

A35 Brebemi



Spett.li

**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

Anticipata mezzo pec a svca@pec.mit.gov.it

E per c.c.

CAL S.P.A.

Piazza Città di Lombardia n.2
Nucleo 3
20124 Milano

Anticipata mezzo pec a cal@pec.calspa.it

Brescia, 21 marzo 2025
SDP-U-2503-164-SF-MNO

Oggetto: Rapporti internazionali ed europei. Direttiva n. 62 del 17/06/1999 e
ss.mm.ii. Richiesta dati.

Facendo riferimento alla richiesta prot. 2025.0006980 del 07 marzo 2025 siamo con
la presente a trasmettervi in allegato la scheda informativa di cui all'art. 11 – dalla
lettera a) alla lettera l) della Direttiva UE 24/02/2022 n. 362 ("Direttiva").

Preliminarmente si ritiene utile evidenziare quanto segue:

- 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
auspicabilmente si addivenga al rinnovo dei relativi Piani Economico Finanziari
fermi da diversi anni – prevedeva diversi sistemi di adeguamento che avevano
comunque in comune tra loro la presenza di elementi legati al tasso d'inflazione,

Soggetta alla direzione e coordinamento
di ALEATICA SAU

Sede Legale: Via Flero, 28 – 25125 Brescia
Centro Direzionale Tre Torri – Torre Nord – 5° Piano
Tel. 030 2926311 – FAX 030 2897630
E-mail: info@brebemi.it
PEC: sdpbrebemi@legalmail.it

www.brebemi.it



A35 Brebemi



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 Decreto Legge 109/2018 che ha esteso la competenza dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti ("ART") 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 Decreto Legge 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.

Rimanendo a disposizione per qualsiasi chiarimento, si porgono distinti saluti.

Società di Progetto Brebemi S.p.A.

Il Direttore Generale

Ing. Matteo Milanese

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "M. Milanese", written over the printed name.

Allegati: *scheda informativa di cui all'art. 11 – dalla lettera a) alla lettera l) della Direttiva UE 24/02/2022 n. 362*

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

Società Concessionaria: Società di Progetto Brebemi 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 (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 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 tabella riporta le tariffe di pianura applicabili dall’1.1.2025 e suddivise per classe tariffaria.

Classi	Tariffa netta al 01/01/2024	Variazione percentuale di aggiornamento tariffario come da formula revisione Convenzione Unica rif. Art.18 (ΔT 2024)	Tariffa netta aggiornata con coefficiente revisionale del 8 agosto 2024	Sovracanone art. 19 comma 9 bis D.L. 78/2009 convertito in Legge 102/2009 e successive modifiche	Tariffe da applicare dal 8 agosto 2024 (al netto di IVA)	IVA 22%	Tariffe da applicare dal 8 agosto 2024 (con IVA)
Veicoli leggeri A	0,16162	12,11%	0,18119	0,00600	0,18719	0,04118	0,22837
Veicoli pesanti B	0,19393	12,11%	0,21741	0,00600	0,22341	0,04915	0,27256
3	0,22825	12,11%	0,25589	0,01800	0,27389	0,06026	0,33415
4	0,37223	12,11%	0,41731	0,01800	0,43531	0,09577	0,53108
5	0,44929	12,11%	0,50370	0,01800	0,52170	0,11477	0,63647

In considerazione della localizzazione dell’infrastruttura non sono previste tariffe di montagna.

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;				
Classe Tariffaria	Ricavi netti da pedaggio da transiti ordinari (€/000) anno 2023	Veicoli km paganti in migliaia anno 2023	Onere medio ponderato anno 2023	
A	64.564,00	408.738,97	0,1580	
B	15.170,00	80.038,16	0,1895	
3	2.699,00	12.095,07	0,2231	
4	3.007,00	8.271,99	0,3635	
5	35.046,00	79.820,22	0,4391	
Totale	120.486,00	588.964,40	0,2046	
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 della quota/parte riferita al sovracanone, sconti ed altre rettifiche:				
		Dicembre 2023		

Ricavi netti da pedaggio	120.494.145	
Sovracanone da devolvere all'ANAS	4.740.134	
Sconti su pedaggi	(103.431)	
Altri ricavi da pedaggio	160.245	
Altre rettifiche	(833.400)	
Totale	124.457.692	
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; e		
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		