



TRASMESSA A MEZZO PEC

Torino, 21/03/2025
Prot. 1239/U

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

SATAP AUTOSTRADA A4 TORINO-MILANO
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 i tronchi A4 Torino-Milano e A21 Torino-Piacenza.

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.

Relativamente al tronco A21 Torino-Piacenza, si precisa che a far data dal 01.12.2024 la società ITP S.p.A. è subentrata nella gestione della tratta autostradale.

Nel rimanere a disposizione, si porgono distinti saluti.

S.A.T.A.P. S.p.A.
Il Dirigente Responsabile
Amministrazione Finanza e Controllo
(Dott. Filippo Simonelli)

All.c.s.

S.A.T.A.P. S.p.A.
Autostrada A4 Torino-Milano

Direzione e Coordinamento: ASTM S.p.A.

Via Bonzanigo, 22 - 10144 Torino (TO) - Italia - Tel. (+39) 011.4392111 (ric. aut.) - Fax (+39) 011.4392218 - E-mail: satap@satapweb.it - www.satapweb.it

Cap. Soc. € 158.400.000,00 Int. Vers. - Iscr. Reg. Imp. / C.F./P.I. TO 00486040017 - R.E.A. N°311148 - PEC: satap@legalmail.it

CERTIFIED
MANAGEMENT SYSTEMS



UNI EN ISO 9001:2015
UNI EN ISO 14001:2015
ISO 39001:2016
UNI ISO 45001:2018

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.

/../

Con riferimento ai dati richiesti, si rappresenta che a partire dalle ore 00:00 del 1 dicembre 2024, la Società ITP S.p.A. (di seguito ITP), è subentrata nella gestione della tratta autostradale Tronco A21 Torino-Piacenza (SATAP) unitamente alle tratte A5 Torino-Ivrea-Quincinetto, la Bretella di collegamento A4/A5 Ivrea-Santhià, la diramazione Torino-Pinerolo e il Sistema Autostradale Tangenziale Torinese (SATT) – (ATIVA), a seguito della sottoscrizione, in data 29 novembre 2024, del Verbale di Subentro tra Concedente, ITP e Concessionarie Uscenti (SATAP e ATIVA).

I dati e le informazioni riportate fanno quindi riferimento al periodo ante subentro, allorché la gestione della Tratta era di competenza di SATAP SPA.

Società Concessionaria: SATAP S.PA. AUTOSTRADA A4 TORINO-MILANO

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 tariffa unitaria applicata dipende dal tipo di veicolo utilizzato (5 classi) e dalle caratteristiche dei tratti autostradali percorsi (tariffa "A" e tariffa "B").

Satap tronco A4 Torino-Milano tariffe in vigore dal 01.01.2024 invariate per l'anno 2025

CLASSE VEICOLO	CARATTERISTICHE DEI VEICOLI	TARIFFA "A" TORINO-NOVARA EST €/KM	TARIFFA "B" NOVARA EST-MILANO €/KM	QUOTA ANAS	IVA
A		0,10548	0,10840	0,00600	22%
B		0,10820	0,11118	0,00600	
3		0,12438	0,12783	0,01800	
 4		0,20557	0,21125	0,01800	
5		0,24881	0,25565	0,01800	

Satap tronco A21 Torino-Piacenza tariffe in vigore dal 01.01.2024

CLASSE VEICOLO	CARTTERISTICHE DEI VEICOLI	TARIFFA PIANURA €/KM	TARIFFA MONTAGNA €/KM	QUOTA ANAS	IVA
A	     	0,06534	0,07843	0,00600	22%
B		0,06705	0,08047	0,00600	
3	        	0,07708	0,09251	0,01800	
4	        	0,12740	0,15285	0,01800	
5	        	0,15421	0,18506	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 per il Tronco A4 Torino-Milano (per il Tronco A21 è subentrato in data 1° dicembre 2024 il nuovo gestore ITP) 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;

Tronco A4 Torino-Milano

Tronco A21 Torino-Piacenza

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.

SATAP Tronco A4 Torino-Milano

Ricavi da pedaggio

Migliaia di Euro

Traffico

31/12/2023

Leggero	185.796	61,86%
Pesante	114.558	38,14%
TOTALE	300.354	100%

migliaia di Euro

	31/12/2023
Ricavi lordi da pedaggio netto IVA	319.470
Sovracanone ex art. 19, c. 19 bis L. 102/2009	(19.116)
Introiti di competenza della Società al netto di IVA e sovrapprezzi/sovracanone	300.354

SATAP Tronco A21 Torino-Piacenza

Ricavi da pedaggio

Migliaia di Euro

Traffico

31/12/2023

Leggero	90.068	50,06%
Pesante	89.836	49,94%
TOTALE	179.904	100%

migliaia di Euro

	31/12/2023
Ricavi lordi da pedaggio netto IVA	198.019
Sovracanone ex art. 19, c. 19 bis L. 102/2009	(18.115)
Introiti di competenza della Società al netto di IVA e sovrapprezzi/sovracanone	179.904

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