

Verona, 21.03.2025

Prot. N°22984e/25 AB/ cv
Direzione Finanza e Controllo/Statistica
A mezzo pec a: svca@pec.mit.gov.it

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 autostradali
Via Nomentana, 2
00161 ROMA**

**Oggetto: Autostrada BS VR VI PD S.p.A. – Direttiva n.62 del 17.06.1999, Direttiva UE n.362 del 24.02.2022.
Trasmissione dati.**

Riscontrando Vostra richiesta, Circolare MIT Prot. M_INF.A543D11.SVCA.REGISTRO UFFICIALE.U.0006980 del 07.03.2025 e con riferimento a Direttiva della Comunità Europea n.62 del 17.06.1999, modificata ai sensi della Direttiva UE n.362 del 24.02.2022, siamo di seguito a trasmettere la scheda compilata in relazione alle informazioni richieste in art.11 della Direttiva UE n.362 del 24.02.2022 sopracitata.

Si segnala quale referente per i dati la Dott.ssa Cristina Vaona (email cristina.vaona@autobspd.it, mobile 3287092487).

L'occasione è gradita per porgere i migliori saluti.

**IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Bruno Chiari)**



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.

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: AUTOSTRADA BRESCIA VERONA VICENZA PADOVA 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 sovracano (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 (secondo la classificazione Assi sagoma) e dalle caratteristiche dei tratti autostradali percorsi (di pianura o di montagna). I tratti in concessione alla Società Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. sono definiti tratti di Pianura.

Tariffa Unitaria/ Km di Pedaggio in vigore al 01.01.2025						
Classi	Anno	Classe A	Classe B	Classe 3	Classe 4	Classe 5
Tariffa	Act 2025	0,05067	0,05193	0,05972	0,09870	0,11946
Integrazione Canone Annuo						
Classi	Anno	Classe A	Classe B	Classe 3	Classe 4	Classe 5
Valore a km	Act 2025	0,00600	0,00600	0,01800	0,01800	0,01800
IVA applicata						
Classi	Anno	Classe A	Classe B	Classe 3	Classe 4	Classe 5
Valore a km	Act 2025	22%	22%	22%	22%	22%

Il calcolo del pedaggio quindi effettuato moltiplicando la Tariffa Unitaria Chilometrica di Pedaggio per i Km percorsi, aggiungendo l'Integrazione Canone Annuo, applicando l'aliquota IVA in misura ordinaria (22% attualmente) ed arrotondando il risultato (per eccesso o per difetto) ai 10 centesimi di euro.

Tariffe Medie di Pedaggio (al lordo Integrazione Canone Annuo, al netto IVA)	Cl A	Cl B,3,4,5	Totale Classi
Tariffe Medie di Pedaggio al 01.01.2025, ponderate con Traffico anno 2023	0,05667	0,10392	0,07022

La tariffa Media di Pedaggio al Lordo Integrazione Canone Annuo ed al Netto IVA è stata calcolata utilizzando le Tariffe di Pedaggio al 01.01.2025, ponderate con i KM percorsi nell'anno 2023 (ultimo Bilancio d'Esercizio approvato).

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 sono applicate differenziazioni sui tratti in concessione alla Società BS VR VI PD S.p.A..

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

Scheda A - COAN	Ricavi netti da pedaggio da transiti ordinari per classi tariffarie (€/000)						Veicoli km in migliaia paganti per classi tariffarie					
Anno 2023	Cl A	Cl B	Cl 3	Cl 4	Cl 5	Totale	Cl A	Cl B	Cl 3	Cl 4	Cl 5	Totale
Totale	202.924	30.110	6.527	6.567	102.154	348.282	4.096.990.987	593.160.258	111.802.373	68.073.545	874.828.154	5.744.855.318

SCHEDA B - COAN	Ricavi da pedaggio	€/000	Onere Medio Ponderato (€)
	Proventi lordi da transiti ordinari	395.511	
	Quota di tariffa di competenza dello Stato ad ANAS	47.126	
	Proventi netti da transiti ordinari	348.385	
	X investimenti	-	
	Proventi/indennizzi da transiti eccezionali	2.927	
	Totale	351.312	0,06115

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

Per l'anno 2023 (ultimo Bilancio d'Esercizio approvato) vengono esposti gli Introiti Netti da Pedaggio (al Netto Iva ed Integrazione Canone Annuo) e successivamente l'Integrazione Canone Annuo.

ANNO	INTROITI NETTI da PEDAGGIO (€)	INTEGRAZIONE CANONE ANNUO (€)
2023	351.311.942	47.125.581

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 disponibile per la concessionaria.

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

Dato non disponibile per la concessionaria.