

CAMERA DEI DEPUTATI

COMMISSIONI RIUNITE X (ATTIVITÀ PRODUTTIVE) E VIII (AMBIENTE)

DISEGNO DI LEGGE ANNUALE PER IL MERCATO E LA CONCORRENZA 2023
OSSERVAZIONI DELL'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

Onorevole Presidenti, Onorevoli Deputate e Deputati,

vi ringrazio, a nome del Presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART), per avere offerto all'Autorità l'opportunità di esprimere le proprie osservazioni in merito al disegno di legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023, che reca, al Capo I, la riforma delle concessioni autostradali.

In tale ambito, all'Autorità di regolazione dei trasporti sono state attribuite rilevanti funzioni dalla legge istitutiva, che, tuttavia, hanno iniziato ad essere esercitate, con riferimento alle concessioni in essere, solo a seguito dell'innovazione legislativa introdotta nel 2018 dal cosiddetto "Decreto Genova".

L'Autorità ha stabilito sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del *price cap* con determinazione dell'indicatore di produttività a cadenza quinquennale per ciascuna concessione, definendo, tra gli altri, gli ambiti ottimali di gestione per le tratte autostradali. Laddove applicati, tali sistemi tariffari hanno avuto l'effetto di ricondurre a valori di mercato la remunerazione del capitale investito, contemperare la sostenibilità e l'equilibrio economico-finanziario delle concessioni, l'efficientamento delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti.

I sistemi tariffari hanno, peraltro, superato positivamente il vaglio delle magistrature amministrative di primo grado e del Consiglio di Stato, che li hanno giudicati pienamente attuativi dei principi derivanti dalla legge istitutiva.

La regolazione dell'Autorità sulle concessioni autostradali, tuttavia, ha sino ad oggi trovato solo parziale applicazione, con riferimento a poche concessioni rispetto alla totalità delle stesse, ciò anche in ragione del complesso iter attualmente previsto per la definizione delle procedure di aggiornamento/revisione delle convenzioni autostradali ed è per questo motivo che la riforma del sistema in discussione assume fondamentale rilevanza in relazione all'attività istituzionale dell'Autorità.

Nel dettaglio, infatti, nell'ambito della misura 'M1C2-11-12' del PNRR, è stato previsto che la Legge annuale per il mercato e la concorrenza debba comprendere una serie di misure volte a riformare il settore delle concessioni autostradali e finalizzate a dare **piena e tempestiva attuazione della regolazione ART**, tenendo conto degli aggiornamenti periodici della pianificazione economico-finanziaria pluriennale dei concessionari e in particolare con riferimento: (i) al calcolo dei canoni di

accesso; (ii) alla salvaguardia dei diritti degli utenti e alla fornitura di adeguati livelli di servizio; (iii) alla determinazione dei prezzi e degli schemi di gara delle subconcessioni per la fornitura di servizi di ricarica dei veicoli elettrici e di altri servizi; (iv) alla verifica obbligatoria *ex ante* della legittimità degli affidamenti *in house*; (v) all'installazione di un numero minimo di colonnine di ricarica elettrica; (vi) la realizzazione di aree di parcheggio e di sosta adeguate per gli operatori del trasporto merci.

Le nuove concessioni

Al riguardo, **con riferimento alle nuove concessioni**, dal punto di vista dell'Autorità si può valutare in modo complessivamente positivo la riforma proposta ed esprimere un generale apprezzamento delle previsioni dell'articolato che, nel complesso, appaiono coerenti con la misura M1C2-11.

Dal punto di vista procedurale, è meritevole di apprezzamento l'introduzione di una puntuale disciplina legislativa delle procedure, che prevede tempistiche certe per il completamento del complesso iter di approvazione e aggiornamento dei decreti interministeriali che recepiscono le convenzioni autostradali, sia con riferimento agli affidamenti *in house* che con riferimento alle procedure di evidenza pubblica.

Il ruolo dell'Autorità nell'ambito delle attuali competenze consultive, quale quella relativa all'approvazione e all'aggiornamento dei Piani economico finanziari (PEF), risulterebbe rafforzato dalla previsione per la quale, nel corso della procedura, la proposta di convenzione ed il relativo PEF dovrebbero essere adeguati dall'ente concedente alle eventuali prescrizioni contenute nel parere emanato dall'ART. Tuttavia, potrebbe essere più utile esplicitare il carattere vincolante del parere ai fini di una maggiore chiarezza dei ruoli e delle funzioni istituzionali.

Del punto di vista sostanziale, in prospettiva regolatoria, si rileva in particolare che in riferimento al metodo di calcolo del valore di subentro di cui all'articolo 8, l'applicazione delle aliquote tecnico-regolatorie, parametrata alla vita utile degli asset reversibili, costituisce uno dei possibili strumenti idonei a consentire il contenimento dei livelli tariffari che i concessionari applicheranno all'utenza, sebbene risulti necessario tener conto della contestuale necessità di assicurare la contendibilità delle concessioni alla loro scadenza, evitando la costituzione di barriere all'ingresso.

Si coglie l'occasione per segnalare che l'ART ha avviato, con la delibera n. 62/2024, un procedimento aggiornamento dei sistemi tariffari di pedaggio relativi alle concessioni autostradali, nel quale ha incluso tra i profili regolatori suscettibili di affinamento i criteri di ammortamento dei beni reversibili.

Inoltre, anche sulla base delle innovazioni normative proposte, eventuali ulteriori profili regolatori potranno essere oggetto di uno o più specifici e separati procedimenti di prossimo avvio.

Si osserva, altresì, che la disciplina delle componenti tariffarie di cui all'articolo 12 comma 3, risulta compatibile con l'attuale modello tariffario definito dall'ART.

Per quanto attiene alle **criticità** rilevate sempre **con riferimento alle nuove concessioni**, si segnala al Parlamento come suscettibile di approfondimento la previsione di cui all'**articolo 10**, per la quale la durata della concessione "*non può superare i quindici anni*", derogabile solo "*nel caso in cui il concedente intenda affidare in concessione la realizzazione di lavori di durata superiore ai quindici*

anni". La rigidità di tale previsione è da valutare attentamente, soprattutto con riferimento alle concessioni c.d. *greenfield*, rispetto alle quali l'imposizione di un limite temporale potrebbe comportare la formazione di un valore di subentro eccessivamente elevato e, pertanto, suscettibile di generare una barriera all'ingresso di nuovi operatori. In generale, il termine di cui al primo periodo dovrebbe essere correlato all'entità degli investimenti programmati e derogato nel caso in cui il valore delle opere realizzate e non ammortizzate, costituente il valore di subentro, possa compromettere la contendibilità del successivo affidamento della concessione. Al riguardo, sarà allegata al presente contributo una specifica proposta modificativa per la valutazione delle Commissioni parlamentari.

Ulteriore possibile criticità è da riferirsi all'articolo 12, commi 5 e seguenti, relativi al "Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale" e al "Fondo per il riequilibrio economico-finanziario delle concessioni ivi previsti", per i quali si renderebbe opportuno meglio specificare le modalità di alimentazione.

Le concessioni in essere

Le osservazioni fin qui enunciate e la valutazione complessivamente positiva della riforma del settore attengono, come premesso, alle concessioni che saranno aggiudicate successivamente all'entrata in vigore della riforma di cui qui si discute. Con riguardo **alle concessioni in essere**, appare necessario rappresentare al Parlamento che dal combinato disposto dell'articolo 14 e dell'articolo 16 comma 6, l'attuale procedimento di aggiornamento e revisione delle convenzioni autostradali verrebbe applicato alle concessioni in essere fino "*alla data di scadenza dell'ultima concessione in vigore*" alla data di entrata in vigore della proposta di legge in discussione, ovvero, al momento, fino al 2065 (anno di scadenza della concessione affidata a Tangenziale Esterna S.p.A.).

Da ciò consegue la necessità di intervenire anche su questo iter procedimentale, per il quale sono state ravvisate le criticità anticipate in premessa, più volte evidenziate, sul recepimento della regolazione dell'Autorità, relative in particolare al grado di adeguamento al parere di sua competenza, alla sovrapposizione di soggetti con competenze analoghe e al conseguente possibile prolungamento dei tempi di adozione del provvedimento finale.

Pertanto, al fine di garantire la piena e, soprattutto, tempestiva attuazione della regolazione economica dell'Autorità di regolazione dei trasporti, come espressamente previsto dalla Milestone M1C2-11 del PNRR, sarebbe necessario modificare l'attuale procedimento previsto dall'articolo 43 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201.

Si propone pertanto, con proposta di emendamento che sarà depositata in allegato al presente contributo, di modificare tale articolo:

- ✓ rafforzando a livello legislativo l'obbligatorietà e vincolatività del parere ART, recependo quanto già riconosciuto dalla consolidata giurisprudenza amministrativa;
- ✓ evitando il coinvolgimento e la sovrapposizione del Nucleo di consulenza per l'Attuazione delle linee guida per la Regolazione dei Servizi di pubblica utilità (NARS) nel procedimento, nonché limitando la competenza del CIPESS ai soli profili di finanza pubblica, in coerenza con quanto previsto dall'articolo 37, comma 6-ter, del decreto-legge 201/2011;

- ✓ prescrivendo la conclusione di aggiornamento e revisione in tempo utile per la corretta applicazione nel periodo regolatorio di riferimento.

Proposta di *enforcement* della regolazione dell'ART nel settore autostradale

Conclusivamente, si rappresenta che al fine di assicurare il tempestivo perfezionamento degli aggiornamenti dei Piani economico finanziari sarebbe necessario introdurre, nell'ambito della riforma del settore autostradale, adeguati strumenti di *enforcement*, che potrebbero essere individuati nel riconoscimento della legittimazione processuale dell'Autorità di regolazione dei trasporti ad agire, per promuovere l'ottemperanza rispetto alle proprie attribuzioni in ambito autostradale.

Infatti, presupposto dell'effettività e dell'efficacia delle disposizioni della Legge per il mercato e la concorrenza e del rafforzamento della vigente legislazione in materia è la previsione di una norma che ne assicuri la cogenza, in assenza della quale è prevedibile che le distorsioni procedurali che finora hanno limitato l'efficacia della pur avanzata legislazione e regolazione nel settore autostradale italiano continueranno a perpetuarsi.

Pertanto, per ottemperare pienamente alle prescrizioni della Milestone M1C2-11, si propone di mutuare per l'Autorità di regolazione dei trasporti, con specifico riferimento alle sue competenze nel settore autostradale, quanto già previsto dall'articolo 21-bis, comma 2, della legge n. 287/1990 e dall'articolo 220 del decreto legislativo n. 36/2023, sull'attribuzione, rispettivamente, all'Autorità garante della concorrenza e del mercato e all'Autorità nazionale anticorruzione, di **poteri più effettivi ed efficaci di *enforcement***. Tali norme individuano uno specifico meccanismo che precede l'eventuale proposizione di un ricorso amministrativo avverso i provvedimenti assunti da altre Amministrazioni in violazione delle norme settoriali presidiate da quelle Autorità. In base a questo meccanismo, una volta venute a conoscenza dell'adozione di un atto potenzialmente illegittimo, l'Autorità interessata è tenuta ad emettere un parere con cui segnala le violazioni riscontrate e può decidere di adire il giudice amministrativo soltanto se la pubblica amministrazione destinataria del parere non vi si conforma entro un periodo predefinito, decorrente dalla comunicazione del parere stesso.

Questo meccanismo ha il vantaggio, tramite l'avvio di un'interlocuzione tra l'Autorità interessata e l'Amministrazione pubblica, di consentire a quest'ultima di agire in autotutela in accoglimento delle contestazioni mosse, evitando l'avvio del contenzioso, che si pone solo come *extrema ratio*. Si rappresenta, peraltro, che un meccanismo assimilabile, è già contemplato per l'Autorità di regolazione dei trasporti dalla legislazione vigente dall'articolo 37, comma 2, lettere m) e n), del d.l. 201/2011, con riferimento al servizio taxi.

In conclusione, l'introduzione di una forma di *enforcement* quale quella del descritto meccanismo, che assicuri l'effettività della regolazione per il settore autostradale e che sarà oggetto di proposta emendativa allegata al presente contributo, **si ritiene necessaria ai fini del conseguimento degli obiettivi individuati dalla Milestone M1C2-11.**

Atto Camera 2022 – Proposte emendative dell’Autorità di regolazione dei trasporti

Proposta modificativa dell’articolo 10 relativa alla deroga alla durata delle concessioni

All’articolo 10, comma 1, secondo periodo, la parola “solo” è eliminata e dopo le parole “quindici anni” sono aggiunte le seguenti: “e nel caso in cui il valore delle opere realizzate e non ammortizzate, costituente l’onere di subentro, possa compromettere la contendibilità del successivo affidamento della concessione”.

Testo coordinato dell’articolo 10, comma 1

*La durata delle concessioni affidate ai sensi della presente sezione è determinata dall'ente concedente in funzione dei servizi e dei lavori richiesti al concessionario e non può superare quindici anni. Il termine di cui al primo periodo può essere derogato ~~solo~~ nel caso in cui il concedente intenda affidare in concessione la realizzazione di lavori di durata superiore a quindici anni **e nel caso in cui il valore delle opere realizzate e non ammortizzate, costituente l’onere di subentro, possa compromettere la contendibilità del successivo affidamento della concessione.***

Relazione illustrativa

La proposta emendativa riguarda la previsione di cui all’articolo 10, comma 1, in base alla quale la durata delle concessioni autostradali “non può superare i quindici anni”, derogabile solo “nel caso in cui il concedente intenda affidare in concessione la realizzazione di lavori di durata superiore ai quindici anni”. La rigidità di tale formulazione appare, infatti, suscettibile di criticità, soprattutto con riferimento alle concessioni c.d. *greenfield*, rispetto alle quali l’imposizione di un limite temporale rigido in sede di affidamento potrebbe comportare la formazione di un valore di subentro eccessivamente elevato e, pertanto, suscettibile di generare una barriera all’ingresso di nuovi operatori. In generale, il termine indicato dovrebbe essere correlato all’entità degli investimenti programmati e derogato nel caso in cui il concedente intenda affidare in concessione la realizzazione di lavori di durata superiore a quindici anni, come è nella attuale formulazione, ma anche nel caso in cui il valore delle opere realizzate e non ammortizzate, costituente il valore di subentro, definito all’articolo 1 e richiamato all’articolo 8, possa compromettere la contendibilità del successivo affidamento della concessione.

Proposta aggiuntiva all’articolo 16 relativa al procedimento di aggiornamento e revisione delle convenzioni autostradali in essere

All’articolo 16, dopo il comma 5 è aggiunto il seguente:

“5-bis): All’articolo 43, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) Al comma 1:

- 1) le parole “sentita l’Autorità di regolazione dei trasporti” sono sostituite dalle seguenti: “previa acquisizione del parere obbligatorio e vincolante dell’Autorità di regolazione dei trasporti”;*
- 2) le parole “, sentito il NARS,”, sono soppresse e dopo le parole “si pronuncia” sono aggiunte le seguenti: “sui profili di finanza pubblica”;*

b) Al comma 2-bis, le parole “sentita l’Autorità di regolazione dei trasporti” sono sostituite dalle seguenti: “previa acquisizione del parere obbligatorio e vincolante dell’Autorità di regolazione dei trasporti”

- c) *Dopo il comma 3, è aggiunto il seguente “3-bis) Gli aggiornamenti le revisioni delle convenzioni autostradali di cui ai precedenti commi devono essere perfezionati almeno 30 giorni prima dell’inizio del relativo periodo regolatorio.”.*

Conseguentemente, al comma 6, le parole “e 3” sono sostituite dalle seguenti: “, 3 e 3-bis”.

Testo coordinato dell’articolo 43 del decreto-legge 201/2011

1. *Gli aggiornamenti o le revisioni delle convenzioni autostradali vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto, laddove comportino variazioni o modificazioni al piano degli investimenti ovvero ad aspetti di carattere regolatorio a tutela della finanza pubblica, sono trasmessi, ~~sentita l’Autorità di regolazione dei trasporti~~ **previa acquisizione del parere obbligatorio e vincolante dell’Autorità di regolazione dei trasporti** per i profili di competenza di cui all’articolo 37, comma 2, lettera g), in merito all’individuazione dei sistemi tariffari, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al CIPE che, ~~sentito il NARS,~~ si pronuncia **sui profili di finanza pubblica** entro trenta giorni e, successivamente, approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dalla avvenuta trasmissione dell’atto convenzionale ad opera dell’amministrazione concedente.*

2. *Gli aggiornamenti o le revisioni delle convenzioni autostradali vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto che non comportano le variazioni o le modificazioni di cui al comma 1 sono approvate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dall’avvenuta trasmissione dell’atto convenzionale ad opera dell’amministrazione concedente.*

2-bis. *Nei casi di cui ai commi 1 e 2 il concedente, ~~sentita l’Autorità di regolazione dei trasporti~~ **previa acquisizione del parere obbligatorio e vincolante dell’Autorità di regolazione dei trasporti**, verifica l’applicazione dei criteri di determinazione delle tariffe, anche con riferimento all’effettivo stato di attuazione degli investimenti già inclusi in tariffa.*

3. *Gli aggiornamenti o le revisioni delle convenzioni autostradali, i cui schemi di atti aggiuntivi sono già stati sottoposti al parere del CIPE alla data di entrata in vigore del presente decreto, sono approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dall’avvenuta trasmissione dell’atto convenzionale ad opera dell’amministrazione concedente.*

3-bis. Gli aggiornamenti e le revisioni delle convenzioni autostradali di cui ai precedenti commi devono essere perfezionati entro 30 giorni prima dell’inizio del relativo periodo regolatorio.

Relazione illustrativa

La presente proposta mira a semplificare e rendere più certe le tempistiche di approvazione e aggiornamento delle convenzioni autostradali vigenti, coerentemente con quanto previsto dal disegno di legge in discussione agli artt. 5 e 9, nei quali, tra l’altro, è stato espunto il riferimento al NARS.

Attualmente, l’articolo 37, comma 2, lettera g), del decreto-legge n. 201/2011, attribuisce all’Autorità di regolazione dei trasporti il compito di stabilire, per le nuove concessioni, nonché per quelle vigenti, i sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del *price cap*, con determinazione dell’indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per ciascuna concessione. Con specifico riguardo alle concessioni vigenti, l’articolo 43, comma 1, del decreto-legge n. 201/2011, dispone che:

“1. Gli aggiornamenti o le revisioni delle convenzioni autostradali vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto, laddove comportino variazioni o modificazioni al piano degli investimenti ovvero ad aspetti di carattere regolatorio a tutela della finanza pubblica, sono trasmessi, sentita l’Autorità di regolazione dei trasporti per i profili di competenza di cui all’articolo 37, comma 2, lettera g), in merito all’individuazione dei sistemi tariffari, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al CIPE che, sentito il NARS, si pronuncia entro trenta giorni e, successivamente, approvati con decreto del Ministro

delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dalla avvenuta trasmissione dell'atto convenzionale ad opera dell'amministrazione concedente.” .

Al riguardo mette conto preliminarmente osservare che dall'analisi dell'esperienza applicativa della regolazione economica di settore autostradale emergono notevoli difficoltà nell'assicurare la piena e tempestiva attuazione dei modelli regolatori di ART. Ad oggi, infatti, su 26 concessioni vigenti, solamente in 6 casi si è riusciti a conferire applicazione effettiva al nuovo regime tariffario definito dall'Autorità.

All'origine delle difficoltà attuative della regolazione economica di ART vi è senza dubbio la complessità del richiamato procedimento amministrativo di approvazione degli aggiornamenti quinquennali dei PEF (e di quello, non meno significativo, propedeutico all'adeguamento annuale dei livelli tariffari in corso di periodo regolatorio), nonché l'assenza di una previsione normativa che assicuri la piena e tempestiva attuazione della regolazione economica di ART. Ne consegue che i documenti di pianificazione economico-finanziaria, il cui *iter* di approvazione dovrebbe concludersi in tempo per l'inizio del periodo regolatorio quinquennale, acquisiscono invece piena efficacia soltanto a periodo regolatorio ampiamente iniziato, se non addirittura in prossimità della sua conclusione, o addirittura oltre la sua scadenza.

Dall'esperienza maturata in questi anni è emerso, inoltre, che uno dei principali aspetti critici del richiamato procedimento ex articolo 43 del decreto-legge 201/2011 è rappresentato dalla sovrapposizione di interventi di soggetti con competenze analoghe e dal conseguente prolungamento dei tempi di adozione del provvedimento finale del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (“CIPESS”) che, stando alla richiamata previsione procedimentale, deve essere preceduto dal parere del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (“NARS”), il più delle volte eccedente gli ambiti di finanza pubblica di propria competenza, in particolare nell'esprimere valutazioni in materia tariffaria e di regolazione dei servizi di pubblica utilità, in totale sovrapposizione con le funzioni dell'ART, autorità specifica di settore.

Si propone pertanto di modificare l'art. 43 del decreto-legge 201/2011:

- prevedendo che il parere dell'ART sia obbligatorio e vincolante, recependo quanto già riconosciuto dalla consolidata giurisprudenza amministrativa;
- evitando il coinvolgimento e la sovrapposizione del NARS nel procedimento, coerentemente con quanto previsto dagli artt. 5 e 9 del disegno di legge in esame, nonché limitando la competenza del CIPESS ai soli profili di finanza pubblica, in coerenza con quanto previsto dall'art 37, comma 6-ter, del decreto-legge 201/2011;
- prescrivere la conclusione di aggiornamento e revisione in tempo utile per la corretta applicazione nel periodo regolatorio di riferimento.

Proposta aggiuntiva relativa alla conformazione alla regolazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti nel settore autostradale

Dopo l'articolo 15 è aggiunto il seguente:

“15-bis (Conformazione alla regolazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti nel settore autostradale).

1. All'articolo 37, comma 3, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, dopo la lettera m) è aggiunta la seguente:

“n-bis) Se ritiene che una pubblica amministrazione abbia emanato un atto in violazione delle disposizioni di cui al presente articolo 37, comma 2, lettera g) e lettera g-bis), nonché della regolazione adottata in attuazione delle stesse, emette, entro sessanta giorni, un parere motivato, nel quale indica gli specifici profili delle violazioni riscontrate. Se la pubblica amministrazione non si conforma nei sessanta giorni successivi alla comunicazione del parere, l’Autorità entro i successivi trenta giorni, può presentare ricorso al tribunale amministrativo regionale del Piemonte tramite l’Avvocatura dello Stato. Ai giudizi instaurati ai sensi della presente disposizione si applica la disciplina di cui al Libro IV, Titolo V, del decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104.”

Nota: la proposta è integralmente innovativa, pertanto non necessita di testi di coordinamento con le disposizioni vigenti.

Relazione illustrativa

Presupposto dell’effettività e dell’efficacia delle disposizioni per la riforma delle concessioni autostradali prevista dalla legge per il mercato e la concorrenza e di rafforzamento della vigente legislazione in materia è la previsione di una norma che assicuri la cogenza della regolazione economica di settore, in assenza della quale è prevedibile che le distorsioni procedurali che finora hanno limitato l’efficacia della pur avanzata legislazione e regolazione nel settore autostradale italiano continueranno a perpetuarsi.

Pertanto, per ottemperare alle prescrizioni della Milestone M1C2-11 si propone di mutuare per l’Autorità di regolazione dei trasporti, autorità indipendente di settore, quanto già previsto dall’articolo 21-bis, comma 2, della legge n. 287/1990, nonché dall’articolo 220 del decreto legislativo n. 36/2023, sull’attribuzione, rispettivamente, all’Autorità garante della concorrenza e del mercato e all’Autorità nazionale anticorruzione, di poteri più effettivi ed efficaci di impugnazione. Tali norme individuano uno specifico meccanismo che precede l’eventuale proposizione di un ricorso amministrativo avverso i provvedimenti assunti da altre Amministrazioni in violazione delle norme settoriali presidiate da quelle Autorità. In base a questo meccanismo, una volta venuta a conoscenza dell’adozione di un atto potenzialmente illegittimo, l’Autorità interessata è tenuta ad emettere un parere con cui segnala le violazioni riscontrate e solo eventualmente può successivamente decidere di adire il giudice amministrativo, soltanto se la pubblica amministrazione destinataria del parere non si conforma al parere entro un periodo predefinito, decorrente dalla comunicazione del parere stesso. Questo meccanismo ha un duplice vantaggio: da un lato, tramite l’avvio di un’interlocuzione tra l’Autorità interessata e l’Amministrazione pubblica, consente a quest’ultima di agire in autotutela in accoglimento delle contestazioni mosse, evitando l’avvio del contenzioso che si pone come *extrema ratio*; dall’altro lato, risolve un rilevante problema processuale, individuando il *dies a quo* per la proposizione del ricorso a decorrere dall’eventuale mancata conformazione al parere dell’Autorità e non già dalla pubblicazione dell’atto lesivo, secondo le ordinarie regole per l’impugnazione dei provvedimenti amministrativi.

Si propone, pertanto, alla luce di quanto illustrato di modificare l’articolo 37, comma 3, del decreto-legge n. 201/2011, con l’introduzione di una nuova disposizione (lettera n-bis), che introduca un’efficace forma di legittimazione processuale attiva che faccia seguito a un preventivo parere idoneo a prevenire il contenzioso, dettagliandone anche i profili applicativi, per assicurare il più efficace utilizzo di tale strumento, ivi incluso l’accentramento del contenzioso originato dall’esercizio di tale potere presso il TAR Piemonte.