Parere n. 27/2025

**Parere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 43 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, avente ad oggetto l'aggiornamento del Piano Economico Finanziario relativo alla Convenzione ricognitiva sottoscritta, ai sensi dell'articolo 2, comma 290, della legge 27 dicembre 2007, n. 244, tra ANAS S.p.A. e Concessioni Autostradali Venete S.p.A.**

L' Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità o ART), nella seduta del 9 ottobre 2025,

premesso che:

- in data 23 marzo 2010 è stata sottoscritta la Convenzione ricognitiva (di seguito: Convenzione) tra ANAS S.p.A. e Concessioni Autostradali Venete S.p.A. (di seguito: CAV), ai sensi dell'articolo 2, comma 290, della legge 27 dicembre 2007, n. 244, approvata con Decreto interministeriale n. 408 del 22 novembre 2011, relativa alla: (i) gestione della A4 – Passante Autostradale di Mestre, dal km 249 + 650 al km 281 + 976, di collegamento tra l'Autostrada A4-Tronco Padova-Mestre, l'Autostrada A27 Venezia-Belluno e l'Autostrada A4 Tronco Trieste-Venezia, (ii) gestione delle tratte già assentite in concessione alla Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A. a far data dalla consegna effettuata con verbale del 30 novembre 2009 e (iii) realizzazione e/o finanziamento degli interventi indicati nell'Allegato H alla Convenzione relativi agli obblighi di gestione e al completamento del Passante di Mestre e delle opere direttamente collegate a detta infrastruttura;
- in data 18 agosto 2018 è stato sottoscritto l'Atto Aggiuntivo n. 1 alla Convenzione, che include l'aggiornamento del Piano economico finanziario (di seguito: PEF) per il periodo regolatorio 2015 -2019, divenuto efficace a seguito dell'approvazione con decreto interministeriale n. 139 dell'11 aprile 2019, registrato alla Corte dei conti il 24 maggio 2019;
- con delibera n. 70/2016 del 23 giugno 2016, l'Autorità ha approvato la Misura di regolazione relativa alla definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, di cui all'Allegato 1 alla medesima delibera;
- con delibera n. 67/2019 del 19 giugno 2019, a conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019, l'Autorità ha approvato il sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica tra ANAS S.p.A. – Concessioni Autostradali Venete S.p.A., di cui al relativo Allegato A (di seguito: Sistema tariffario ART);
- con sentenza n. 8765, pubblicata il 14 ottobre 2022, il Consiglio di Stato ha confermato la piena legittimità della delibera n. 67/2019 del 19 giugno 2019;
- in data 21 dicembre 2023 l'Autorità ha reso il Parere n. 32/2023 ai sensi dell'art. 43, comma 1 del d.l. 201/2011, con il quale sono state formulate alcune osservazioni sul PEF relativo al periodo regolatorio 2020-2024;
- con delibera n. 15/2024 dell'8 febbraio 2024, l'Autorità ha emanato le indicazioni operative di cui all'Allegato A alla stessa delibera, relative all'applicazione dei principi e dei criteri della regolazione

economica delle concessioni autostradali approvati ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera g), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201;

- con nota del 12 febbraio 2024, (prot. ART 16633/2024), la DGVCA-MIT ha indicato alle Società concessionarie l'esigenza di attenersi alle indicazioni operative emanate dall'Autorità con la citata delibera n. 15/2024;
- con delibera n. 13/2024 del 23 aprile 2024, (pubblicata in G.U. in data 19 luglio 2024, n. 168 e registrata presso la Corte dei Conti in data 9 Luglio 2024), il CIPESS ha espresso, ai sensi del citato articolo 43, comma 1, del d.l. 201/2011, parere favorevole sulla proposta di revisione del PEF per il periodo regolatorio 2020-2024 e sul relativo schema di Atto aggiuntivo n. 2 alla Convenzione tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (di seguito MIT) e CAV, con alcune prescrizioni, raccomandazioni e osservazioni;
- in data 7 ottobre 2024 è stato sottoscritto tra il MIT e CAV l'Atto Aggiuntivo n. 2 alla Convenzione, che include l'aggiornamento del PEF per il citato periodo regolatorio (2020 - 2024), diventato efficace a seguito dell'approvazione con decreto interministeriale 21 dicembre 2024 n. 331 registrato dalla Corte dei conti il 7 maggio 2025;
- con delibera n. 124/2024 del 13 settembre 2024, l'Autorità ha determinato il tasso di remunerazione del capitale investito da utilizzare nell'ambito delle procedure di aggiornamento o revisione delle concessioni autostradali vigenti;
- con nota del 9 luglio 2025 (prot. ART 60713/2025), la DGVCA-MIT ha trasmesso agli Uffici dell'Autorità la proposta di revisione del PEF/PFR relativa al periodo regolatorio 2025 – 2029 e la documentazione correlata, per l'espressione del parere previsto dall'articolo 43, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201;
- con nota del 1° agosto 2025 (prot. 66691/2025), gli Uffici dell'Autorità hanno rappresentato al concedente alcuni profili di criticità emersi in sede di istruttoria, richiedendo a tale riguardo ulteriori chiarimenti e integrazioni documentali;
- con nota del 10 settembre 2025 (prot. ART 74263/2025), la DGVCA-MIT ha trasmesso all'Autorità la documentazione con la quale CAV ha fornito i chiarimenti e le integrazioni richieste dall'Autorità.

esaminata la documentazione trasmessa dal concedente, formula le osservazioni che seguono, ai sensi dell'art. 43, comma 1, del d.l. 201/2011.

## I. Considerazioni preliminari

La rete autostradale gestita da CAV, in base a quanto specificato nella Convenzione ricognitiva del 2010, risulta composta come dettagliato nella seguente Tabella 1.

*Tabella 1 — Tratte autostradali gestite in concessione da CAV come da Convenzione*

| Denominazione | | Sistema autostradale | Stato | Km a pedaggio |
|---|---|---|---|---|
| **A4** | Dal km 238+724 e al km 249+650 | Chiuso | In esercizio | 10,9 |
| **A4** | Passante Autostradale di Mestre, dal km 249+650 al km 281+976, di collegamento tra l'Autostrada A4-Tronco Padova Mestre, l'Autostrada A27 Venezia - Belluno e l'Autostrada A4-Tronco Trieste - Venezia | Chiuso | In esercizio | 32,3 |
| **A57** | Tangenziale di Mestre nel tratto compreso tra l'interconnessione ovest con la A4 (km 0) e la barriera autostradale di Venezia-Mestre (km 9+272) | Chiuso | In esercizio | 9,3 |
| **A57** | Tangenziale di Mestre, nel tratto compreso tra la barriera autostradale di Venezia-Mestre (km 9+272) e lo svincolo Terraglio (km 16+161); | Aperto | In esercizio | 6,9 |
| **A57/A27** | Raccordo autostradale tra il nodo A57/A27 e l'aeroporto Marco Polo di Tessera (Venezia) dal km 0+000 al km 6+520; | Aperto | In esercizio | 6,5 |
| **Totale** | | | | **65,9** |

Per tale rete, nel periodo compreso tra il 2025 e il 2028, è prevista l'estensione descritta nella seguente Tabella 2.

*Tabella 2 — Tratte autostradali gestite in concessione da CAV e loro estensione dal 2025 al 2028*

| Sistema autostradale | | Stato | Sistema | Km attuale | Km dal 2025 | Km dal 2028 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| A4 | Passante Autostradale di Mestre, dal km 249+650 al km 281+976 | In esercizio | Chiuso | 32,3 | 32,3 | 32,3 |
| | Dal km 238+724 al km 249+650 | In esercizio | Chiuso | 10,9 | 10,9 | 10,9 |
| A57 | Tangenziale di Mestre, tratto interconnessione Ovest A4 – barriera Venezia-Mestre (km 0 – km 9+272) | In esercizio | Chiuso | 9,3 | 9,3 | 9,3 |
| | Tangenziale di Mestre, tratto barriera Venezia-Mestre – svincolo Terraglio (km 9+272 – km 16+161) | In esercizio | Aperto | 6,9 | 7,2 (+0,269 km) | 7,2 |
| A57/A27 | Raccordo autostradale nodo A57/A27 – aeroporto Marco Polo di Tessera (km 0 – km 6+520) | In esercizio | Aperto | 6,5 | 6,5 | 6,5 |
| Nuova viabilità Martellago – Scorzè | Accesso alla stazione | Non ancora in esercizio | Chiuso | — | — | 3,0 (1,511×2 carreggiate) |
| **Totale** | | | | **65,9** | **66,2** | **69,2** |

L'estesa chilometrica complessiva delle tratte gestite da CAV risulta al di sotto della soglia minima (180 km) individuata al punto 2 della misura di regolazione approvata con la citata delibera n. 70/2016 per gli ambiti ottimali di gestione, valore al di sotto del quale si rileva la presenza di significative inefficienze di costo, fortemente crescenti al ridursi dell'estesa stessa.

La scadenza della concessione è fissata al 31 dicembre 2032, in base a quanto stabilito dall'articolo 4 della Convenzione, sottoscritta il 23 marzo 2010.

Il Piano si sviluppa conseguentemente su un orizzonte temporale di 8 anni (dal 1° gennaio 2025 al 31 dicembre 2032) e, fatte salve le difformità applicative di seguito evidenziate, prevede:

- variazioni tariffarie nel periodo compreso tra il 2025 ed il 2032, aventi l'andamento temporale riportato nella seguente Tabella 3.

*Tabella 3 — Previsione delle variazioni tariffarie annuali dal 2025 al 2032*

| Anno | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TUM (€/veic*km)[1] | 0,07936 | 0,08056 | 0,08138 | 0,08201 | 0,08249 | 0,08236 | 0,08263 | 0,08283 |
| % Variazione TUM | 0% | -0,8% | +1,02% | +0,78% | +0,59% | -0,16% | +0,33% | +0,24% |

Da tale tabella si evidenzia una tariffa media che passa da un valore unitario iniziale di 0,07936 €/veic*km nel 2025, ad un valore finale di 0,08283 €/veic*km nel 2032, con un incremento medio annuo, nell'arco dell'orizzonte temporale di concessione, pari a +0,61% (CAGR). Si osserva che la dinamica tariffaria oggetto del presente parere si discosta sensibilmente dalla stessa dinamica osservata in occasione del rilascio del precedente parere relativo al periodo regolatorio 2020-2024. La precedente tariffa unitaria media, infatti, era interessata da una decrescita lineare del pedaggio, successivamente al 2023 e fino alla scadenza della concessione, in cui la tariffa media unitaria passava da 0,07775 €/veic*km a 0,06887 €/veic*km;

- una consistenza del traffico pagante che sconta una riduzione delle stime per le annualità 2025-2027 rispetto a quanto previsto in occasione del rilascio del precedente parere, mentre per le annualità 2028-2032 è previsto un incremento dei volumi attesi. Dette stime di traffico passano, pertanto, nella nuova versione del Piano, da circa 1,90 milioni di veicoli-km totali nel 2025 a circa 2,05 milioni di veicoli-km totali nel 2032, con una variazione complessiva sul periodo 2025-2032 dell' 8,36%[2];
- un capitale investito netto, al 31 dicembre 2024 (Anno Ponte), pari a 576,5 milioni di euro, composto come dettagliato nella seguente Tabella 4, in calo rispetto agli 816,3 milioni di euro rilevati al 31 dicembre 2019 a seguito della dinamica degli ammortamenti intercorsi nel primo periodo regolatorio.

*Tabella 4 — Composizione del Capitale investito netto al 31 dicembre 2024 — dati in milioni di euro*

| Composizione del Capitale investito netto al 31 dicembre 2024 | | Valore (milioni di euro) |
|---|---|---|
| 1 | Immobilizzazioni in beni reversibili da bilancio di esercizio 2024, inclusive di rivalutazioni | 1.357,6 |
| 2 | Fondo di ammortamento maturato al 31 dicembre 2024 | (675,3) |
| 3 | Contributi pubblici al 31 dicembre 2024 | (283,6) |
| 4 | Credito di poste figurative maturato al 31 dicembre 2024 | 335,2 |
| 5 | Beneficio finanziario sul credito di poste figurative maturato ante 2024 | (157,4) |
| **Totale** | | **576,5[3]** |

[1] Tariffa unitaria media al netto di canone, sovracanone e IVA.
[2] Si configura pertanto un tasso medio di incremento CAGR 2025-2032 pari a **+ 1,15%** annuo.
[3] Il valore del Capitale Investito Netto (CIN) al 31 dicembre 2024 è stato verificato dall'Autorità come segue: per le voci Immobilizzazioni in beni reversibili (bilancio 2024), Fondo ammortamento al 31.12.2024 e Contributi pubblici al 31.12.2024 si è fatto

Si rileva, infine, che, allo stato attuale, il secondo Atto Aggiuntivo oggetto del precedente Parere n. 32/2023, disponibile sul portale ad accesso ristretto SIVCA gestito dal MIT, non risulta essere stato pubblicato sul sito del MIT, seppure risulti approvato con decreto interministeriale 21 dicembre 2024 n. 331 registrato dalla Corte dei conti il 7 maggio 2025.

Al fine di garantire la necessaria trasparenza, è necessario, pertanto, invitare il Ministero concedente a mantenere costantemente aggiornato il portale dedicato alle Convenzioni che disciplinano i rapporti tra il Ministero e le Società Concessionarie Autostradali[4], rendendo disponibili anche gli eventuali atti aggiuntivi non appena divenuti contrattualmente efficaci.

## II. Valutazioni preliminari sull'equilibrio economico della concessione e la sostenibilità delle tariffe per gli utenti

Ferme restando le determinazioni del concedente in riferimento alla valutazione della sussistenza, in corso di concessione, dell'equilibrio economico finanziario – che rappresenta il presupposto per la corretta allocazione dei rischi – nonché della sostenibilità delle tariffe, tenuto conto dei criteri informanti il sistema tariffario predisposto dall'Autorità, gli elementi tecnico/economici che emergono dall'analisi del PEF trasmesso, risultano i seguenti:

- il piano di investimenti per il periodo compreso tra il 1° gennaio 2020 ed il 31 dicembre 2032, pari a 157,3 milioni di euro, risulta composto da (i) 119,8 milioni di euro relativi a nuove opere e (ii) da 37,5 milioni di euro riferiti a investimenti pregressi;
- l'indicato piano di investimenti, pur presentando un importo complessivo sostanzialmente analogo[5] a quello contenuto nel PEF/PFR presentato in occasione del primo periodo regolatorio, risulta aggiornato nelle tempistiche di realizzazione. In particolare, nel primo periodo regolatorio sono stati effettuati minori investimenti per un importo complessivo pari a -11,2 milioni di euro e sono stati riprogrammati, sul secondo periodo regolatorio, investimenti per un importo di circa +12,5[6] milioni di euro.
- l'applicazione di un recupero di efficienza produttiva complessiva pari al 23,13%.

  A tal riguardo, il concessionario, con riferimento al punto 20.4 del Sistema tariffario ART, fermo restando il valore complessivo di recupero di efficienza produttiva, ha definito, già a partire dal primo periodo regolatorio, una diversa imputazione temporale dell'indicatore di produttività $X_t$ pari a: (i) 2,00% annuo e (ii) insistente su 13 annualità (dal 2020 fino a fine concessione ovvero al 2032).

  Si rileva che i valori di costo stimati per il periodo regolatorio 2025-2029 – e, in particolare, i costi operativi stimati per l'Anno Base 2023 – risultano significativamente più elevati di quelli sottesi alla dinamica del periodo tariffario precedente (2020-2024). Al riguardo, si registra che l'applicazione del tasso di recupero sopra indicato ad una componente tariffaria che si origina a partire da un livello di costi operativi ammissibili più elevato potrebbe determinare una distorsione nel meccanismo di recupero di efficienza.

---

riferimento ai dati di Bilancio 2024. Per le voci Credito di poste figurative e Capitale investito netto regolatorio (2024) sono stati utilizzati i dati forniti dal concessionario con il file "*PEF 2025-2032 e PFR 2025-2029*" trasmesso con la nota del 9 luglio 2025 prot. ART 60713/2025; il Beneficio finanziario sulle poste figurative è stato determinato per differenza ai fini della riconciliazione; a tal riguardo si rimanda alla sezione "Osservazioni dell'Autorità", paragrafo 1.

[4] https://www.mit.gov.it/index.php/documentazione/convenzioni-regolanti-i-rapporti-tra-il-ministero-e-le-societa-concessionarie.

[5] Pari a 157,3 milioni di euro rispetto al valore di 158,7 milioni di euro citato nel PEF/PFR relativo al periodo regolatorio 2020-2024.

[6] Cfr. Dati desunti dal foglio "5. Confronto crono" del file Microsoft Excel denominato "PEF 2025-2032 e PFR 2025-2029" allegato alla nota del MIT prot. ART 60713/2025.

- Inserimento nel PFR, tra gli oneri di concessione, dell'importo annuo di 0,250 milioni di euro[7] per il rafforzamento delle attività di vigilanza e di controllo del concedente dal 2025 al 2032;
- inserimento nel PFR degli effetti economici determinati dal Covid-19, tra gli oneri di concessione per le annualità 2020, 2021 e 2022 per un valore totale di 56,3 milioni di euro;
- l'applicazione di un tasso di inflazione pari a: (i) 1,1% per il 2024, come indicato nel DEF 2024; (ii) 1,8% per il 2025 (inflazione programmata), come disposto dal Piano strutturale di bilancio di medio termine 2025–2029 approvato dalle Camere il 9 ottobre 2024[8], (iii) 1,8% mantenuto costante per gli anni successivi fino a fine concessione;
- un tasso di remunerazione, per le opere realizzate o in corso di realizzazione, corrispondente al tasso interno di rendimento delle attività autostradali scaturente dall'applicazione del sistema tariffario previgente (di seguito: TIR previgente), pari al 6,85%;
- un tasso di remunerazione, per le opere da realizzare, corrispondente al tasso medio ponderato del costo del capitale (di seguito: WACC), pari al 7,67% (tasso nominale pre-tax) ai sensi della delibera n. 124/2024 del 13 settembre 2024;
- assenza del valore di subentro a fine concessione;
- relativamente al meccanismo di *revenue sharing* previsto dalla Misura 27 del Sistema tariffario ART, si osserva che il concessionario ha registrato volumi di traffico effettivi inferiori rispetto a quelli previsti nel piano 2020-2024[9];
- relativamente alle informazioni di sintesi riguardanti la sostenibilità finanziaria del progetto, il concessionario nell'Allegato E che figura nella documentazione pervenuta afferma che "l'analisi dell'equilibrio economico-finanziario per la Concessione in oggetto si sostanzierà esclusivamente nell'analisi della sostenibilità finanziaria o bancabilità della Concessione stessa. A tal fine saranno esaminati i *ratios* contenuti nel PEF ART, i quali risultano costruiti sulla linea di quelli indicati dalle Linee Guida ANAC, ossia del DSCR (*Debt Service Coverage Ratio*) e del LLCR (*Loan Life Coverage Ratio*) citati dalla Delibera, ma con delle proprie e peculiari modalità di calcolo". A partire dal 2025, si riscontra un BLCR minimo pari a 1,67x e un DSCR minimo pari a 1,42x nello scenario "tariffa geometrica" (mentre nello scenario linearizzato tali valori si attestano rispettivamente pari a 1,69x e 1,41x)[10]. Ne deriva, pertanto, che per tutta la durata della concessione entrambi gli indicatori rimangono significativamente al di sopra dei rispettivi *target* di i) blocco alla distribuzione dei dividendi e ii) *default* individuati, nell'ambito dei contratti di finanziamento in essere[11].

  Alla luce di quanto sopra rappresentato, il profilo finanziario risulta complessivamente bancabile, ed il PEF evidenzia riserve di cassa in aumento e caratteristiche di sostenibilità, a condizione di monitorare strettamente i volumi di traffico, i ricavi, le OPEX e tempi/costi degli investimenti nella fase iniziale;
- un tasso interno di rendimento di progetto ("Project IRR pre tax"), desunto dal foglio di calcolo "*Prospetti_ART*"[12], pari al 12,41%;
- un tasso interno di rendimento per gli azionisti ("IRR azionisti"), desunto dal foglio di calcolo "Prospetti_ART"[11], pari al 10,91% che comprende anche il rimborso del Patrimonio netto a fine concessione.

---

[7] Cfr. art. 3, punto 1, lettera a), dello Schema di Terzo Atto aggiuntivo alla Convenzione Ricognitiva.
[8] Si osserva che nel Piano strutturale di bilancio 2025–2029, il valore 2024 viene poi rivisto da 1,1% a 1,0%.
[9] Sulla base dei dati contenuti nel foglio "*Input Revenue Sharing*" del file "*PEF 2025-2032 e PFR 2025-2029": 2020 = -29,19%; 2021 = -14,25%; 2022 = -5,10%; 2023 = -1,77%; 2024 = -2,06%.*
[10] Dati desunti dal file Microsoft Excel denominato "PEF 2025-2032 e PFR 2025-2029" allegato alla nota del MIT prot. ART 60713/2025.
[11] Valori target pari rispettivamente a 1,40x e 1,15x per il BLCR e 1,30x e 1,05x per il DSCR.
[12] Cfr. file Microsoft Excel denominato "PEF 2025-2032 e PFR 2025-2029".

## III. Osservazioni e prescrizioni dell'Autorità

### 1. Determinazione dei costi ammessi all'Anno Base 2023 e Anno Ponte 2024

Al fine di permettere la verifica *ex-post* del corretto recepimento delle prescrizioni disposte dall'Autorità con il presente parere, si osserva che l'individuazione dei costi ammessi all'Anno base e all'Anno ponte nel PEF e nel PFR che dovranno essere rideterminati per ottemperarvi, deve avvenire in piena conformità alle Misure del sistema tariffario di cui alla delibera n. 67/2019. In particolare, i valori delle relative partite economiche non vanno ricavati come semplice trascinamento meccanico delle annualità precedenti, ma devono essere definiti secondo le procedure e i criteri previsti dal Modello di regolazione di riferimento, includendo le specifiche di perimetrazione e valorizzazione (nel caso ad es. del CIN: i beni reversibili, contributi pubblici, ammortamenti, poste figurative, etc.). La ricostruzione delle poste economico/finanziarie deve inoltre essere verificabile e riconciliabile con i Bilanci di riferimento e la Contabilità regolatoria, così da garantire la correttezza e l'adeguatezza della base regolatoria di calcolo. Infine, appare in particolare necessaria una completa ed esaustiva ricostruzione dell'evoluzione, nel corso del periodo regolatorio precedente, dei costi operativi e di capitale correlati alla componente tariffaria di gestione, per cogliere le ragioni del significativo incremento registrato.

**Di conseguenza, al fine di poter risultare conforme a quanto previsto dal Sistema tariffario ART, occorre prescrivere al concessionario di fornire un'adeguata ricostruzione dei costi ammessi all'Anno Base e all'Anno Ponte, in modo che risultino pienamente verificabili e riconciliabili con i bilanci 2023 e 2024 e con la contabilità regolatoria dei medesimi anni, nonché dell'evoluzione, nel corso del periodo regolatorio precedente, dei costi operativi e di capitale correlati alla componente tariffaria di gestione.**

### 2. Costi operativi – manutenzioni e rinnovi

In merito alla voce "manutenzione e rinnovi", si osserva che la Misura 5.5 e la Misura 10.2 del Sistema tariffario ART prevedono l'ammissibilità dei costi relativi alle manutenzioni ordinarie tramite l'inserimento, all'interno della componente di gestione, degli utilizzi dei fondi di accantonamento destinanti alla manutenzione ciclica dell'infrastruttura autostradale, sulla base dell'utilizzo medio registrato nei 5 anni precedenti (nel caso di specie, corrispondenti alle annualità 2019 – 2023).

La scelta del concessionario di utilizzare la spesa effettiva di manutenzione, ancorché calcolata come media delle cinque annualità precedenti correttamente individuate, non risulta conforme a quanto previsto dal Sistema tariffario ART.

**Di conseguenza, al fine di poter risultare conforme a quanto previsto dal Sistema tariffario ART, occorre prescrivere al concessionario di rideterminare la componente tariffaria di gestione in linea con quanto sopra osservato.**

### 3. Metodologia di calcolo del TIR previgente di cui al punto 17 del sistema tariffario ART

Con riferimento al calcolo del tasso interno di rendimento (TIR), si osserva che il concessionario non ha provveduto al ricalcolo di detto tasso come indicato dall'osservazione n. 2 del Parere n. 32/2023 rilasciato il 21 dicembre 2023 dall'Autorità in occasione dell'approvazione del PEF/PFR relativo al periodo regolatorio 2020 – 2024.

Poiché tale tasso, infatti, riflette il rendimento atteso sul Capitale investito netto (CIN) al momento dell'entrata in vigore del Sistema tariffario ART, deve tener conto delle assunzioni ritenute valide al momento dell'adozione dello stesso, tra le quali figurano gli investimenti ritenuti ammissibili ai fini tariffari.

Con l'osservazione n. 1 del suddetto Parere l'Autorità segnalava la presenza, all'interno del PEF presentato, di alcuni investimenti non ammissibili ai fini tariffari e, pertanto, con l'osservazione n. 2 dello stesso parere, rilevava la necessità di aggiornare il suddetto tasso di rendimento.

In mancanza del recepimento di quanto sopra, come pare essere tuttora il caso, si configura una situazione tale per cui il TIR calcolato su determinate previsioni di investimento verrebbe associato, nel corso della concessione, a livelli di investimento inferiori, creando di conseguenza una distorsione del meccanismo previsto dalla Misura 17 dell'Allegato A del Sistema tariffario ART.

**Di conseguenza, al fine di poter risultare conforme a quanto previsto dal Sistema tariffario ART, si ribadisce la necessità di prescrivere al concessionario di ricalcolare il TIR previgente effettuando, laddove necessario, i dovuti conguagli, anche rispetto al precedente periodo regolatorio.**

**Di conseguenza, tenuto anche conto del novellato art. 43, al fine di poter risultare conforme a quanto previsto dal Sistema tariffario ART, si ribadisce la necessità di prescrivere al concessionario di ricalcolare il TIR previgente effettuando, laddove necessario, i dovuti conguagli, anche rispetto al precedente periodo regolatorio.**

## 4. Effetti economici derivanti dalla pandemia da COVID-19

Per quanto riguarda il recupero degli effetti economici scaturenti della pandemia dovuta al COVID-19, si sottolinea che, nel richiamare il perimetro delle rispettive competenze, l'inclusione in tariffa di eventuali ristori relativi agli effetti economici direttamente correlabili alla predetta emergenza sanitaria - senza alcuna remunerazione aggiuntiva e tenuto conto anche della sostenibilità, da parte dell'utenza, della tariffa risultante – dovrebbe comunque discendere da specifiche previsioni di legge[13] e rimane nella esclusiva responsabilità del concedente sotto i profili: (i) dell'ammissibilità; (ii) della quantificazione; (iii) delle modalità di recupero in tariffa.

Questa Autorità, avendo fornito indicazioni metodologiche in chiave consultiva e di leale collaborazione istituzionale sul calcolo degli indicati effetti economici, nel presente parere fornisce alcuni chiarimenti circa la loro corretta implementazione nel PEF/PFR di cui trattasi:

- la rettifica della tariffa per escludere la remunerazione del capitale proprio deve assumere i parametri di cui all'Allegato A alla delibera ART n. 158/2020 per la componente equity (tasso ponderato pari al 4,18%);
- tale rettifica deve applicarsi al CIN complessivo assunto nel PFR per le annualità di riferimento e tale importo va ponderato in relazione alle quote di poste figurative applicate nello stesso PFR (ovvero misurando l'incidenza della quota di poste figurative rispetto ai costi di capitale);
- il recupero può avvenire, per gradualità e sostenibilità, in uno o più periodi regolatori, a partire dal 2025, mediante la componente specifica per oneri integrativi;

[13] Al riguardo, si osserva che, a distanza di tre anni, non è ancora intervenuta alcuna previsione normativa in merito, a differenza di quanto avvenuto ad esempio nel settore aeroportuale (per il quale sono state introdotte due norme: l'art. 1, comma 715, della legge 178/2020 e l'art. 73 del d.l. 73/2021, conv. mod. l. 106/2021).

- con riferimento al caso specifico, non risultano giustificate in maniera sufficientemente dettagliata le somme relative ai "*Maggiori Costi*", stimata dal concessionario in circa 16 milioni. In particolare, il concessionario prende in considerazione per detta quantificazione il valore medio degli *"Altri costi operativi"* (così come risultanti dai valori di bilancio del periodo 2015-2019) e confronta tale valore con quello relativo alle medesime voci per i bilanci 2020, 2021 e 2022. Si evidenza che tale metodologia non risulta conforme ai principi e criteri indicati dall'Autorità, in quanto il riconoscimento di tali "*Maggiori Costi*" può avvenire limitatamente ai costi direttamente connessi all'emergenza epidemiologica da COVID-19 e non al complessivo riconoscimento, a piè di lista, di tutti i maggiori costi sostenuti dal concessionario rispetto alla media calcolata sul quinquennio precedente.

**Alla luce di quanto sopra osservato, resta nelle determinazioni del concedente valutare il recupero tariffario degli effetti economici scaturenti della pandemia dovuta al COVID-19, sulla base di quanto potrà eventualmente essere previsto da una norma ad-hoc che attribuisca i ristori anche al settore autostradale, oppure ricorrendo, ove ne sussistano gli specifici presupposti, al dettato dell'art.192 del Codice dei contratti pubblici degli Appalti.**

**Pertanto, il riconoscimento del ristoro derivante dagli effetti economici dovuti alla pandemia, presuppone la necessaria valutazione del concedente circa la ricorrenza di una significativa incisione dell'equilibrio economico-finanziario della concessione ad opera della pandemia, in assenza della quale occorre prescrivere al concessionario l'espunzione "pro-tempore" del recupero tariffario degli effetti economici scaturenti della pandemia dovuta al COVID-19, in attesa di tali eventuali determinazioni, supportate da norme di rango primario, che ne attestino definitivamente i presupposti. Resta fermo che, al verificarsi di tale evento, il citato recupero potrà avvenire a partire dalla prima annualità utile, previa comunicazione all'Autorità, sulla base dei criteri di determinazione degli effetti connessi all'emergenza sanitaria da COVID-19 individuati da ART.**

*****

**Per ovviare alle criticità sopra evidenziate, destinate a riflettersi sui livelli tariffari applicabili all'utenza, al fine di garantire la conformità al Sistema tariffario ART, risulta necessario adeguare lo schema di Atto aggiuntivo, il Piano Economico Finanziario e il Piano Finanziario Regolatorio oggetto del presente parere alle prescrizioni sopra indicate, anche in considerazione del carattere vincolante del parere rilasciato dall'Autorità, ai sensi dell'art. 43 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, come da ultimo modificato dall'art. 16 della legge 16 dicembre 124, n. 193.**

*****

Come noto, con delibera n. 75/2025 del 15 maggio 2025 è stato avviato il procedimento di revisione e aggiornamento dei sistemi tariffari di pedaggio per le concessioni autostradali vigenti, ivi inclusa quella in oggetto, assentita a CAV.

Al riguardo, resta fermo che il Piano Economico Finanziario e il Piano Finanziario Regolatorio oggetto del presente parere potrebbero essere oggetto di eventuali integrazioni / aggiornamenti, secondo le modalità e i termini che saranno assunti dall'Autorità negli atti regolatori che saranno adottati nell'ambito del citato procedimento.

*****

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, è reso il parere ai sensi dell'art. 43 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201.

Il presente Parere è trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché pubblicato sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

Torino, 9 ottobre 2025

Il Presidente
Nicola Zaccheo
(documento firmato digitalmente
ai sensi del d.lgs. 82/2005)