



strada dei PARCHI spa
A24 autostrade A25

----- Ns. Rif. Protoc. SDP_2025_0005445_U 21/03/2025 -----

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 concessioni autostradali
Via Nomentana, 2
00161 Roma
svca@pec.mit.gov.it

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

Oggetto: Rapporti internazionali ed europei. Direttiva n.62 del 17.06.1999 e ss.mm.ii.
Richiesta dati. Trasmissione scheda.

Si fa riferimento alla Vostra nota prot. 6980 del 7 marzo 2025 con la quale sono stati richiesti dei dati utili a Codesto Ministero per adempiere a quanto disposto dall'art. 11 della Direttiva UE 27/02/2022 n.363. Con la presente trasmettiamo la scheda da Voi inoltrata con la succitata nota, debitamente redatta per le parti applicabili alla Scrivente.

Rimanendo a disposizione per ogni eventuale chiarimento, porgiamo i nostri migliori saluti.

STRADA DEI PARCHI S.P.A.

L'Amministratore Delegato

(Ing. Costantino Ivoi)

DCF/r

Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Toto Holding S.p.A.

Sede Legale:
Via G. V. Bona, 105
00156 Roma



06.41592.1



06.41592.225



stradadeiparchispa@legalmail.it



info@stradadeiparchi.it



Management System
ISO 9001:2015
ISO 14001:2015
ISO 45001:2018
www.tuv.com
ID: 3000014305



Management System
ISO 37001:2016
ISO 50001:2018
www.tuv.com
ID: 3000014305



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: Strada dei Parchi S.p.A.

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.

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;

Si riportano nella tabella seguente le tariffe applicate dal 1 gennaio 2025.

Strada dei Parchi S.p.A. - Tabella tariffe unitarie applicate dal 1.1.2025			
Tariffe di Montagna			
classe	Tariffe €/Km dal 1.1.2025 (*)	Canoni aggiuntivi art. 19 comma 9 bis D.L. 78/2009 convertito nella legge 102/2009 e successive modifiche	Tariffe €/Km dal 1.1.2025 (IVA esclusa)
A	0,07979	0,00600	0,08579
B	0,08182	0,00600	0,08782
3	0,09415	0,01800	0,11215
4	0,15549	0,01800	0,17349
5	0,18824	0,01800	0,20624

* La tariffa si intende comprensiva del canone di concessione

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 ;

Non prevista.

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 ;

Non prevista.

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

Non prevista.

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

Di seguito la tariffa media come risultante nell'Allegato A del contratto di concessione vigente. Strada dei Parchi non ha subito variazioni tariffarie.

Classi di Pedaggio	Pianura	Montagna	Media
Classe A		0,07979	0,07979
Classe B		0,08182	0,08182
Classe 3		0,09415	0,09415
Classe 4		0,15549	0,15549
Classe 5		0,18824	0,18824
<i>Veicoli Leggeri (Classe A)</i>		0,07979	0,07979
<i>Veicoli Pesanti (B, 3, 4, 5)²</i>		0,12522	0,12522
Media²		0,08580	0,08580
Introito medio alla Società³		0,08369	0,08369

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

Non prevista.

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

Non prevista.

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

Non prevista.

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

Si riporta nella tabella seguente, in accordo con i dati di Bilancio di Strada dei Parchi S.p.A. al 31 dicembre 2024, la composizione ed il totale dei Proventi lordi da pedaggio, Integrazione Canone ("Sovrapprezzo ANAS") totale dei Proventi netti da pedaggio, calcolo del Canone di Concessione annuale e ripartizione del relativo debito tra Stato ed ANAS S.p.A..

Strada dei Parchi SpA - Anno 2024
Prospetto proventi lordi e netti da pedaggio, Integrazione Canone
e Canone annuo di concessione sui proventi netti di pedaggio

TIPOLOGIA	Imponibile
PEDAGGI CONTESTUALI, SCALARI ED ECCEDEXZA SCALARI	77.351.987,69
PEDAGGI A PAGAMENTO DIFFERITO	111.996.879,74
PEDAGGI TRANSITI ECCEZIONALI	8.294,74
PEDAGGI RECUPERATI DA UTENTI	193.096,12
ALTRI PEDAGGI	468.057,73
PEDAGGI RAPPORTI MANCATO PAGAMENTO EMESSI	2.679.797,16
(a) Totale proventi lordi di pedaggio	192.698.113,18
(b) INTEGRAZIONE CANONE	14.000.734,06
(a-b) Totale proventi netti di pedaggio	178.697.379,12
Canone di concessione totale (2,4% dei proventi netti di pedaggio)	4.288.737,10
<i>di cui</i>	
- Quota di competenza di ANAS SpA	21% 900.634,79
- Quota di competenza dello Stato	79% 3.388.102,31

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 le Concessionarie.

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

Dato non disponibile per le Concessionarie.