



CONCESSIONI
AUTOSTRADALI
VENETE



Spett.le

ART

Autorità di Regolazione dei Trasporti

pec@pec.autorita-trasporti.it

e p.c. Spett.le

AISCAT

direzione@pec-aiscat.it

Oggetto: osservazioni e proposte relative allo schema di atto regolatorio approvato con delibera ART 188/2025 - Aggiornamento del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni autostradali di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g), del D.L. 201/2011

Si invia la presente per sottoporre all'attenzione dei competenti organi dell'intestata Autorità osservazioni e proposte, concernenti le misure dello schema di atto regolatorio allegato alla delibera n. 188 del 06 novembre 2025.

Come da indicazioni, tali osservazioni e proposte vengono inviate nel formato tabellare richiesto.

Si tiene inoltre a precisare che la scrivente Società formula le presenti osservazioni quali contributi integrativi rispetto a quelli oggetto di trasmissione da parte di AISCAT, di cui condivide i contenuti.

Si rimane in attesa di un cortese riscontro e si porgono distinti saluti.

Il Direttore Amministrativo e Legale
Dott. Nicola Pietrunti

Allegati c.s.

AD/DAL/CB/DSO/dso

Visto: C. Bottan

CA301

Concessioni Autostradali Venete - CAV S.p.A.
via Bottegori, 64/A - 30175 MARGHERA (VE)
Tel. +39 041.5497111 - Fax +39 041.8872490

R.I./C.F./P.IVA 03829590276
Iscr. R.E.A. VE-RO-DL 0341881
Capitale sociale: € 2.000.000,00 i.v.
www.cavspa.it



Osservazioni sulla delibera 188/2025 - documento “Aggiornamento del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all’articolo 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 seconda 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
5	3 – 8	Entrata in vigore		<p>CAV condivide le considerazioni formulate da AISCAT in merito alla disciplina dell’entrata in vigore delle Misure, e auspica che la norma finale definisca con maggior dettaglio le ipotesi di deroga: dovrebbero, in particolare, essere esplicite le valide ed oggettive argomentazioni a supporto di un’istanza di deroga.</p> <p>In aggiunta, si rappresenta la necessità di un <i>maggior chiarimento</i> del contenuto del punto 4.c, con particolare riferimento alla formula di calcolo ivi richiamata, anche in considerazione della diffidenza tra il testo dell’Allegato A e quanto riportato nella Relazione illustrativa, circostanza che rischia di generare incertezze applicative nella determinazione degli importi da iscrivere nell’ambito della procedura di aggiornamento. Si propone pertanto che il testo della misura venga integrato con l’esplicita esposizione della formula – o, alternativamente, con un rinvio puntuale e univoco all’allegato tecnico di riferimento – al fine di garantire coerenza interpretativa e certezza del quadro regolatorio.</p> <p>Si evidenzia, infine, la peculiare situazione di CAV per la quale è in corso il procedimento di approvazione del III atto aggiuntivo e correlato PEF-PFR 2025-2029 e che quindi già applica il modello di regolazione ART di cui alla delibera ART 67/2019 e il cui II atto aggiuntivo è stato approvato nel mese di luglio 2025.</p>

27	1,4	<p>32-bis Verifica delle condizioni di equilibrio economico-finanziario della concessione.</p> <p>1. Il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario discende dalla corretta allocazione del rischio operativo in sede di conclusione del contratto per effetto delle clausole contrattuali. L'Autorità monitora il mantenimento della assunzione del rischio pattuito, dal 1°gennaio 2026 e fino alla scadenza della concessione.</p> <p>2. Sono prese in considerazione e allocate almeno le tipologie di rischio di cui all'Annesso W dell'Allegato A alla</p>		<p>Con riferimento al punto 1, quasi tutti rischi operativi contemplati dall'allegato W sono allocati in capo al Concessionario. Sono allocati in capo al Concedente solamente i rischi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - di slittamento dei tempi di costruzione per cause di forza maggiore; - normativo, regolamentare imprevedibile (include rischio di contenzioso tra concessionario e ART o concedente); - rischio correlato ad eventi di forza maggiore. <p>Tali rischi dovrebbero essere ampliati. Esemplificativamente, dovrebbero essere posti in capo al Concedente i rischi di progettazione e/o costruttivi connessi al ritardo, non imputabile al concessionario, nel rilascio di permessi, pareri, atti di approvazione, nulla osta etc., in quanto si tratta di un rischio sicuramente non derivante da fattori eccezionali e imprevedibili e non imputabile ad alcuna delle parti (arg. ex art. 177, comma 3, del D.Lgs. n. 36/2023).</p> <p>L'attuale allocazione di rischi non appare coerente quanto riconosciuto da ART nella precedente misura 3 della delibera, laddove – in conformità col dato normativo – riconosce che il servizio erogato sulle reti autostradali a pedaggio sia incluso nel novero dei “servizi a rete erogati o suscettibili di essere erogati dietro corrispettivo economico su un mercato” ma che, senza l'intervento pubblico sarebbero resi a condizioni peggiorative per gli utenti finali, in termini di accessibilità fisica ed economica, continuità, non discriminazione, qualità e sicurezza.</p> <p>Dal momento che questo genere di servizi non può essere erogato senza intervento pubblico, non appare congruo allocare integralmente il rischio operativo in capo al concessionario, come se lo stesso operasse esclusivamente in un libero mercato concorrenziale. Così facendo, il concessionario verrebbe pregiudicato nell'unica vera possibilità di riequilibrio economico-finanziario della concessione a fronte dell'imposizione di: obbligo di servizio pubblico, regolazione tariffaria, standard di qualità e tecnici con obblighi di investimento e manutenzione, tutela di garanzie e diritti dell'utenza.</p>
----	-----	--	--	---

		<p>delibera n. _/2025 del _/_/2025.</p> <p>[...]</p> <p>4. Il concessionario si obbliga a far gravare gli effetti economici correlati al rischio di domanda esclusivamente sulla gestione economica della pertinente tratta autostradale.</p>		<p>In merito al punto 4, lo stesso appare di difficile applicazione alle condizioni di gestione dei pedaggi nelle tratte di CAV, che per vincoli istituzionali sono caratterizzati da tratti promiscuamente a pedaggio e non a pedaggio per via di accordi territoriali con ne derogano l'applicazione.</p>
27	3	<p>32-ter (Meccanismo di recupero in relazione al rendimento ammesso sul capitale proprio)</p> <p>[...]</p> <p>Punto 3: “La sussistenza di un eventuale sovrarendimento rispetto a quello ammesso dall’Autorità, determina l’obbligo per il concessionario di accantonare, su base</p>		<p>La previsione di un sovra-rendimento rispetto a quello ammesso dall’Autorità, che comporta l’obbligo per il concessionario di accantonare annualmente una quota dell’eventuale eccedenza, potrebbe risultare in contrasto con gli obblighi statutari di CAV, i quali impongono al Concessionario di reinvestire integralmente nel territorio i propri utili, nonché con eventuali ulteriori accordi o vincoli assunti da CAV a favore del territorio. Ciò vale in particolare qualora tali obblighi determinino esigenze aggiuntive rispetto a quanto previsto nel PEF</p>

		<p>annuale a quota parte dell'eventuale ammontare di sovrarendimento, di cui al punto precedente, in un fondo vincolato e messo a disposizione del concedente per le seguenti finalità:</p> <p>a) realizzazione di attività di manutenzione straordinaria e/o nuove opere, già presenti nel PEF vigente del periodo regolatorio di riferimento, con conseguente decurtazione del Capitale Investito Netto regolatorio di pari ammontare;</p> <p>b) riduzione dell'eventuale valore di subentro alla scadenza della concessione;</p> <p>c) alimentazione dei seguenti Fondi di cui all'articolo 12, comma 5,</p>		
--	--	---	--	--

		<p>della l. 193/2024: (i) Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale; (ii) Fondo per il riequilibrio economico-finanziario delle concessioni;</p> <p>d) ogni altra destinazione ritenuta utile, purché a beneficio del settore autostradale.</p> <p>4. Con riferimento alla finalità di cui al punto 3, lettera a), la mancata realizzazione degli investimenti, su base annuale, in attività di manutenzione straordinaria e/o nuove opere comporta un meccanismo di penalità in capo al concessionario così come definito dalla Misura 25.3.</p>		
--	--	--	--	--

27	4 2	<p>32-quater Sostenibilità dei livelli tariffari</p> <p>La delibera Art. 188/2025 alla misura 32-quater (Sostenibilità dei livelli tariffari) indica che il Concessionario “è tenuto a fornire al concedente e all’Autorità medesima ogni possibile evidenza dell’elasticità della domanda retail in relazione alla variazione del pedaggio, con riferimento al periodo concessorio residuo, trasmettendo tra l’altro all’Autorità gli esiti di (i) analisi effettuate sulla base di idonei modelli di simulazione, e (ii) indagini dirette volte a determinare la funzione di domanda.</p>	<p>Sulla base di quanto evidenziato dai nostri consulenti di settore, preme qui evidenziare quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La stima dei livelli futuri di traffico su un’infrastruttura autostradale può essere effettuata mediante diversi modelli, scelti in funzione delle caratteristiche dell’opera, della rete circostante e della tipologia di domanda che la utilizza. In genere, si adottano modelli di simulazione di rete quando nell’area di studio sono previste modifiche di rete infrastrutturali che possano influire significativamente sui volumi di traffico futuri. Al contrario, in contesti dove la domanda di trasporto si è consolidata nel tempo e non sono previste variazioni rilevanti della rete infrastrutturale, si preferiscono modelli econometrici che correlano il traffico ai principali drivers, quali ad esempio indicatori socioeconomici, costo del carburante e tariffe. - Storicamente, la configurazione e la capillarità della rete autostradale italiana hanno reso le alternative locali poco competitive, determinando una domanda autostradale generalmente poco elastica rispetto agli aumenti tariffari. Questo fenomeno è attribuibile sia alla modesta entità degli incrementi applicati, sia al fatto che tali aumenti sono stati introdotti in concomitanza con altri fattori endogeni o esogeni (ad esempio, modifiche della rete, periodi di crisi economica o di forte ripresa). Di conseguenza, i modelli econometrici basati su dati storici difficilmente riescono a stimare con precisione l’elasticità del traffico rispetto alla sola componente tariffaria. - Tuttavia, in presenza di aumenti del pedaggio, la componente retail della domanda può reagire scegliendo percorsi alternativi gratuiti o riducendo/eliminando spostamenti non essenziali. - Per stimare l’elasticità della domanda rispetto alla tariffa, è quindi possibile utilizzare modelli di simulazione di rete oppure progettare indagini specifiche, come le <i>Stated</i>
----	--------	--	---

				<p><i>Preferences</i> (preferenze dichiarate). Le <i>Stated Preferences</i> consistono nel sottoporre agli utenti e potenziali utenti della rete autostradale scelte tra alternative ipotetiche in termini di percorsi, costi e tempi di percorrenza. Questo approccio consente di ricavare valori di variabili chiave, come il valore del tempo, e di implementare modelli logit di scelta modale per stimare la probabilità che un utente scelga una determinata alternativa, valutando così l'elasticità della domanda rispetto alla tariffa.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Si raccomanda pertanto che l'utilizzo di modelli di simulazione (punto i) e di indagini dirette (punto ii) sia considerato come approccio alternativo, lasciando al Concessionario la facoltà di scegliere la metodologia più idonea per la valutazione dell'elasticità tariffaria. - Infine, considerando che incrementi tariffari allineati o prossimi al tasso d'inflazione non producono effetti significativi sui volumi di traffico, come già osservato in passato, si suggerisce di definire una soglia massima di incremento o decremento (cap) al di sotto della quale non sia necessario produrre evidenze specifiche né sviluppare modelli dedicati, poco significativi e che non troverebbero adeguata giustificazione sotto il profilo economico finanziario.
27	2	32-quater Sostenibilità dei livelli tariffari Nell'ambito del procedimento di aggiornamento/revisione del PEF e del PFR per i periodi regolatori successivi a quello di prima applicazione della		La misura così prevista risulta estremamente aleatoria per il concessionario, comportando elevati margini di incertezza, in assenza di un chiaro meccanismo regolatorio che disciplini l'eventuale aggiornamento dei valori dell'indicatore di produttività X.

		<p>disciplina di cui alla delibera_2025, l'Autorità si riserva di confermare il percorso di efficientamento già avviato dal concessionario, ovvero di prescrivere l'adozione di nuovi valori di X^* e X_t finalizzati a conseguire un congruo recupero di efficienza produttiva, anche in considerazione della rideterminazione della componente tariffaria di gestione, per ogni periodo regolatorio, a partire dai costi di gestione consuntivati nel rispettivo Anno base.</p>		
29	1	Tariffa unitaria media e modulazione tariffaria		Evidenziamo che la definizione "chilometri effettivamente percorsi" sembra tener conto dei soli chilometri percorsi dall'utente tra un casello di entrata e uno di uscita, senza considerare che nel settore sono presenti anche sistemi semi-chiusi o aperti. Non tiene inoltre conto dei chilometri di tangenziali in gestione alla concessionaria, che sono contemplati nel calcolo del pedaggio come

				<p>stabilito dagli atti concessori. Infine, non si tiene conto di eventuali chilometri “virtuali” attribuiti negli atti concessori stessi e negli allegati PEF.</p> <p>Per quanto riguarda il sistema di arrotondamento del pedaggio all’utente, la misura prevede una distribuzione proporzionale tra le concessionarie titolari del pedaggio oltre che una rendicontazione annuale degli importi arrotondati quale rettifica di costi operativi per il periodo regolatorio a venire; ciò comporta un sistema di rendicontazione di difficile realizzazione nei termini previsti dalla delibera.</p> <p>Infine, l’arrotondamento al “centinaio di metri”, sembra non produrre alcuna significativa utilità rispetto al sistema attuale che già prevede il conteggio al metro dei chilometri percorsi sull’asse autostradale, sugli svincoli di adduzione e sulle tangenziali di competenza.</p>
29	3	<p>Tariffa unitaria media e modulazione tariffaria</p> <p>Il Concessionario “valuta l’adozione di una differenziazione dei livelli tariffari, validata dal concedente, fondata: - sulla classificazione per cluster omogenei di categorie di veicoli, sulla base di documentate e motivate differenze nei livelli di usura arrecati all’infrastruttura dal</p>		<p>L’usura della pavimentazione stradale è determinata da una combinazione di fattori legati al traffico, agli agenti atmosferici e a eventuali criticità di progettazione o manutenzione. I principali contributi all’usura sono imputabili alle sollecitazioni esercitate dai veicoli pesanti, con particolare rilevanza del carico per asse. Le attuali tabelle di pedaggio prevedono già una classificazione basata sul numero di assi, riflettendo implicitamente il carico medio e quindi l’impatto atteso sulla sovrastruttura. Si ritiene pertanto che la classificazione veicolare attualmente in vigore, che già prevede tariffe maggiori per le classi più usuranti, soddisfi quanto richiesto del primo punto.</p> <p>La tariffazione su base oraria, invece, risulta di complessa applicazione in un sistema autostradale esteso e interconnesso come quello italiano. Dal punto di vista operativo, infatti, la difficoltà principale deriva dal fatto che la rete, essendo interconnessa, comporta che il pedaggio di un singolo viaggio coinvolga spesso più Concessionari. Sarebbe quindi necessario concordare e predisporre una tabella pedaggi, attualmente unica e fissa, per ciascun intervallo temporale (giorno/ora).</p>

		<p>rispettivo utilizzo della stessa; - sulla classificazione per cluster omogenei di fasce temporali, sulla base di documentate e motivate differenze nell'utilizzo della capacità dell'infrastruttura autostradale su base giornaliera e/o oraria.</p>		<p>Inoltre, l'introduzione di una tariffazione oraria complicherebbe ulteriormente la determinazione del costo per i viaggi di lunga percorrenza. Ad esempio, un utente che parte da Milano con destinazione Salerno, entrando in autostrada alle 08:00 e arrivando alle 16:00, attraverserebbe diverse fasce orarie e tratti di rete con livelli di congestione variabili, rendendo difficile conoscere in anticipo il costo totale del viaggio.</p> <p>Infine, la Delibera, così come formulata, non tiene conto della direttiva europea "Eurovignette" che prevede una classificazione per classe ecologica, quindi diversa da quella proposta, peraltro di difficile applicazione nel sistema italiano.</p>
30	6	<p>Criteri di ammissibilità dei costi operativi</p>		<p>Pur apprezzando l'inclusione di quanto previsto alle lettere a) e b), che recepiscono lo sforzo economico che la concessionaria attua per l'adempimento della delibera 132/2024, riteniamo non pertinente il riferimento contenuto nel punto c) alla misura 8 della delibera 132/2024. Come noto infatti l'eventuale recepimento in tariffa degli oneri derivanti dai rimborsi agli utenti di cui alla suddetta misura sarà oggetto di regolazione definitiva solo a seguito di successivo provvedimento da emettersi da parte di codesta Autorità.</p>
32	1	<p>Capitale investito netto</p> <p>"Nella programmazione degli investimenti, il concedente provvede affinché i lavori e le opere di manutenzione straordinaria inclusi</p>		<p>Si rappresenta che il concetto di "lotto costruttivo" come anche sottolineato dalla Corte dei conti – si veda, ad esempio, nell'ambito della delibera n. 18/2010/G adottata dalla Sezione centrale di controllo sulla gestione delle amministrazioni dello Stato – non appare presente nell'ordinamento giuridico, atteso che il codice dei contratti pubblici reca esclusivamente la (contraria) definizione di "lotto funzionale" oltre che di "lotto prestazionale" e, a partire dal codice appalti vigente, di "lotto quantitativo".</p> <p>L'introduzione del concetto di "lotto costruttivo" o, per meglio dire, di "lotti non funzionali", inteso come possibilità di realizzare lotti di lavori senza che gli stessi siano utilizzabili prima della</p>

		<p>nell'oggetto della concessione, in funzione del rispettivo valore desunto dal quadro economico di ciascun intervento, siano articolati secondo lotti costruttivi con entrata in esercizio progressiva, compatibilmente con l'esigenza di favorire, per quanto possibile, il coordinamento fra i flussi di cassa prodotti dalla gestione autostradale e i fabbisogni finanziari necessari per la copertura dei rispettivi costi di realizzazione”</p>		<p>conclusione dell'intera fattispecie di opera, di cui costituiscono una parte, appare in contrasto con la stessa impostazione seguita dal legislatore europeo e ben espressa, in particolare, nel considerando n. 78 della Direttiva 2014/24/UE.</p> <p>Qualora il riferimento al concetto di lotto costruttivo non fosse fatto con l'intento e con le logiche di cui sopra – desumibili dalle previsioni dei commi da 232 a 234 dell'articolo 2 della Legge 23 dicembre 2009, n. 191 (legge finanziaria per il 2010) e dal comma 76 dell'articolo 1 della Legge 27 dicembre 2013, n. 147 (legge di stabilità per il 2014) – ma facesse riferimento, in senso “atecnico”, all'esigenza di ripartire gli investimenti in più interventi (da intendersi come unità funzionali autonome in cui un investimento può essere ripartito), si suggerisce di sostituire la locuzione “lotti costruttivi” con “lotti di intervento”.</p>
33	2,4	<p>Criteri di ammissibilità degli investimenti</p> <p>4. In generale, non è possibile ammettere voci di costo addizionali</p>		<p>La misura prevede l'adozione di quadro esigenziale e PFTE irrigidendo l'autonomia decisionale della Concessionaria, che in accordo con quanto previsto dal Codice Contratti art. 41 comma 5, potrebbe omettere per motivate ragioni i livelli di progettazione precedenti se nella progettazione esecutiva sono presenti tutti gli elementi previsti.</p>

		<p>rispetto al quadro economico delle opere inserito originariamente nel PEF e risultante dal progetto di fattibilità tecnica ed economica. Sono tuttavia fatti salvi eventuali adeguamenti del quadro economico di opere già precedentemente inserite nel Programma degli investimenti, ammissibili solo a condizione che detti adeguamenti rispettino la corretta allocazione del rischio operativo</p>		<p>Inoltre, non è chiaro se i costi addizionali previsti dal punto 4 si riferiscano ad importi maggiori dovuti a perizie di variante, o altri aumenti di costo.</p>
39	5 a), 5 b)	<p>Meccanismi di penalità/premi con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi</p> <p>[...]</p>		<p>Il concetto di "velocità a flusso libero", puramente astratto, non rappresenta le reali condizioni di circolazione sulle infrastrutture autostradali nell'ambito del calcolo dello scostamento orario; la velocità di un veicolo in autostrada, anche in assenza di impedimenti, è infatti generalmente inferiore a quella massima consentita (con una differenza che va allargandosi con l'aumentare della lunghezza del tragitto) per via di fattori esterni all'infrastruttura (es. comportamento degli utenti e livello di traffico, periodi di sosta volontari, nonché obbligatori, per quanto concerne i veicoli pesanti). Maggiornemente coerente con la specificità del settore sarebbe invece far</p>

	<p>5 a) rapporto tra la velocità media di percorrenza del flusso veicolare e la velocità massima media di percorrenza</p> <p>[...]</p> <p>5 b) disponibilità dell'infrastruttura (presenza di cantieri, in particolare in ore di punta e periodi vacanzieri)</p> <p>[...]</p>	<p>riferimento al concetto di tempo medio di viaggio, dà origine a destinazione, ottenuto su un valore percentile adeguato e ricavato dai dati di pedaggio esistenti. Tale metodologia terrebbe in debita considerazione gli effetti derivanti da flusso veicolare, dalle condizioni atmosferiche, dalle fasce temporali e dalle abitudini di guida/tempi di sosta, nonché costituirebbe un approccio applicabile per ogni tipologia veicolare. Tale metodologia avrebbe inoltre il vantaggio di poter essere applicabile anche alle tratte semichiuse, introducendo criteri di assimilazione tra tratte similari.</p> <p>Si vuole evidenziare il concetto che le lavorazioni effettuate tramite cantieri costituiscono parte integrante degli impegni concessionari, sia in caso di manutenzioni ordinarie/straordinarie sia in caso di interventi strutturalmente complessi finalizzati all'ammodernamento/evoluzione dell'infrastruttura (ampliamenti, realizzazione di nuovi caselli o tratte, ecc.). Pertanto, attribuire un indicatore alla generica presenza di cantierizzazioni, senza distinguere tra fattispecie in cui il concessionario stia adempiendo regolarmente ad impegni di convenzione e quelle in cui si ravvisi una sua responsabilità per colpa nella procedura di cantierizzazione e/o nella relativa informativa data all'utenza, appare come una penalizzazione del tutto ingiustificata ed illegittima: equivale, nella pratica, a penalizzare il gestore che sta adempiendo correttamente ai propri obblighi derivanti dal contratto di concessione.</p> <p>Riteniamo che il peso assegnato agli indicatori ai punti a) e b) sia oltremodo penalizzante per la Concessionaria. Infatti, penalità basate su concetti analoghi sono già previste nelle misure contenute nelle delibere relative ai rimborsi all'utenza (attualmente in fase di consultazione).</p>
39	Meccanismi di penalità/premi con riferimento alla	Appare evidente nella previsione della misura un'asimmetria rispetto agli indicatori di qualità ($-2\% < Qt < +1\%$), tale per cui a fronte di una penalizzazione fino al -2%, la componente premiale è limitata al solo +1%. Tale meccanismo asimmetrico di premi/penalità non risulta pienamente

	<p>valutazione della qualità dei servizi</p> <p>Misura 23 della Delibera 67/2019</p> <p>“[...] 2. Con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui alla Misura 23, il parametro Qt rappresenta il coefficiente sintetico di qualità dei servizi da applicare all’anno t, calcolato, secondo la metodologia illustrata al punto 4, in esito al confronto fra il valore degli indicatori specifici di qualità $I_{q,j,(t-2)}$ misurati all’anno $(t - 2)$ e i rispettivi valori-obiettivo specifici di qualità di cui al punto 5, ed è compreso fra i seguenti valori minimo e</p>	<p>incentivante per migliorare la qualità dei servizi offerti dalle concessionarie, che vedrebbero dei premi limitati o comunque non comparabili coi costi sostenuti per ottenere un miglioramento.</p> <p>In generale, si ritiene che gli obiettivi posti dal meccanismo di premi/penalità possa risultare eccessivamente penalizzante se posto in relazione agli altri elementi del documento di consultazione e del quadro regolatorio vigente, che pongono obiettivi spesso stringenti in termini di efficientamento dei costi e remunerazione degli investimenti. La compressione dei possibili benefici derivanti dal miglioramento del livello qualitativo, nel quadro delle altre modifiche introdotte che hanno effetti penalizzanti per le concessionarie appare eccessiva e andrebbe mitigata nella prospettiva di delineare un quadro regolatorio non eccessivamente rigido.</p> <p><i>(punto ii)</i> Ad esempio, nella misura è previsto che, se un solo parametro è inferiore alla soglia minima, sia applicata la penale massima, creando un meccanismo fortemente squilibrato a tutti i parametri di valutazione della qualità dei servizi, a discapito della Concessionaria.</p> <p>Inoltre, nelle tabelle previste nella misura 39 ci sono indici e pesi comuni a tutte le Concessionarie e ciò non è equo e non determina un effettivo equilibrio economico e finanziario, visto che le concessioni differiscono fortemente per tratte, ampiezza del territorio, tipologia di organizzazione ed attività, andrebbero personalizzati ovvero definiti in modo più preciso ed univoco per ogni Concessionaria (negli atti aggiuntivi) soprattutto in ragione delle modalità di calcolo di tali parametri.</p>
--	--	---

		<p>massimo: $-2\% < Qt < +1\%$</p> <p>“[...] (ii) se almeno uno dei valori misurati $I_{q,j,(t-2)}$ si colloca al di sotto del livello minimo ($I_{q,j \min}$), per tutti gli indicatori specifici il parametro $Q(t-2),j$ assume il valore il valore minimo, ossia $Q(t-2),j = -2\%$”</p> <p>“5. Il sistema di monitoraggio della qualità prevede la predisposizione, a cura del concessionario, di una piattaforma informatica accessibile all’Autorità per l’esercizio delle funzioni di vigilanza, disponendo l’archiviazione dei dati in un sistema informatico sicuro (BDMS) che permetta di mantenere l’integrità delle</p>	
--	--	---	--

		<p>informazioni, conservandoli per un periodo di tempo congruo, comunque non inferiore a 36 mesi successivi alla data di conclusione del periodo regolatorio di riferimento. In tale ambito è prevista l'identificazione di almeno un indicatore specifico per ciascuna delle seguenti aree tematiche: [...]”</p>		
39	5 f)	<p>Meccanismi di penalità/premi con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi</p> <p>Customer satisfaction rispetto ai livelli di servizio complessivo e specifico per aree di</p>		<p>Le Concessionarie devono già ottemperare a disposizioni ministeriali che fanno riferimento a livelli di “<i>customer satisfaction</i>”. Pertanto, il peso del parametro (25/100) introdotto risulta a nostro avviso sproporzionato. Si suggerisce di ridurre il peso di tale parametro a beneficio di altri parametri che incidono maggiormente sui livelli di sicurezza garantiti all’utenza, in ottemperanza agli obblighi concessori e di Legge.</p>

		interesse definite dal concedente.		
40		<p>Adeguamento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti</p> <p>Misure:</p> <p>25.2 Meccanismo di accantonamento correlato alla responsabilità del concessionario</p> <p>1. [...]</p> $H(t+1) = \gamma t \cdot (Ia,t - Ia,t^*)$ <p>dove:</p> <p>γt indica, per gli investimenti inclusi nel Programma degli investimenti e riconosciuti in tariffa, la quota relativa all'anno t</p>		<p>La previsione di modifica dell'importo complessivo ammesso in tariffa in riferimento a ciascun intervento programmato può essere oggetto di variazione solo all'atto dell'aggiornamento quinquennale del PEF, determina un congelamento degli investimenti ammissibili e dei relativi importi ogni quinquennio senza possibilità di modifica durante il periodo regolatorio, si propone di prevedere un aggiornamento almeno annuale.</p> <p>25.2 La nuova misura imporrebbe al concessionario l'onere di provare la propria estraneità alle circostanze che hanno portato al ritardo nella realizzazione degli investimenti, che potrebbe essere accertata solo in caso di eventi di forza maggiore.</p> <p>Non risultano però chiaro il processo attraverso cui il concessionario dovrebbe provare tale estraneità, né se l'interlocutore di tale processo debba essere il concedente o ART.</p> <p>Si propone di introdurre deroghe ulteriori puntuali, oltre le cause di forza maggiore (come rilevato in relazione alla misura 27) legate, ad esempio, a ricorsi al TAR, tempi approvazione dei progetti da parte del Concedente, etc.</p> <p>25.3 La misura prevede un automatico accantonamento annuale ad un fondo vincolato degli importi corrispondenti agli investimenti non riconosciuti in tariffa, programmati ma non realizzati nell'anno.</p> <p>Anche in questo caso dovrebbe essere previsto un meccanismo di riequilibrio in ragione delle responsabilità dei ritardi, come al punto 25.2, soprattutto perché, se il Concessionario non realizza quanto previsto alla scadenza della concessione, il Concedente incamera la differenza senza contraddiriorio.</p> <p>Si chiede di modificare prevedendo le medesime deroghe del punto precedente.</p>

		<p>non realizzata per responsabilità imputabile al concessionario, rispetto al totale degli investimenti non realizzati nel medesimo periodo;</p> <p><i>Ia,t</i> indica, per gli investimenti inclusi nel Programma degli investimenti e riconosciuti in tariffa, l'ammontare della spesa complessiva prevista per l'anno <i>t</i>, al lordo di eventuali contributi pubblici;</p> <p><i>Ia,t *</i> indica, per gli investimenti inclusi nel Programma degli investimenti e riconosciuti in tariffa, l'ammontare della spesa complessiva</p>		
--	--	--	--	--

		effettivamente sostenuta per l'anno t , sulla base dei SAL, al lordo di eventuali contributi pubblici e 25.3 Ritardata realizzazione degli investimenti non recuperabili in tariffa		
--	--	---	--	--