



## IVREA TORINO PIACENZA S.p.A.

Capitale Sociale € 120.000.000,00

Società soggetta ad attività di direzione e coordinamento del Consorzio Stabile SIS S.c.p.a.

Trasmessa mezzo PEC all'indirizzo:

[pec@pec.autorita-trasporti.it](mailto:pec@pec.autorita-trasporti.it)

**Spett.le**

Autorità di Regolazione dei Trasporti

Via Nizza, 230

10126 - Torino

**Oggetto:** Affidamento in concessione delle attività di gestione delle tratte autostradali A21 Torino-Alessandria-Piacenza, A5 Torino-Ivrea-Quincinetto, la Bretella di collegamento A4/A5 Ivrea-Santhià, la diramazione Torino-Pinerolo e il Sistema Autostradale Tangenziale Torinese (SATT), nonché, limitatamente agli interventi di messa in sicurezza dell'infrastruttura esistente, la progettazione, la costruzione e la gestione degli stessi.

Convenzione MIT - ITP sottoscritta in data 5 marzo 2024

### **Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni autostradali di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g), del d.l. 201/2011 - procedimento di cui alla delibera ART n. 188/2025 – Osservazioni all'allegato “A”**

Ivrea Torino Piacenza S.p.A. (“ITP”), in qualità di concessionaria dell’infrastruttura in oggetto, formula le presenti osservazioni nell’ambito della consultazione relativa allo schema di aggiornamento del Sistema tariffario di pedaggio di cui alla Delibera n. 188/2025 e relativo Allegato “A”.

La concessione relativa al collegamento autostradale in oggetto come noto è stata affidata all’esito di gara a procedura aperta. La gara in argomento è stata esperita, ai sensi degli artt. 164 e ss. del D. Lgs. n. 50/2016, a valle dell’entrata in vigore della normativa speciale, introdotta dall’art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, che ha attribuito all’Autorità di Regolazione dei Trasporti (di seguito anche: “Art”) la competenza a definire gli schemi di concessione e i sistemi tariffari da porre a base dei bandi, funzione esercitata nel caso di specie dall’Autorità attraverso l’adozione della Delibera n. 119/2017.

Per quanto di interesse è opportuno precisare che, in attuazione di tali disposizioni, prima dell’indizione della gara, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti aveva richiesto a codesta Autorità la predisposizione dello schema di contratto di concessione e dei relativi allegati da utilizzare nella successiva procedura competitiva; sicché, proprio sulla base delle indicazioni elaborate dall’Autorità nel 2017 con la predetta delibera n. 119 il Concedente ha predisposto la documentazione di gara sulla base della quale la scrivente ha originariamente formulato la propria offerta aggiudicandosi la procedura.

Ed infatti la convenzione di concessione attualmente in essere, come indicato all’art. 1.2 della medesima, è stata redatta sulla base del Codice dei contratti pubblici e della citata Delibera Art n.



## IVREA TORINO PIACENZA S.p.A.

Capitale Sociale € 120.000.000,00

Società soggetta ad attività di direzione e coordinamento del Consorzio Stabile SIS S.c.p.a.

119/2017: l'assetto concessorio definitivamente cristallizzato nella convenzione rappresenta quindi la risultante vincolante di un modulo consensuale che si è formato in applicazione della predetta delibera e della disciplina economico-finanziaria approvata in sede di gara.

Ciò premesso, lo schema di regolazione posto in consultazione con la delibera n. 188/2025 introduce una disciplina differente suscettibile di interferire notevolmente con il quadro delle obbligazioni derivanti dal contratto di concessione in essere, accedendo in particolare ai seguenti aspetti: (i) metodologia tariffaria; (ii) criteri di ammissibilità dei costi; (iii) meccanismi di equilibrio e riequilibrio economico-finanziario; (iv) criteri di determinazione del WACC; (v) disciplina del rischio di domanda e differente allocazione dei rischi; (vi) condizioni di riconoscimento degli investimenti; (vii) sistema delle penalità e premi.

Si tratta di interventi di natura sostanziale che collidono con il quadro giuridico ed economico sul quale la concessione è stata aggiudicata e che, per loro natura, non possono essere applicati *ex post* ad un rapporto già perfezionato; tant'è che la stessa Autorità, nel testo dell'allegato "A" non manca di precisare che tali interventi dovrebbero essere attuati mediante la stipulazione di specifici atti aggiuntivi.

Al riguardo è dunque necessaria una breve digressione.

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti esercita funzioni di regolazione, vigilanza e definizione dei sistemi tariffari ai sensi dell'art. 37 del d.l. 201/2011. Tali funzioni, pur indubbiamente rilevanti, trovano un limite preciso nell'assetto delle concessioni già stipulate, soprattutto per quelle affidate con gara.

A tale conclusione è pervenuta la Corte Costituzionale che, con sentenza n. 147/2025, come puntualmente ricordato da Aiscat con nota in data 6.11.2025, ha avuto modo di osservare come le concessioni autostradali *"hanno natura contrattuale e trovano la loro fonte di disciplina nella relativa convenzione, che regola i rapporti tra concedente e concessionario. È un fenomeno giuridico riconducibile al cosiddetto government by contract, nell'ambito del quale la funzione amministrativa è esercitata non per mezzo di un provvedimento, ma con l'adozione di un modulo consensuale, talora ritenuto dal legislatore più adatto per governare manifestazioni del reale complesso tanto sotto il profilo economico e sociale, quanto sotto il profilo delle dinamiche intercorrenti tra interesse pubblico e interessi dei privati. Non a caso, si tratta di rapporti contrattuali di grande rilievo per gli interessi del Paese, in ragione dell'impatto che essi hanno, come nella specie, sulla realizzazione di complesse infrastrutture essenziali, sui trasporti e sulla stessa competitività nazionale."*

La Corte ha altresì precisato che *"l'alterazione dell'equilibrio tra le parti risulta, d'altra parte, particolarmente accentuata sul versante del rapporto contrattuale che discende dalla concessione, con conseguente lesione dell'art. 41 Cost. Va infatti considerato che, in rapporti di tal genere, proprio per la importanza che essi rivestono e per gli interessi che intendono soddisfare, l'equilibrio contrattuale convenuto fra le parti assume massimo rilievo, in quanto funzionale a rendere l'esercizio della concessione in linea con gli interessi del Paese e nella piena garanzia dell'utenza"*.



## IVREA TORINO PIACENZA S.p.A.

Capitale Sociale € 120.000.000,00

Società soggetta ad attività di direzione e coordinamento del Consorzio Stabile SIS S.c.p.a.

In coerenza con tali principi - ancor più pregnanti per le concessioni assentite mediante procedura ad evidenza pubblica - è indubbio che l'Autorità non possa modificare unilateralmente, neppure indirettamente sotto forma di aggiornamento del sistema tariffario, clausole, parametri, criteri e strumenti economico-finanziari che la convenzione ha già definito e che hanno rappresentato gli elementi essenziali e immutabili della gara.

L'adozione di una disciplina regolatoria in contrasto con la gara originaria e con la convenzione vigente determinerebbe peraltro una lesione grave e immediata dell'equilibrio del rapporto concessorio e si porrebbe in aperto contrasto con i principi costituzionali e con la giurisprudenza richiamata.

Ivrea Torino Piacenza S.p.A., pertanto, pur manifestando la propria disponibilità ad un confronto istituzionale sia con l'Art che con il Ministero delle Infrastrutture, ribadisce che il quadro regolatorio applicabile al rapporto concessorio in essere è quello discendente dall'offerta presentata in gara secondo i parametri giuridici ed economici ivi fissati, dovendosi escludere la percorribilità di qualsiasi modifica.

Nondimeno, la Società si riserva di agire in ogni sede competente, anche giurisdizionale e comunitaria, qualora lo schema in consultazione venisse adottato con contenuti tali da incidere unilateralmente sul rapporto concessorio.

Si ribadisce, infine, quanto già rappresentato con riferimento alla precedente delibera Art n. 74/2025.

Distinti saluti.

Ivrea Torino Piacenza S.p.A.

  
Firmato digitalmente  
da CLAUDIO DOGLIANI  
C: IT