



Società Autostrade Alto Adriatico S.p.A.
 Concessionaria dell'Autostrada A4 Venezia - Trieste, A23 Palmanova - Udine,
 A28 Portogruaro - Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 Villesse - Gorizia
 Sede Legale: via V. Locchi, 19 - 34143 Trieste - Tel. 040/3189111 Fax 040/3189235
 Centro Servizi di Palmanova - 33050 Bagnaria Arsa (UD) - Tel 0432/925111 Fax 0432/925399
 Capitale Sociale € 126.975.984,00 i.v. - R.E.A. Trieste 202917
 Registro Imprese Trieste, P.I. e C.F. 01310930324
 pec: protocollo@pec.autostradealtoadriatico.it

inviata a mezzo pec all'indirizzo svca@pec.mit.gov.it e segreteria.dgsvca@mit.gov.it

rif.:

prot.:

all.:

Trieste,

Soc. Autost. Alto Adriatico
21/03/2025 U/0012626



Γ

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

00161 Roma

L

Oggetto: Autostrada A4-A23-A28-A34-A57 – Rapporti internazionali ed europei – Direttiva n. 62 del 17/06/1999 e ss. mm. ii. - Vs. rif. 0006980 del 07/03/2025

Con riferimento a quanto in oggetto si trasmette in allegato la scheda compilata per quanto di competenza.

Rimanendo a disposizione per ogni chiarimento ritenuto necessario, è gradita l'occasione per inviare distinti saluti.

IL DIRETTORE GENERALE
 Dott. Giorgio Damico

AMF/TG/cb

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 – per la maggior parte delle Società Concessionarie – 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.

Per quanto riguarda il caso specifico della scrivente, trattandosi di nuova concessione a fronte della scadenza della precedente assentita alla Società S.p.A. Autovie Venete intervenuta in data 31 marzo 2017, essa trova regolazione nella delibera ART 133 del dicembre 2018 che rappresenta – insieme a similari delibere coeve per altre concessioni allora scadute (es. Brennero, Satap A21 Torino-Piacenza, ATIVA) uno dei primi esempi di applicazione dei nuovi criteri tariffari. Caratteristica peculiare della Concessione affidata a Società Autostrade Alto Adriatico è che si tratta di un affidamento della gestione in house delle tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia avvenuta nell'ambito della collaborazione tra pubbliche amministrazioni per la valorizzazione e lo sviluppo e tutela del territorio, espressione delle disposizioni di cui agli articoli 2 e 17 della Direttiva 2014/23/UE. Tale collaborazione ha consentito in data 14 luglio 2022 di addivenire alla sottoscrizione dell'Accordo di Cooperazione tra la Società, il Concedente e le Regioni Friuli Venezia Giulia e Veneto (soci pubblici).

All'interno dell'Accordo di Cooperazione, all'art. 20 "Tariffa unitaria media", al comma 6, viene specificato che le tariffe sono determinate rispetto alle diverse classi di veicoli e tipologie di tratta autostradale. Al successivo comma 7 viene evidenziato che il Concessionario può concordare con il Concedente *"modulazioni tariffarie ulteriori rispetto a quelle di cui al comma precedente, basate, in*

via esemplificativa e non esaustiva, su: a) classificazione diversa e/o più articolata dei veicoli, con eventuale graduale superamento del principio "asse-sagoma", così come disciplinato dal decreto interministeriale 19 dicembre 1990, n. 2691; b) classificazione dei veicoli in base all'impatto ambientale, in conformità alle previsioni contenute nel D.Lgs. n. 7/2010 e s.m.i.; c) classificazione delle tratte autostradali in base a criteri di valutazione delle modalità di utilizzo prevalente, dell'incidenza dei costi di costruzione e/o manutenzione, del livello di traffico; d) articolazione per fasce orarie (es.: peak/off-peak); e) differenziazione giornaliera (es.: feriale/festivo); f) tipologia traffico merci (es.: modale/intermodale); g) agevolazioni per utilizzatori frequenti."

Alla luce di un tanto, 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 attualmente previsti nel vigente regime regolatorio della concessione, 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.

<i>Società Concessionaria: Autostrade Alto Adriatico S.p.A.</i>
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 (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) nonché per tipologia di strada (ovvero se si sia in presenza di una tratta classificata come di pianura (il caso della scrivente) 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 dipende dal tipo di veicolo utilizzato (5 classi) e dalle caratteristiche dei tratti autostradali percorsi (di pianura o di montagna, nel caso della scrivente esclusivamente tratte di pianure).

Di seguito schema riepilogativo.

CLASSE VEICOLO	CARATTERISTICHE DEI VEICOLI	TARIFFA UNITARIA (PIANURA - €/KM)	QUOTA ANAS	IVA	TARIFFA UTENZA (PIANURA - €/KM)
A	 CLASSE A < 1,3m	0,05803	0,006	0,01409	0,07812
B	 CLASSE B > 1,3m	0,05955	0,006	0,01442	0,07997
3		0,06845	0,018	0,01902	0,10547
4		0,11307	0,018	0,02884	0,15991
5		0,13690	0,018	0,03408	0,18898

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. Si rimanda a quanto detto in premessa in merito alle possibilità previste nell'Accordo di Cooperazione.

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. Si rimanda a quanto detto in premessa in merito alle possibilità previste nell'Accordo di Cooperazione.

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

Attualmente non applicato.

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

Si riportano di seguito le evidenze di cui alla tabella di contabilità COAN (scheda A) elaborata per l'ultimo bilancio disponibile (2023 esercizio di 6 mesi a seguito del subentro in data 1° luglio 2023 nella ex Concessione di S.p.A. Autovie Venete), pubblicata sul portale SIVCA:

	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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Febbraio	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Marzo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aprile	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Maggio	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Giugno	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Luglio	14.070	1.990	434	395	6.405	23.294	218.965	30.087	5.717	3.151	42.089	300.009
Agosto	14.455	1.819	421	335	5.007	22.037	224.995	27.519	5.554	2.663	32.942	293.673
Settembre	11.312	1.897	372	379	6.508	20.468	174.785	28.422	4.861	2.995	42.392	253.455
Ottobre	9.225	1.670	275	399	6.778	18.347	143.631	25.202	3.611	3.168	44.453	220.065
Novembre	7.835	1.449	232	388	6.760	16.664	121.673	21.800	3.049	3.071	44.221	193.814
Dicembre	8.707	1.323	210	330	5.307	15.877	135.571	19.982	2.762	2.620	34.820	195.755
Totale	65.604	10.148	1.944	2.226	36.765	116.687	1.019.620	153.012	25.554	17.668	240.917	1.456.771

N.B. Per la quadratura con il dato di bilancio di cui alla lettera j) considerare che nello schema qui sopra non sono visualizzati 2 aggiustamenti nei ricavi per -1 per le classi A e 5 come rinvenibili su portale SIVCA.

Da cui l'onere medio ponderato complessivo è pari a circa 8 centesimi di Euro al chilometro (oltre IVA), mentre diversificando le componenti veicolari l'onere medio ponderato per i veicoli leggeri risulta pari a circa 6,4 centesimi di Euro (oltre IVA) mentre per i veicoli pesanti è di 11,7 centesimi di Euro (oltre IVA).

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

Attualmente non applicato.

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

Attualmente non applicati oneri di congestione.

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

Attualmente non applicate maggiorazioni.

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

Si riportano di seguito i ricavi da pedaggio della concessionaria riferiti all'ultimo Bilancio approvato (esercizio 2023 di 6 mesi) con evidenza della quota/parte riferita al canone, e all'extracanone

- Proventi da transiti: 104.534.524 Euro
- Integrazione canone di concessione art. 19, comma 9 D.L. 78/2009 convertito in Legge 102/2009: 12.150.597 Euro
- Canone Concessionale L.24.12.93 N.537: 2.508.829 Euro

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.