dei livelli tariffari nel corso</i></p>		<p>Si evidenzia l'opportunità di chiarire la definizione di “<i>periodo tariffario</i>” rilevante ai fini dell'All. A alla Delibera 74/2025, in quanto allo stato non</p>

		<p><i>del periodo tariffario, sulla base dei dati consuntivi e pre-consuntivi disponibili al 30 settembre di ogni anno, entro il 15 ottobre il concessionario formula al concedente, trasmettendola per conoscenza all'Autorità, la proposta di aggiornamento tariffario annuale comprensiva di tutte le informazioni necessarie per la determinazione delle pertinenti componenti tariffarie, comprendente la conseguente proposta di aggiornamento del PFR.”</i></p>		indicata nell'ambito della Misura 2, rubricata “Definizioni”;
8	2, 3 e 4	<p>Rilascio dei Pareri sugli adeguamenti annuali dei livelli tariffari.</p> <p><i>“2. <u>Il concedente, entro il 31 ottobre di ogni anno,</u> trasmette all'Autorità e al concessionario gli esiti delle proprie verifiche in merito:</i></p> <p><i>a) all'applicazione dei meccanismi di penalità/premi con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi, secondo le modalità di cui alla Misura 34;</i></p> <p><i>b) all'applicazione dell'adeguamento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti, secondo le modalità di cui alla Misura 35;</i></p> <p><i>c) al conseguente ricalcolo delle poste figurative, secondo le modalità di cui alla Misura 30.</i></p>		<p>Considerato che la Misura prevede, da un lato, che il Concedente, entro il 31 ottobre di ogni anno, trasmette all'Autorità e al concessionario la documentazione di cui al punto 2 e, dall'altro, che il concessionario, entro il 15 ottobre di ogni anno, trasmette all'Autorità la documentazione di cui al punto 3, si ritiene opportuno chiarire se il termine di <i>“30 giorni dal ricevimento della documentazione relativa ai punti 2 e 3”</i>, individuato al punto 4, entro cui l'Autorità può esprimere eventuali rilievi al Concedente, debba essere inteso:</p> <p>a) come termine “unico”, con l'effetto che l'Autorità deve esprimersi – entro i medesimi 30</p>

	<p>3. <u>Entro il 15 ottobre di ogni anno</u>, il concessionario procede all’eventuale conseguente aggiornamento del PFR e lo trasmette al concedente e all’Autorità.</p> <p>4. <u>Entro 30 giorni dal ricevimento della documentazione relativa ai punti 2 e 3</u>, l’Autorità formula eventuali rilievi al concedente, per i profili di propria competenza.</p>	<p>giorni – sulla documentazione sia del punto 2 che del punto 3 e, in tale ipotesi, di chiarire le relative modalità di decorrenza;</p> <p>b) ovvero, in alternativa, come termine distino e autonomo, prevedendo dunque la misura due distinti termini (di pari durata) rispettivamente afferenti alla documentazione del punto 2 e alla documentazione del punto 3.</p> <p>La Misura, per come ad oggi formulata, presenta dei profili di incertezza tali da incidere, negativamente, sull’adeguamento annuale delle tariffe nonché sull’aggiornamento annuale del PFR, ossia su due “procedimenti/aspetti” fondamentali ai fini del mantenimento, per tutta la durata della concessione, dell’equilibrio economico-finanziario.</p> <p>Il tutto intensificando il “quadro” di incertezza regolatoria in cui si troveranno ad operare i concessionari e le relative criticità, già evidenziate con riferimento alle Misure precedenti, e “minando” la remuneratività delle concessioni.</p>
--	---	--

11.1	3	<p>Allocazione dei rischi.</p> <p><i>“Sono prese in considerazione e allocate almeno le tipologie di rischio definite nell’ambito del procedimento di definizione dello schema di convenzione-tipo di cui dell’articolo 37, comma 2, lettera g-bis) del d.l. 201/2011, tenuto conto che, nel Sistema tariffario di cui al presente Titolo, l’equilibrio economico-finanziario della concessione è basato sull’allocazione delle tipologie di rischio di cui all’Annesso W”.</i></p>	<p>Si propone di sostituire l’attuale testo del Punto 3 con il seguente³:</p> <p><i>Nel caso di affidamento diretto a società in house, così come in caso di affidamento mediante procedura di gara, sono prese in considerazione e allocate almeno le tipologie di rischio definite nell’ambito del procedimento di definizione dello schema di convenzione-tipo di cui dell’articolo 37, comma 2, lettera g-bis) del d.l. 201/2011, tenuto conto che, nel Sistema tariffario di cui al presente Titolo,</i></p>	<p>Considerato quanto previsto, allo stato, al punto 2 della Misura 6 sopra citata con riguardo agli affidamenti <i>in house</i> - in forza del quale il Concedente non sembra testualmente tenuto a predisporre la proposta di convenzione, da sottoporre all’ART, nel rispetto del relativo schema-tipo - si ritiene necessario specificare nel punto 3 della Misura in esame che l’obbligo di allocare le tipologie di rischio individuate nello schema di convenzione-tipo di cui all’art. 37, comma 2, lett. g-bis), D.L. 201/2011 operi anche con riferimento agli affidamenti <i>in house</i>.</p> <p>Diversamente, si attribuirebbe al Concedente una maggiore discrezionalità circa l’allocazione dei rischi legati alla concessione ove affidata direttamente ad una propria società <i>in house</i>. Ciò con il rischio di incentivare, ulteriormente, il ricorso a tale istituto in luogo al confronto competitivo, nonché determinando un possibile regime di <i>favor</i> per i concessionari <i>in house</i> rispetto agli operatori privati che operano nel mercato in regime di concorrenza.</p>
------	---	--	---	---

³ Integrazione evidenziata nel testo in grassetto.

			<p><i>l'equilibrio economico-finanziario della concessione è basato sull'allocazione delle tipologie di rischio di cui all'Annesso W”.</i></p>	
11.1.	4	Allocazione dei rischi <i>“Nell’ambito del rischio operativo, il rischio di domanda è assunto dal concessionario sulla base della stima dei volumi di traffico risultante dall’esito della procedura di affidamento. Le previsioni di traffico non sono oggetto di aggiornamento nel corso della</i>		<p>La Misura appare particolarmente critica per le seguenti ragioni:</p> <p>(i) in primo luogo, nel prevedere che la stima del volume del traffico – per come definita in sede di gara - non possa essere oggetto di aggiornamento nel corso dell’intero orizzonte temporale della</p>

	<p><i>concessione, ad eccezione dei casi in cui la durata della medesima ecceda i 15 anni. In tale ipotesi, il concessionario può proporre una revisione delle stime di traffico a partire dalla conclusione del terzo periodo regolatorio, nei limiti del ±10% rispetto alle previsioni assunte in fase di gara, previa valutazione e approvazione da parte dell'Autorità”</i></p>	<p>concessione (neanche tramite la revisione del PEF in caso di effettiva riduzione dei volumi di traffico rispetto ai valori <i>ab origine</i> stimati, cfr. punto 6 della Misura), la “disposizione” pone integralmente in capo ai concessionari il rischio del traffico. Tale formulazione risulta eccessivamente gravosa, esponendo il concessionario a fattori di rischio in alcun modo prevedibili ed esorbitanti. Le previsioni del traffico possono infatti subire, evidentemente, forti mutamenti nel lungo/medio periodo, anche legati a fattori del tutto al di fuori della sfera di controllo del concessionario e, soprattutto, in alcun modo prevedibili in sede di gara. Il tutto, peraltro, aggravando fortemente (e ingiustificatamente) il vigente assetto regolatorio, in forza del quale il rischio traffico è correttamente assunto dal concessionario per un periodo massimo di 5 anni, prevedendosi ad oggi l’aggiornamento delle relative stime al termine di ogni periodo regolatorio;</p> <p>(ii) Sotto altro profilo, non sembra condivisibile l’esclusione radicale per i concessionari titolari di</p>
--	---	---

				<p>concessioni la cui durata non ecceda i 15 anni di proporre la revisione delle stime di traffico.</p> <p>Una simile disposizione appare infatti idonea a determinare una ingiustificata disparità di trattamento tra diversi concessionari, anche ove titolari di concessioni di durata del tutto similare (si pensi allo scenario in cui due concessioni abbiano durata rispettivamente pari a 15 anni e a 16 anni, entrambe interessate da criticità legate alla stima del traffico del tutto similari).</p> <p>In tale ottica, si ritiene necessario valutare la possibilità di estendere a tutti i concessionari la possibilità di proporre una revisione delle stime del traffico, se del caso modulando diversamente, sulla base della durata della concessione, i limiti percentuali rispetto alle previsioni assunte in fase di gara entro cui tale revisione può operare.</p> <p>(iii) la misura consente, con esclusivo riferimento alle concessioni di durata superiore ai 15 anni, la revisione delle stime di traffico <i>“nei limiti del ±10% rispetto alle previsioni assunte in fase di gara”</i>.</p>
--	--	--	--	--

			<p>Tale “limite” presenta, a sua volta, i seguenti profili di criticità:</p> <p>a) sotto un primo profilo, il limite “<i>±10% rispetto alle previsioni assunte in fase di gara</i>” appare talmente “circoscritto” da privare, in radice, di qualsivoglia utilità la revisione delle stime di traffico;</p> <p>b) sotto un secondo profilo, di ordine sistematico, la previsione per cui il predetto limite percentuale di “variazione” è rapportato alle stime di gara, sembra escludere l’operatività della clausola con riferimento alle concessioni affidate mediante il modulo dell’<i>in house providing</i>.</p> <p>Occorre pertanto chiarire come e in che termini la disciplina in commento operi con riguardo agli affidamenti <i>in house</i>.</p> <p>Ciò anche al fine di escludere possibili interpretazioni in forza delle quali si possa sostenere l’inapplicabilità di tali limiti alle istanze di revisione delle stime di traffico proposte dai concessionari <i>in house</i>, che si vedrebbero dunque sensibilmente, e del tutto ingiustificatamente,</p>
--	--	--	---

				“favoriti” rispetto ai concessionari selezionati con gara.
11.1	6	<p>Allocazione dei rischi.</p> <p><i>“Fatto salvo l’art. 192 del Codice, a fronte dell’eventuale riduzione degli effettivi volumi di traffico rispetto ai valori stimati derivanti dall’applicazione delle metodologie descritte nel presente Titolo, riportati nell’apposito prospetto del PEF, il concessionario non ha diritto a richiedere la revisione del piano stesso”.</i></p>	<p>Si propone di sostituire l’attuale testo del Punto 6 con il seguente:</p> <p>“Fatto salvo l’art. 192 del Codice. A fronte dell’eventuale riduzione degli effettivi volumi di traffico rispetto ai valori stimati derivanti dall’applicazione delle metodologie descritte nel presente Titolo, riportati nell’apposito prospetto del PEF, il concessionario non ha diritto a richiedere la revisione del piano stesso. Resta comunque fermo, anche in tale ipotesi, il diritto del concessionario a</p>	<p>Si ritiene opportuno specificare espressamente e chiaramente nel testo della Misura che laddove la riduzione degli effettivi volumi di traffico rispetto ai valori riportati nell’apposito prospetto del PEF sia imputabile <i>“a eventi sopravvenuti straordinari e imprevedibili, ivi compreso il mutamento della normativa o della regolazione di riferimento, purché non imputabili al concessionario”</i> (cfr. art. 192, comma 1, del Codice), e non si verifichi dunque in <i>“in condizioni operative normali”</i>, il concessionario abbia diritto a richiedere la revisione del PEF.</p> <p>Ciò anche alla luce della definizione di rischio operativo contenuta al punto 4 della Misura 2.</p> <p>Altresì, appare opportuno estendere testualmente il diritto di richiedere la revisione del PEF nello scenario in esame (i.e. riduzione degli effettivi livelli di traffico per circostanze ex art. 192 del Codice) anche nell’ambito delle concessioni la cui durata sia inferiore a 15 anni.</p>

		<p><i>chiedere la revisione del PEF al ricorrere delle condizioni di cui all'art. 192 del Codice, anche nei casi in cui la durata della relativa concessione non ecceda i 15 anni".</i></p>	
11.2.		<p><u>Verifica delle condizioni di equilibrio economico-finanziario della concessione.</u></p>	<p>Verifica dell'equilibrio economico-finanziario</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si rilevano una serie di criticità rispetto alle proposte della Misura 11 tra cui le seguenti. Assenza di un quadro metodologico chiaro per le modalità di implementazione. In particolare, riguardo a: <ul style="list-style-type: none"> ○ le modalità di calcolo dei benchmark di riferimento, con riferimento al rendimento risultante dalla ponderazione del CIN e al costo dell'<i>equity</i> da valorizzare su più periodi regolatori successivi all'attuale; ○ la corrispondenza tra (i) il TIR di progetto e il rendimento risultante dalla ponderazione del CIN e (ii) il TIR <i>Equity</i> e il costo dell'<i>equity</i> per l'intero

				<p>periodo della concessione, date le misure prospettate riguardo a poste figurative e valore di subentro che, già <i>ex ante</i>, compromettono tale corrispondenza.</p> <p>Orizzonte temporale di calcolo non rappresentativo della situazione reale, in quanto non considera flussi di cassa e investimenti del periodo antecedente all'applicazione della misura.</p>
22	1, lett. e)	<p><u>Principi per la quantificazione degli investimenti in beni reversibili</u></p> <p><i>“Per quanto riguarda la quantificazione degli investimenti in beni reversibili, ammissibili ai fini tariffari, valgono i seguenti principi:</i></p> <p>[.....]</p> <p><i>e) per ciascun investimento:</i></p> <p><i>i) in presenza di un importo di spesa a consuntivo superiore al valore risultante dal progetto di fattibilità tecnica ed economica, il maggior costo si considera ammissibile esclusivamente qualora derivi da modifiche progettuali ammissibili ai sensi dell'articolo 189 del d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36. La prova della</i></p>		<p>La Misura non appare condivisibile nella parte in cui “lega” il valore ammesso a tariffa all’importo definito in sede di approvazione del PFTE, con effetti evidentemente negativi sulla redditività dei concessionari.</p> <p>In tale scenario, i concessionari “subirebbero” tutti gli incrementi di costo che potrebbero interessare l’opera nel passaggio tra PFTE e progetto esecutivo.</p> <p>La Misura aggrava dunque il rischio assunto dal concessionario, rendendolo eccessivamente penalizzante.</p>

	<p><i>sussistenza di circostanze specifiche è posta a carico del concessionario, mentre il concedente verifica, di volta in volta, la veridicità dei presupposti di fatto. In ogni caso, gli oneri relativi all'esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria non sono soggetti alle clausole di revisione prezzi di cui all'articolo 60 del codice dei contratti pubblici in relazione a eventuali variazioni, in aumento o in diminuzione, del costo dei lavori, come individuati nella convenzione di concessione sulla base dei ribassi applicati al costo dell'opera quantificato sulla base dei prezzi rilevati al momento dell'approvazione del progetto di fattibilità tecnico-economica dal concedente;</i></p> <p><i>ii) in presenza di un importo di spesa a consuntivo inferiore al valore risultante dal progetto di fattibilità tecnica ed economica, fatte salve le variazioni regolatorie asseverate dal concedente – nel rispetto della corretta allocazione del rischio operativo così come definita dalla Matrice dei rischi di cui alla Misura 11.1 – il minor costo, come rilevabile dai prospetti di contabilità regolatoria a consuntivo di cui al Titolo 4, non si considera in alcun caso ammissibile e, nel caso</i></p>		<p>Intensità del rischio che, peraltro, non appare mitigata dalla previsione per cui <i>“il maggior costo si considera ammissibile esclusivamente qualora derivi da modifiche progettuali ammissibili ai sensi dell'articolo 189 del d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36.”</i> considerato l'onere probatorio posto in capo ai concessionari e la poca pertinenza delle disposizioni contenute nell'art. 189 del Codice rispetto alla fattispecie oggetto della Misura 22.</p>
--	--	--	--

		<p><i>abbia concorso alla determinazione ex ante dei livelli tariffari, determina l'insorgere di un debito regolatorio di pari importo, che assume la valenza di una componente di segno negativo nel calcolo del saldo di poste figurative del primo anno del primo periodo regolatorio utile”.</i></p>		
23.2.	2	<p>Costi di rimborso del capitale ed eventuale valore di subentro.</p> <p><i>“In via del tutto eccezionale e per ragioni di manifesta, oggettiva e documentata evidenza, la quantificazione dell’eventuale valore di subentro alla scadenza della concessione è sottoposta dal concedente alle valutazioni dell’Autorità sulla base di motivata e documentata correlazione:</i></p> <p><i>a) alla necessità di assicurare la sostenibilità dei livelli tariffari praticati agli utenti;</i></p> <p><i>b) al mantenimento, per l’intera durata della concessione, dell’equilibrio economico-finanziario;</i></p> <p><i>c) alla necessità di evitare l’insorgere di una barriera all’ingresso di nuovi operatori al momento del riaffidamento della concessione, a vantaggio del concessionario uscente. Ai fini dell’applicazione di tale</i></p>		<p>Non appare condivisibile la scelta di predeterminare, in via aprioristica e generica per tutte le concessioni autostradali, “l’importo massimo” del valore di subentro.</p> <p>Una simile limitazione appare infatti tale da impattare sulla redditività della concessione, esponendo i concessionari al rischio di dover sostenere (subendoli) gli investimenti non ammortizzati eccedenti tale limite di importo.</p> <p>Rischio che appare particolarmente “concreto”, considerato il limite temporale pari a 15 entro cui la L. 193/2023 ha individuato la durata massima delle “nuove” concessioni autostradali.</p> <p>Invero, il limite individuato, pari a 1,6 volte l’EBITDA, potrebbe, più correttamente, essere utilizzato quale parametro generale di</p>

		<p><i>criterio, il rapporto fra il valore di subentro e l'EBITDA (Earnings Before Interests Taxes Depreciation and Amortization) del concessionario, valutato all'ultimo intero anno di gestione, non deve superare il valore di 1,6".</i></p>		<p>riferimento, non vincolante, e comunque derogabile in casi particolari.</p> <p>Sotto altro profilo, si ritiene fondamentale che il valore di subentro abbia qualificazioni tali da renderlo rilevante per la valutazione delle metriche finanziarie da parte delle agenzie di rating. In linea di principio, questo aspetto dovrebbe essere integrato nel quadro regolatorio.</p>
31		<p>Meccanismo di contenimento dei maggiori ricavi mediante revenue sharing</p>		<p>La Misura conferma il meccanismo del <i>revenue sharing</i>, presente anche nell'attuale quadro regolatorio.</p> <p>Si segnala, tuttavia, come tale meccanismo – che opera in maniera del tutto asimmetrica, attivandosi solo in caso di uno scostamento, positivo, dei volumi effettivi di traffico rispetto alle stime individuate in sede di aggiudicazione nell'ottica di contenere i maggiori ricavi dei concessionari e che non opera, di contro, al fine di contenere le “perdite” di questi ultimi laddove si registri una riduzione dei volumi di traffico - appare del tutto sproporzionato nell’ambito dell’assetto regolatorio di cui alla Delibera in</p>

			<p>oggetto; assetto che, come evidenziato, ponte integralmente in capo ai concessionari il rischio del traffico.</p> <p>Si ritiene pertanto opportuno che il meccanismo venga direttamente espunto ovvero, in alternativa, modificato nell'ottica di:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) incrementare il limite entro cui il concessionario può conseguire maggiori ricavi in presenza di un incremento dei volumi di traffico; (ii) contenere, specularmente a quanto avviene in presenza di scostamenti positivi, le perdite dei concessionari in caso di scostamenti, in riduzione, degli effettivi volumi di traffico.
--	--	--	--
