

**Parere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti reso dall’Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell’art. 43 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, avente ad oggetto l’aggiornamento del Piano Economico Finanziario relativo alla Convenzione Unica tra ANAS S.p.A. e Autostrada dei Fiori S.p.A. – Tronco A10**

L’ Autorità di regolazione dei trasporti, nella seduta del 15 maggio 2024,

premessi che:

- in data 2 settembre 2009 è stata sottoscritta la Convenzione Unica tra ANAS S.p.A. (di seguito: Convenzione) e Autostrada dei Fiori S.p.A. (di seguito: AdF) relativa al tronco autostradale A10 - approvata ai sensi dell'art. 2, comma 202, della l. 191/2009, divenuta efficace il 12 novembre 2010, con la sottoscrizione dell’Atto di recepimento delle prescrizioni di cui alla delibera CIPE n. 18 del 13 maggio 2010;
- l’art.4 della Convenzione prevede che la scadenza della concessione è fissata al 30 novembre 2021;
- in data 21 febbraio 2018 è stato sottoscritto l’Atto Aggiuntivo a detta Convenzione, relativo all’aggiornamento del Piano Economico Finanziario (di seguito: PEF) per il periodo regolatorio 2014-2018, approvato con decreto interministeriale n. 127 del 16 marzo 2018, registrato dalla Corte dei conti il 23 aprile 2018;
- con delibera n. 70/2016 del 23 giugno 2016, l’Autorità ha approvato la Misura di regolazione relativa alla definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, di cui all’Allegato 1 alla medesima delibera;
- con delibera n. 74/2019 del 19 giugno 2019, a conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019, l’Autorità ha approvato il sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione, di cui al relativo Allegato A (di seguito: Sistema tariffario ART);
- con delibera n.119/2019 del 12 settembre 2019, l’Autorità, ai fini dell’avvio della procedura di gara per l’affidamento in concessione, tra l’altro, della citata tratta, ha approvato gli *“Elementi per la definizione dello schema di concessione e sistema tariffario di pedaggio relativi alle tratte autostradali A12 Sestri Levante-Livorno, A11/A12 Viareggio-Lucca, A15 diramazione per La Spezia e A10 Ventimiglia-Savona”*;
- a seguito della procedura di gara espletata dal Concedente, il 18 gennaio 2022 è stata sottoscritta la Convenzione di concessione con l’operatore economico risultato aggiudicatario “Concessioni del Tirreno S.p.a.”, approvata con decreto interministeriale del 25 marzo 2022, n.74, registrato dalla Corte dei conti il 1° giugno 2022;
- l’Autorità ha reso, ai sensi dell’art. 43 del d.l. 201/2011, il Parere n. 11/2021 del 17 giugno 2021 sulla proposta di aggiornamento del PEF relativa al periodo 2019-2021;
- con nota del 2 gennaio 2024, (prot. ART 590/2024), il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti -- DGVCA-MIT (di seguito: MIT) ha trasmesso all’Autorità, per opportuna conoscenza, il prospetto degli incrementi riconosciuti ai gestori autostradali per l’annualità 2024, in applicazione delle pattuizioni

convenzionali e delle disposizioni di cui all'art. 8, comma 9, del d.l. 30 dicembre 2023, n. 215<sup>1</sup> (di seguito: Decreto Milleproroghe 2024), da cui risulta che per la società concessionaria AdF non ricorrono i presupposti per il riconoscimento di adeguamenti in considerazione della circostanza che la concessione è scaduta;

- con nota del 29 gennaio 2024, prot. ART 11848/2024, il MIT ha trasmesso all'Autorità la documentazione afferente al: (i) Piano finanziario regolatorio, per il periodo di vigenza della concessione compreso tra il 1° gennaio 2019 e il 30 novembre 2021 (di seguito: PFR ordinario), richiedendo eventuali osservazioni in merito; (ii) nonché, per completezza informativa, il Piano finanziario transitorio che regola il periodo successivo alla scadenza della concessione compreso tra il 1° dicembre 2021 e il 31 dicembre 2022 (di seguito: PFR transitorio);
- con la citata nota prot. ART 11848/2024, il MIT ha comunicato, inoltre, di aver concordato con il concessionario una *road map* che disciplina le modalità e le tempistiche relative al pagamento dell'indennizzo di subentro e di consegna dell'infrastruttura al soggetto aggiudicatario della gara, prevedendo, tra l'altro, che il subentro di quest'ultimo avverrà al momento della trasmissione degli atti convenzionali al CIPESS per la relativa approvazione;
- con nota dell'8 febbraio 2024, prot. 15687/2024, gli Uffici dell'Autorità, ai fini della formulazione delle osservazioni richieste sul PFR ordinario, nonché del completamento dell'istruttoria per il rilascio del parere ex art. 43 d.l. 201/2011 sul PFR transitorio: (i) con riferimento al PFR ordinario, hanno formulato, tra l'altro, richiesta di integrazioni documentali; (ii) con riferimento al PFR transitorio, hanno evidenziato che la relativa proposta doveva essere riformulata in coerenza con quanto previsto dal punto 29 dell'Allegato A della delibera n.74/2019;
- con nota del 9 febbraio 2024, prot. ART 16316/2024, il MIT ha chiesto alla società AdF, informandone per conoscenza l'Autorità, di rielaborare i suddetti documenti conformemente a quanto rappresentato dall'Autorità con la citata nota prot. 15687/2024;
- con delibera n. 15/2024 dell'8 febbraio 2024, l'Autorità ha emanato le indicazioni operative di cui all'Allegato A alla stessa delibera, relative all'applicazione dei principi e dei criteri della regolazione economica delle concessioni autostradali approvati ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera g), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201;
- con nota del 12 febbraio 2024, (prot. ART 16633/2024), la DGVCA-MIT ha indicato alle Società concessionarie l'esigenza di attenersi alle indicazioni operative emanate dall'Autorità con la citata delibera n. 15/2024;
- con nota del 29 febbraio 2024, prot. ART 22408/2024, il Concedente ha trasmesso all'Autorità le nuove proposte di PFR ordinario e di PFR transitorio, per l'espressione del parere previsto dall'articolo 43, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201;
- con nota del 27 marzo 2024, prot. 31640/2024, gli Uffici dell'Autorità hanno rilevato ulteriori criticità concernenti le proposte da ultimo pervenute, tali da rendere necessario richiedere al Concedente: (i)

---

<sup>1</sup> Si riporta il comma 9 dell'art. 8 del d.l. 30 dicembre 2023, n. 215 "All'articolo 13 del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, relativo all'aggiornamento dei piani economico finanziari dei concessionari, il comma 3 è sostituito dal seguente: «3. Entro il 30 marzo 2024 le società concessionarie per le quali è intervenuta la scadenza del periodo regolatorio quinquennale presentano le pro-poste di aggiornamento dei piani economico-finanziari predisposti in conformità alle delibere adottate ai sensi dell'articolo 16, comma 1, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, dall'Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, nonché alle disposizioni emanate dal Concedente. L'aggiornamento dei Piani economici finanziari, presentati entro il termine del 30 marzo 2024 conformemente alle modalità stabilite, è perfezionato entro e non oltre il 31 dicembre 2024. Nelle more degli aggiornamenti convenzionali, le tariffe autostradali relative alle concessioni di cui al primo periodo sono incrementate nella misura del 2,3 per cento, corrispondente all'indice di inflazione (NADEF) per l'anno 2024. Gli adeguamenti, in eccesso o in difetto, rispetto ai predetti incrementi tariffari sono definiti in sede di aggiornamento dei Piani economico finanziari.»"

- l'invio della documentazione integrativa utile a fornire gli ulteriori elementi istruttori; (ii) un PFR ordinario e un PFR transitorio adeguatamente riformulati dal Concessionario, al fine di risolvere i profili di criticità evidenziati nella nota medesima, unitamente alle valutazioni di competenza del Concedente;
- con nota del 22 aprile 2024, prot. ART 41349/2024, il MIT ha trasmesso all'Autorità gli elementi acquisiti dal Concessionario, con la correlata documentazione integrativa in riscontro ai rilievi formulati dall'Autorità con la citata nota prot. 31640/2024, per l'espressione del parere di competenza;

esaminata la documentazione trasmessa, formula le osservazioni che seguono, ai sensi dell'art. 43, comma 1, del d.l. 201/2011.

### I. Considerazioni preliminari

La rete autostradale assentita in concessione alla società AdF, visti i dati della Convenzione Unica del 2009, risulta composta come dettagliato nella seguente tabella.

*Tabella 1 - Tratte autostradali gestite in concessione da AdF come da Convenzione Unica*

Denominazione		Sistema autostradale	Stato	Km a pedaggio
<b>A10</b>	Savona - Ventimiglia (confine francese)	Chiuso	Scaduta	113,30
<b>Totale</b>				<b>113,30</b>

L'estesa chilometrica complessiva delle tratte gestite da AdF risulta al di sotto della soglia minima (180 km) individuata al punto 2 della Misura di regolazione approvata con la citata delibera n. 70/2016 per gli ambiti ottimali di gestione, valore al di sotto del quale si rileva la presenza di significative inefficienze di costo, fortemente crescenti al ridursi dell'estesa stessa.

La scadenza della concessione è intervenuta in data 30 novembre 2021, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, della Convenzione. A partire dal 1° dicembre 2021 è stata avviata la gestione transitoria, regolata dalla Misura 29 del Sistema Tariffario ART<sup>2</sup>.

Il PEF si sviluppa conseguentemente su un orizzonte temporale di 1 anno e 11 mesi (dal 1° gennaio 2020 al 30 novembre 2021), per il PFR ordinario, e per 2 anni e 6 mesi (dal 1° dicembre 2021 al 31 maggio 2024), per il PFR transitorio, e prevede:

- le variazioni tariffarie dal 2020 al 2024, indicate nel PEF, aventi l'andamento temporale riportato nella seguente tabella.

<sup>2</sup> Il Sistema Tariffario ART, con la Misura 29, definisce i principi e criteri tariffari relativi all'eventuale protrarsi della gestione oltre la scadenza della concessione.

Tabella 2 – Previsione delle variazioni tariffarie annuali dal 2020 al 2024

Anno	2020	Gennaio 2021 – novembre 2021	Dicembre 2021	2022	2023	2024
<b>PFR</b>	PFR ORDINARIO	PFR ORDINARIO	PFR TRANSITORIO	PFR TRANSITORIO	PFR TRANSITORIO	PFR TRANSITORIO
% Variazione tariffaria media annua	-0,21%	-0,21%	-16,9%	-11,2%	+4,6%	+8,6%
Tariffa media unitaria	0,1259	0,1259	0,1044	0,0927	0,0970	0,1053

Al riguardo, si registra che, in conseguenza di tale impostazione:

- la tariffa media ammessa passerebbe da un valore unitario di 0,1259€/veic\*km nel 2020, ad un valore di 0,1053 €/veic\*km nel 2024;
- la consistenza del traffico pagante passa da circa 1.229 milioni veicoli-km totali nel 2020 a circa 1.254 milioni veicoli-km totali al 2023<sup>3</sup>;
- il capitale investito netto, al 31 dicembre 2019, pari a 240,80 milioni di euro, include un credito di poste figurative pari a 87,39 milioni di euro, ed è composto come illustrato nella tabella che segue:

Tabella 3 - Composizione del Capitale investito netto al 31 dicembre 2019 – dati in milioni di euro

Composizione del Capitale investito netto al 31 dicembre 2019 <sup>4</sup>		Valore (milioni di euro)
1	Immobilizzazioni in beni reversibili, inclusive di rivalutazioni	1.299,930
2	Fondo di ammortamento	(1.088,64)
3	Lavorazioni in corso	23,94
4	Variazione CIN bilancio rispetto a CIN regolatorio	(58,50)
5	Contributi pubblici deliberati	(69,75)
6	Credito di poste figurative <sup>5</sup>	87,39
7	Variazione regolatorie	46,43
<b>Totale</b>		<b>240,80</b>

<sup>3</sup> L'analisi sulle variazioni dei volumi di traffico non tiene conto dell'annualità 2024, considerato che per tale annualità il periodo di vigenza residuo della concessione è pari a cinque mensilità.

<sup>4</sup> Valori riconciliati con la tabella riepilogativa degli investimenti in beni reversibili come da bilancio di esercizio 2019.

<sup>5</sup> Al riguardo si osserva che, come riscontrato dal Concedente nella nota del 22 aprile 2024 prot. ART 41349/2024, "le poste figurative al 31.12.2019, pari a circa € 87,4 milioni, sono calcolate, in linea con quanto previsto dalla Delibera CIPE n.39/2007, in

## II. Valutazioni preliminari sull'equilibrio economico della concessione e la sostenibilità delle tariffe per gli utenti

Ferme restando le determinazioni del Concedente in riferimento alla valutazione della sussistenza, in corso di concessione, dell'equilibrio economico finanziario – che rappresenta il presupposto per la corretta allocazione dei rischi – nonché della sostenibilità delle tariffe, tenuto conto dei criteri informanti il Sistema tariffario ART, dall'analisi tecnico/economica della documentazione da ultimo pervenuta, emerge che:

### ▪ Relativamente al PFR ordinario:

- il primo periodo regolatorio previsto ricomprende le annualità 2020-2021 ed è basato sui dati scaturenti dall'Anno base 2018 e dall'Anno ponte 2019<sup>6</sup>;
- il piano di investimenti, per il periodo compreso tra il 1° gennaio 2020 ed il 30 novembre 2021, comporta una spesa complessiva pari a 118 milioni di euro;
- l'indicatore di produttività determinato nel Sistema tariffario ART risulta pari al 14,64% tale da determinare un recupero di produttività annuale in misura del 3,12%; a tal riguardo il Concedente ha sottoposto all'Autorità, per le proprie determinazioni, un indicatore annuale di produttività  $X_t$  pari a 1,74%;
- il tasso di inflazione è pari a: (i) 1,20% nel 2019 e (ii) 0,80% dal 2020 fino alla fine della concessione;
- il tasso di remunerazione, per le opere realizzate o in corso di realizzazione, corrispondente al tasso interno di rendimento delle attività autostradali scaturente dall'applicazione del sistema tariffario previgente (di seguito: TIR previgente), è pari all'11,18%;
- il tasso di remunerazione, per le opere da realizzare, corrispondente al tasso medio ponderato del costo del capitale (di seguito: WACC), è pari al 7,09% (tasso nominale pre-tax) ai sensi della delibera n. 74/2019;
- relativamente alle informazioni di sintesi riguardanti la sostenibilità finanziaria del progetto, non sono stati indicati i valori dell'indicatore LLCR (*Loan Life Coverage Ratio*) e dell'indicatore DSCR (*Debt Service Coverage Ratio*), in quanto non è prevista la restituzione dei finanziamenti in essere. Si segnala che il PEF evidenzia nel 2021 un indebitamento finanziario netto pari a circa 97 milioni di euro, quasi esclusivamente verso controllanti, che risulta integralmente coperto dal valore di subentro;
- con riferimento al rendimento degli azionisti, in assenza del TIR degli azionisti calcolato dal

---

*misura pari alla differenza, per ciascun anno nel periodo di concessione 2008-2021, tra i ricavi derivanti dalla gestione dell'infrastruttura ed i costi operativi di remunerazione ed ammortamento del capitale investito netto. Le poste figurative annue così calcolate sono capitalizzate nel corso degli anni della concessione al tasso di remunerazione del capitale investito pari a 11,18% pre-tax per tutta la durata dell'affidamento".*

<sup>6</sup> Al riguardo si osserva che la Misura 32 del Sistema tariffario ART prevede esplicitamente l'applicazione del nuovo regime tariffario a partire dal 1° gennaio 2020. Al riguardo l'articolo 11 del Terzo Atto Aggiuntivo dispone che "l'ultimo periodo regolatorio copre il periodo 1.1.2019 / 30.11.2021 rispetto al quale il 2019 viene trattato come anno "in continuità", con sviluppo basato sulla regolamentazione CIPE, mentre il restante periodo è predisposto con le meccaniche tariffarie del modello ART".

concessionario, si rileva un ROE (Return on Equity) medio sulle due annualità 2020-2021 pari a circa il 13%;

- sebbene non esplicitamente evidenziato dal Concessionario, si rileva un tasso interno di rendimento di progetto, desunto dal foglio di calcolo “ART 19-21 – PEF Consuntivo”, pari al 10,86%;
- il PEF include il recupero degli effetti economici scaturenti dall’emergenza sanitaria dovuta alla pandemia da Covid-19, quantificati per un importo pari a circa 55 milioni di euro con riferimento alle annualità 2020 e 2021;
- il valore di subentro è pari a circa 282 milioni di euro, equivalente a circa 2,9 volte l’EBITDA - espresso in valore nominale – dell’anno 2021 e differente rispetto all’importo di 180 milioni di euro assunto in sede di avvio della procedura di affidamento ex d.m. 707/2019.

▪ Relativamente al PFR transitorio:

- il periodo temporale considerato, compreso tra il 1° dicembre 2021 e il 31 maggio 2024 e regolato secondo la Misura 29 del Sistema tariffario ART, prevede la gestione ordinaria per il periodo successivo alla scadenza della concessione;
- il piano di investimenti, per il periodo compreso tra il 1° dicembre 2021 e il 31 maggio 2024, comporta una spesa complessiva pari a 351 milioni di euro;
- il tasso di inflazione applicato è pari a: (i) 7,10% nel 2022 e (ii) 5,60% dal 2023 e (iii) 2,30% dal 1° gennaio 2024 al 31 maggio 2024;
- l’ammortamento annuo è pari a 23,7 milioni di euro, corrispondente alla media delle quote annue degli ultimi 3 anni di concessione (2019-2021), come desunte dal bilancio d’esercizio del concessionario, rispetto a quanto previsto dalla Misura 29 del Sistema tariffario ART di cui alla delibera n. 74/2019, la quale prevede che *“l’ammortamento è riconosciuto nella misura di una quota annua pari alla media di quelle relative agli ultimi tre anni della concessione”*;
- il tasso di remunerazione, per le opere realizzate o in corso di realizzazione, corrispondente al tasso interno di rendimento delle attività autostradali scaturente dall’applicazione del sistema tariffario previgente (di seguito: TIR previgente), è pari all’11,18%;
- il tasso di remunerazione, per le opere da realizzare, corrispondente al tasso medio ponderato del costo del capitale (di seguito: WACC), è pari al 5,51% (tasso nominale pre-tax) ai sensi della delibera n. 158/2020;
- il recupero degli effetti economici scaturenti dall’emergenza sanitaria dovuta alla pandemia da Covid-19, quantificati per un importo pari a circa 1,2 milioni di euro con riferimento alle annualità 2021 e 2022;
- il valore di subentro è pari a circa 472 milioni di euro al 31 maggio 2024, rispetto all’importo di 180 milioni di euro assunto in sede di avvio della procedura di affidamento di gara ex d.m. 707/2019.

### III. Osservazioni dell'Autorità

#### ▪ Relativamente al PFR ordinario:

##### 1. Obiettivo di incremento di produttività da efficientamento

Il concedente, a fronte di interlocuzioni con il concessionario, sembrerebbe intenzionato ad avvalersi di quanto previsto alla Misura 20.4. Tuttavia, asseverando un recupero di produttività annuale, per gli anni 2020 e 2021, inferiore a quello indicato dall'Autorità (1,74% in luogo del 3,12%) determinerebbe un aggravio indiretto dell'onere di subentro in misura pari al mancato recupero di efficienza.

##### 2. Componente tariffaria di costruzione

Con riferimento al valore di subentro, si prende atto della versione aggiornata dell'ultimo PFR ordinario, nella quale risulta un valore di circa 282 milioni di euro (valore a consuntivo). Nel dettaglio, il citato ammontare consta di due componenti: opere realizzate o in corso di realizzazione, pari a 171 milioni di euro e opere da realizzare, per l'ammontare pari a 111 milioni di euro.

Quanto alle opere da realizzare, si rileva l'apparente anomalia legata all'assenza di quote di ammortamento riferibili alle annualità 2020-2021, verosimilmente da ricondurre alla mancata entrata in esercizio di alcuni lotti di investimento.

##### 3. Metodologia di calcolo del TIR previgente di cui alla Misura 17 del Sistema tariffario ART

Con riferimento al calcolo del tasso interno di rendimento (TIR) riconducibile al sistema tariffario previgente, risulta necessario che il Concessionario ne verifichi la correttezza alla luce del disallineamento esistente tra il valore delle immobilizzazioni al 31/12/2019 riportato nell'allegato "E - ADF\_A10 Allegato E" a pag. 38/42, pari a circa 159 milioni di euro (ultima documentazione pervenuta con nota ART 41349/2024), rispetto allo stesso valore assunto per lo sviluppo della componente di costruzione nel foglio "ART 19-21 - PEF Consuntivo" contenuto nell'ultimo file Excel ricevuto e denominato "2024\_02\_26\_ADF\_A10\_PEF\_Transitorio\_Invio\_MIT\_WACC\_Adj\_v2", il quale risulta pari a circa 154 milioni di euro.

##### 4. Poste figurative per il periodo regolatorio

Con riferimento alle poste figurative di periodo, che risultano applicate alla sola componente di costruzione, è necessario provvedere ad una nuova quantificazione secondo quanto previsto dalle indicazioni operative di cui al punto 2.3.2 della delibera n.15/2024.

Allo stato attuale, infatti, nella quantificazione delle poste figurative risultano indebitamente considerati anche gli oneri relativi alla pandemia da Covid-19, e i costi relativi alla componente tariffaria di gestione.

## **5. Effetti economici derivanti dalla pandemia da COVID-19.**

Per quanto riguarda il recupero degli effetti economici scaturenti della pandemia dovuta al Covid-19, si sottolinea che, come più volte già evidenziato dall’Autorità, l’inclusione in tariffa di eventuali ristori relativi agli effetti economici direttamente correlabili alla predetta emergenza sanitaria – tenuto conto anche della sostenibilità, da parte dell’Utenza, della tariffa risultante – rimane nella esclusiva responsabilità del Concedente e comunque dovrebbe discendere da specifiche previsioni di legge.

Nel caso di specie, con riferimento alla valorizzazione fatta dal concessionario della posta a fini tariffari, si evidenzia che il riconoscimento di remunerazione aggiuntiva ed il criterio di calcolo dei mancati ricavi non risultano rispettivamente conformi alle indicazioni di cui alla delibera n.15/2024 (v. precedente punto 4) ed alla metodologia individuata dall’Autorità.

### ▪ **Relativamente al PFR transitorio:**

## **6. Componente tariffaria di costruzione**

La dinamica degli ammortamenti adottata nel PEF/PFR transitorio fa riferimento all’applicazione della Misura 29 della delibera n. 74/2019, la quale prevede che l’ammortamento del capitale investito, per il periodo transitorio, è riconosciuto nella misura di una quota annua pari alla media di quelle relative agli ultimi tre anni della concessione. Si riscontra, tuttavia, che i valori di riferimento utilizzati dal Concessionario, come desunti dal bilancio d’esercizio, non sono in linea con i valori adottati per la costruzione della dinamica tariffaria e riportati nel PFR transitorio per le stesse annualità. Tale soluzione metodologica comporta una maggiorazione dell’onere di subentro di circa 3,1 milioni di euro.

Appare necessario, pertanto, che il Concessionario provveda alla rideterminazione degli ammortamenti acquisendo a riferimento gli stessi valori utilizzati per la costruzione della dinamica tariffaria, garantendo una piena aderenza con il Sistema tariffario ART.

## **7. Effetti economici derivanti dalla pandemia da COVID-19.**

Per quanto riguarda il recupero degli effetti economici scaturenti della pandemia dovuta al Covid-19, si rinvia alle osservazioni di cui al punto 4.

## **8. Tariffa media unitaria**

Nel periodo transitorio viene applicata una tariffa superiore a quella ammessa, da determinare in conformità con quanto previsto nella Misura 29 del Sistema tariffario ART. Il conseguente debito regolatorio accumulato, non sottoposto a rivalutazione annua, viene successivamente scomputato dal valore di subentro. Al riguardo, risulta necessario che il Concedente, anche in coerenza con quanto sancito dal CIPESS per analoghe fattispecie, verifichi il rispetto del principio di neutralità finanziaria del debito regolatorio maturato.

**Per ovviare alle criticità sopra evidenziate, destinate a riflettersi sui livelli tariffari applicabili all’utenza, al fine di garantire la conformità al Sistema tariffario ART, risulta necessario che il Piano Economico**

**Finanziario ed il Piano Finanziario Regolatorio, rispettivamente per il periodo regolatorio 2019-2021 e per il periodo transitorio dicembre 2021 – maggio 2024, siano oggetto di riformulazione prima dell’invio al CIPESS.**

\*\*\*

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, è reso il parere ai sensi dell’art. 43 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201.

Il presente Parere è trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e alla Società Autostrada dei Fiori S.p.A., nonché pubblicato sul sito *web* istituzionale dell’Autorità.

Torino, 15 maggio 2024

Il Presidente  
Nicola Zaccheo

*(documento firmato digitalmente  
ai sensi del d.lgs. 82/2005)*