



Autostrada Asti-Cuneo

TRASMESSA A MEZZO PEC

Torino, 21/03/2025
Prot. U/25/638

Spett.le

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto
Direzione generale per le autostrade e la vigilanza
sui contratti di concessione autostradale
Via Nomentana, 2
0 0 1 6 1 Roma

DGVCA/Div.3
svca@pec.mit.gov.it
segreteria.dgsvca@mit.gov.it

e p.c. Direzione Generale per le strade e la sicurezza
delle infrastrutture stradali
dg.strade@pec.mit.gov.it

AISCAT
direzione@pec-aiscat.it

A33 ASTI-CUNEO

Rapporti internazionali ed europei

Direttiva n.62 del 17/06/1999 e ss.mm.ii.

Richiesta dati

Con riferimento alla Vostra m_inf.A543D11.REGISTRO UFFICIALE U.0006980.07-03-2025, trasmettiamo in allegato la scheda "250304_Eurovignette_Tabella per concessionari" debitamente compilata per A33 Asti-Cuneo.

Non essendo ancora intervenuta in forma definitiva l'approvazione dei bilanci relativi all'esercizio 2024, i dati inseriti nell'allegato sono riferiti all'esercizio 2023.

Nel rimanere a disposizione, si porgono distinti saluti.

AUTOSTRADA ASTI - CUNEO S.p.A.
Il Dirigente Responsabile
Amministrazione Finanza e Controllo
(Dott. Filippo Simonelli)

All.c.s.

Autostrada Asti-Cuneo S.p.A.

Direzione e Coordinamento: S.A.L.T. p.A. (Gruppo ASTM)

Sede Secondaria: Via Bonzanigo, 22 - 10144 Torino (TO) - Italia - Tel. (+39) 011.6650400 - Fax (+39) 011.6650469 - E-mail: info@asticuneo.it
PEC: pec@asticuneo.postecert.it - www.asticuneo.it

Sede Legale: Via XX Settembre, 98/E - 00187 Roma (RM) - Italia

Cap. Soc. € 200.000.000,00 di cui 50.000.000,00 Vers. - Iscr. Reg. Imp. RM 08904401000 - R.E.A. N°1125353 - C.F./P.I. 08904401000

Attuazione articolo 11 della direttiva (UE) 2022/362 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 febbraio 2022, che modifica le direttive 1999/62/CE, 1999/37/CE e (UE) 2019/520 per quanto riguarda la tassazione a carico di veicoli per l'uso di alcune infrastrutture

PREMESSA

La politica tariffaria adottata nel settore autostradale italiano in concessione è da sempre orientata a principi di chiarezza, trasparenza ed economicità.

Il regime di adeguamento tariffario annuale, all'interno del comparto autostradale, appare oggi variegato, attesa la diversità di realtà con cui risultavano nascere le varie concessioni.

Più precisamente, il quadro regolatorio precedente a quello attuale – ma formalmente ancora in essere per diverse concessionarie sino al momento in cui si addivenga al prossimo rinnovo dei relativi Piani Economico Finanziari – prevedeva diversi sistemi di adeguamento che avevano comunque in comune tra loro la presenza di elementi legati al tasso d'inflazione, ad un coefficiente di produttività, ad un parametro di remunerazione degli investimenti e, per alcuni casi, ad un parametro correlato alla qualità dei livelli di servizio.

Quanto invece al quadro regolatorio oggi vigente, esso nasce con il DL 109/2018 che ha esteso la competenza dell'ART (l'Autorità di Regolazione dei Trasporti) ricomprendendovi non più solo le nuove concessioni ma anche quelle già in essere affidate prima della sua istituzione, inclusi i profili tariffari, e stabilendo che alle Società Concessionarie si applichi un nuovo regime tariffario, basato sul principio del *price cap* e definito dall'Autorità stessa. A tal fine, l'ART ha avviato un procedimento volto a definire una nuova formula tariffaria omogenea per l'intero settore autostradale, conclusosi nel giugno 2019, in esito al quale ha emanato specifiche delibere riferite alle singole concessionarie interessate (quelle con periodo regolatorio scaduto e non rinnovato, o di prossima scadenza). Successivamente, il DL 162/2019, con riferimento alle Concessionarie con periodo regolatorio scaduto ma non ancora rinnovato, ha differito gli adeguamenti tariffari annuali previsti a partire dal 1° gennaio 2020 fino all'aggiornamento dei relativi PEF predisposti secondo le Delibere ART.

Infine, in relazione alle informazioni richieste dal questionario con riferimento alle previsioni della direttiva riguardanti gli oneri per i costi esterni da inserire all'interno delle tariffe di pedaggio, si fa presente che esse non vengono fornite in quanto tali oneri non sono previsti nel vigente regime regolatorio delle concessioni, il quale non include tali parametri nella determinazione del pedaggio da applicare all'utenza. D'altro canto, il sistema tariffario italiano ha da sempre seguito i principi ispiratori della Direttiva, applicando il pedaggiamento basato sull'effettivo utilizzo dell'infrastruttura, coerentemente alla logica del pay-per-use, e risultando quindi pienamente conforme alle relative previsioni.

Società Concessionaria: AUTOSTRADA ASTI – CUNEO S.P.A.

a) evoluzione degli oneri per l'uso dell'infrastruttura stradale, vale a dire le reti e le categorie di veicoli interessate, comprese eventuali esenzioni a norma degli articoli 7, 7 quater o 7 octies ter ;

Riguardo all'evoluzione normativa si rimanda a quanto riportato in premessa.

Il pedaggio viene commisurato alla lunghezza del percorso interessato e le disposizioni contrattuali delle convenzioni di concessione escludono qualsiasi autonomia o discrezionalità nella quantificazione, sia della tariffa inizialmente prevista in convenzione (parametrata ai costi di realizzazione e gestione dell'infrastruttura, alla durata della concessione nonché ad eventuali contributi dall'erario pubblico) sia nel suo adeguamento che avviene a cadenza annuale.

Le tariffe chilometriche unitarie sono differenziate per tipologia di veicolo (nell'esazione di tipo chiuso e semi-chiuso secondo un sistema di classificazione basato sul numero di assi e sull'altezza del veicolo misurata all'asse anteriore, e articolato su cinque classi veicolari mentre nell'esazione di tipo aperto Free Flow si utilizza il sistema di classificazione basato sul criterio dimensionale del veicolo: la differenziazione viene fatta sul volume del mezzo in termini di lunghezza, larghezza e altezza, e articolato su 4 classi veicolari nonché per tipologia di strada (ovvero se si sia in presenza di una tratta classificata come di pianura o di montagna, data la differenza in costi di costruzione e gestione). Il calcolo del pedaggio è quindi effettuato moltiplicando la tariffa unitaria per la lunghezza in chilometri tra la stazione di entrata e di uscita, applicando l'aliquota IVA in misura ordinaria (22% attualmente) e arrotondando matematicamente il risultato (per eccesso o per difetto) ai 10 centesimi di euro. Alla tariffa unitaria viene inoltre aggiunto, per previsione normativa, anche un sovracanone (anch'esso soggetto a IVA) destinato alla concessionaria statale ANAS SpA e finalizzato alla manutenzione della rete stradale non a pedaggio da quest'ultima gestita.

Sono soggetti al pagamento del pedaggio autostradale tutti i veicoli ammessi alla circolazione in autostrada ai sensi del D.Lgs. n.285/1992 "Nuovo codice della strada". Sono esentati dal pagamento del pedaggio esclusivamente i veicoli individuati all'interno dell'Art. 373 del D.P.R. n.495/1992 "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada" (veicoli delle Forze dell'Ordine, veicoli di soccorso sanitario, ecc.).

b) differenziazione degli oneri per l'infrastruttura o dei diritti di utenza in funzione della categoria del veicolo e del tipo di veicolo pesante;

La tariffa unitaria applicata nel sistema di esazione tradizionale dipende dal tipo di veicolo utilizzato (5 classi) e dalle caratteristiche dei tratti autostradali percorsi (di pianura o di montagna).

Tariffe in vigore dal 01.01.2024 invariate per l'anno 2025

CLASSE VEICOLO	CARTTERISTICHE DEI VEICOLI	TARIFFA PIANURA €/KM	TARIFFA MONTAGNA €/KM	QUOTA ANAS	IVA
A		0	0,10344	0,00600	22%
B		0	0,13041	0,00600	
3		0	0,20412	0,01800	
4		0	0,27214	0,01800	
5		0	0,31754	0,01800	

La tariffa unitaria applicata nel sistema di esazione Free Flow dipende dal tipo di veicolo utilizzato (4 classi) e dalle caratteristiche dei tratti autostradali percorsi (di pianura o di montagna).

Tariffe in vigore dal 01.01.2024 invariate per l'anno 2025

CLASSE VEICOLO	CARTTERISTICHE DEI VEICOLI FREE FLOW	TARIFFA PIANURA €/KM	TARIFFA MONTAGNA FREE FLOW €/KM	QUOTA ANAS	IVA
1		0	0,10344	0,00600	22%
2		0	0,13041	0,00600	
3		0	0,20412	0,01800	
4		0	0,31377	0,01800	

c) differenziazione degli oneri per l'infrastruttura o dei diritti di utenza in funzione delle prestazioni ambientali dei veicoli a norma degli articoli 7 octies, 7 octies bis o 7 octies ter ;

Attualmente non applicata.

d) se del caso, differenziazione degli oneri per l'infrastruttura in funzione dell'ora, del tipo di giorno o della stagione a norma dell'articolo 7 octies, paragrafo 1 ;

Attualmente non applicata. Nella Convenzione vigente è prevista la possibilità per il Concessionario di essere autorizzato dal Concedente ad applicare forme di modulazione tariffaria ulteriori anche basate su tali criteri

e) onere per i costi esterni imposto per ciascuna combinazione di classe di veicoli, tipo di strada e periodo di tempo;

Non risulta applicato.

f) onere medio ponderato per l'infrastruttura e introiti totali derivanti dalla riscossione di tale onere;

Si riporta la SCHEDA "A" della contabilità analitica anno 2023.

SCHEDA A: RICAVI DA PEDAGGIO E MODALITA' DI INCASSO

	Ricavi netti da pedaggio da transiti ordinari per classi tariffarie (€/000)						Veicoli km in migliaia paganti per classi tariffarie					
	A	B	3	4	5	Totale	A	B	3	4	5	Totale
Gennaio	919	179	37	32	513	1.680	8.359	1.274	161	103	1.446	11.334
Febbraio	889	188	40	33	539	1.689	8.071	1.338	172	108	1.522	11.211
Marzo	1.048	233	49	40	612	1.982	10.439	1.876	241	157	2.099	14.812
Aprile	1.095	214	40	33	481	1.863	10.302	1.598	185	116	1.465	13.666
Maggio	1.034	237	48	40	588	1.947	9.727	1.775	222	142	1.790	13.656
Giugno	1.117	232	49	38	549	1.985	10.507	1.732	220	132	1.665	14.256
Luglio	1.248	240	50	39	553	2.130	11.743	1.797	229	137	1.681	15.587
Agosto	1.042	192	39	30	479	1.782	9.806	1.438	180	104	1.456	12.984
Settembre	1.171	242	51	39	577	2.080	11.030	1.807	232	136	1.757	14.962
Ottobre	1.261	245	50	42	599	2.197	11.871	1.833	230	149	1.823	15.906
Novembre	1.154	223	48	40	592	2.097	10.858	1.664	219	141	1.800	14.682
Dicembre	1.074	193	38	33	472	1.810	10.091	1.443	172	117	1.412	13.235
Totale	13.052	2.618	539	439	6.554	23.202	122.795	19.575	2.463	1.542	19.916	166.291
Modalità di incasso %												
Contanti	Tessere	Telepass	Altre	Note ①								
25,20%	2,10%	72,00%	0,70%	Altre: Rmpp 39.014,43 T.E. 2.596,36								

g) introiti totali derivanti dalla riscossione degli oneri per i costi esterni;

Non risulta applicato.

h) introiti totali derivanti dalla riscossione degli oneri connessi alla congestione del traffico per categoria di veicolo;

Non applicati oneri di congestione

i) introiti totali derivanti dalle maggiorazioni e i tratti stradali su cui sono stati generati

Non applicate maggiorazioni

j) introiti totali derivanti dalla riscossione dei pedaggi o dei diritti di utenza o, se del caso, entrambi

Si riportano nella seguente tabella i ricavi da pedaggio, riferiti all'ultimo Bilancio approvato (esercizio 2023) con evidenza del sovracanone ex art. 19, c. 19 bis L. 102/2009.

Ricavi da pedaggio

Migliaia di Euro

Traffico

31/12/2023

Leggero	12.314
Pesante	9.605
TOTALE	21.919

migliaia di Euro

	31/12/2023
Ricavi lordi da pedaggio netto IVA	23.205
Sovracanone ex art. 19, c. 19 bis L. 102/2009	(1.286)
Introiti di competenza della Società al netto di IVA e sovrapprezzi/sovracanone	21.919

k) uso degli introiti derivanti dall'applicazione della presente direttiva e modo in cui tale uso ha consentito allo Stato membro di conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 9, paragrafo 2, o qualora tali introiti siano destinati al bilancio generale le informazioni sul livello di spesa assegnata all'infrastruttura del trasporto stradale e ai progetti di trasporto sostenibile;

Dato non nelle disponibilità della Società Concessionaria

l) evoluzione della quota di veicoli appartenenti alle varie classi di emissione sulle strade a pedaggio

Dati non nelle disponibilità della Società Concessionaria