
POSTA CERTIFICATA: Del. 75/2025 "Aggiornamento del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni autostradali di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g), del d.l. 201/2011" - osservazioni U.Di.Con. APS - prot. 487/PNL/25

Mittente: udicon.legali@pec.it

Destinatari: pec <pec@pec.autorita-trasporti.it>

Inviato il: 15/07/2025 15.54.34

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

487/PNL/25

Spett.le Autorità,

facendo seguito alla Delibera in oggetto, si inoltrano le osservazioni di U.Di.Con. APS.

Restando a disposizione si porgono distinti saluti.

U.Di.Con.

Ufficio Legale

U.Di.Con. - Unione per la Difesa dei Consumatori

Via Santa Croce in Gerusalemme, 63 - 00185 Roma

Tel. 06.77250783 - Fax 06.77591309 - Email: legali@udicon.org

PEC: udicon.legali@pec.it - C.F. 97513130589

=== LISTA DEGLI ALLEGATI ===

osservazioni UDICON del. 75.2025.docx ()

E

AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

Protocollo N.0062170/2025 del 15/07/2025

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 modifica o integrazione
--------	--	--	--

Delibera 75/2025 Premessa			<p>In primo luogo, si apprezza il tentativo di uniformare ed efficientare la regolazione in materia.</p> <p>Si ritiene, infatti, che i vantaggi in tal senso siano molteplici.</p> <p>Una regolazione armoniosa può facilitare il confronto tra le gestioni e la vigilanza sulle stesse. Tale attività, a sua volta, contribuisce all'emersione di fenomeni di inefficienza, che possono riverberarsi a danno del consumatore. In questo senso, l'approccio regolamentare in commento è sicuramente condivisibile.</p>
Misura 3 (Finalità del Sistema tariffario)			<p>L'Associazione apprezza che la normativa chiarisca le finalità del sistema tariffario, insistendo in particolare sul bilanciamento degli interessi in gioco. Tra questi deve emergere quello degli utenti ad una infrastruttura sicura, di qualità e progressivamente migliorata.</p>
Misura 4 (Principi generali)			<p>Secondo la stessa ratio anzi esposta, si apprezza la volontà di enunciare principi alla base della regolazione, tra cui spiccano quelli del <i>revenue sharing</i> e la valutazione della <i>performance</i>.</p>
Misura 9 e Misura 25	<p>Quesito dell'Autorità "Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte in merito alla Misura 9 e alla Misura 25. In particolare, si invita a esprimersi sul limite del $\pm 10\%$ 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."</p>		<p>Sulla scorta di quanto osservato in premessa, le misure sono condivise.</p> <p>Le autostrade sono un bene essenziale e l'onere economico che ricade sugli utenti deve essere equo, trasparente e giustificato da reali benefici in termini di qualità, sicurezza e manutenzione. Dunque, è fondamentale che l'equilibrio economico-finanziario delle concessioni venga garantito senza compromettere l'accessibilità economica del servizio autostradale.</p> <p>È noto che il sistema autostradale ha sperimentato criticità, ed ha margini di miglioramento.</p> <p>L'adozione di criteri condivisi, basati su dati oggettivi e metodologie verificabili, appare essere la base per ricercare maggiore equilibrio</p>

			<p>tra le esigenze del concessionario e la tutela dell'utenza.</p> <p>In questo senso, introdurre un limite del $\pm 10\%$ risulta utile ad evitare eccessive oscillazioni dei valori in gioco e relative frizioni tariffarie nel settore.</p>
Misura 11 e 27 (Tariffa unitaria media e modulazione tariffaria)			<p>Quanto alla differenziazione delle tariffe in base alla tipologia di veicoli, è importante che la stessa sia perfezionata. Ad oggi sussistono alcune iniquità. Si pensi che piccoli veicoli a due ruote possono pagare lo stesso importo di automobili anche voluminose.</p> <p>Quanto alla differenziazione delle tariffe su base temporale, si esprime contrarietà.</p> <p>La misura infatti finirà per ritorcersi contro coloro che non potranno scegliere l'orario ed i giorni in cui spostarsi. In sintesi, trattasi di lavoratori, studenti e pendolari in genere.</p> <p>Costoro invece dovrebbero essere protetti dai rincari tariffari.</p> <p>In subordine, se la misura sarà mantenuta, allora essa dovrà essere dotata di adeguati correttivi che consentano di proteggere coloro che necessariamente devono usare l'infrastruttura in una data fascia temporale.</p>
Misure 20 e 36 (Meccanismi di penalità/premi con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi)			<p>Si condivide la misura e la sua ratio. Tuttavia, si chiede massima attenzione sulla raccolta dei dati in commento, ed in particolare di quelli previsti per la misurazione della customer satisfaction (lettera f).</p> <p>Su tale aspetto, si chiede il coinvolgimento delle Associazioni dei Consumatori del CNCU nella rilevazione, quale elemento di garanzia e trasparenza.</p>

Misura 21 e Misura 37	<p>Quesito dell'Autorità "Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte in merito alla Misura 21 e alla Misura 37. In particolare, si invita a esprimersi sul valore pari al 5% previsto</p>		<p>Le Misure 21 e 37, nel loro insieme, incidono sulla qualità del servizio e sulla gestione delle risorse economiche (ed anche ambientali). Si considera fondamentale che ogni incentivo o penalità abbia come obiettivo finale il miglioramento tangibile del servizio reso ai cittadini.</p>
-----------------------	---	--	---

	quale penalità applicabile al concessionario in relazione alla ritardata realizzazione degli investimenti non recuperabili in tariffa.”		<p>In questo senso, un deterrente relativo al mancato progresso dell’infrastruttura si pone come condizione necessaria.</p> <p>Pertanto, la Scrivente concorda con la penalità di ritardata realizzazione degli investimenti non recuperabili in tariffa. Tale misura rappresenta un elemento di tutela contro ritardi ingiustificati da parte del concessionario nella realizzazione di investimenti, che non sono coperti dalle tariffe. Tuttavia, è necessario che questa misura sia efficace, proporzionata e non solo simbolica.</p> <p>Per tale motivo, si ritiene che la misura del 5% debba essere aggiornata a seguito di un primo periodo di regolazione.</p>
Misura 23 e 39 (Meccanismo di contenimento dei maggiori ricavi mediante revenue sharing)			<p>La misura appare essere un importante volano di equità nella gestione dell’infrastruttura in commento. Lo stesso dovrà dunque essere oggetto di massima attenzione, anche in fase applicativa.</p>

Misura 40, punto 9	<p>Quesito dell’Autorità “i richiedono osservazioni ed eventuali proposte in merito alla Misura 40, 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 (Rvt).”</p>		<p>Per quanto estremamente tecnico, dall’impianto è evidente lo sforzo di contemperare contrapposte esigenze di equità.</p> <p>In questo senso, la misura appare condivisibile.</p> <p>Si suggerisce tuttavia all’Autorità di riservarsi la possibilità di apportare correttivi al valore in commento, a seguito di un primo periodo di regolazione, purché ciò conduca all’incremento di tutela per il consumatore, in maggiore efficienza dell’infrastruttura o riduzioni tariffarie.</p>
--------------------	---	--	---