

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 Unica tra ANAS S.p.A. e Società Tangenziale di Napoli S.p.A.

L' Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità o ART), nella seduta del 30 ottobre 2025

premesso che:

- in data 28 luglio 2009 è stata sottoscritta la Convenzione Unica tra ANAS S.p.A. (di seguito: ANAS) e Tangenziale di Napoli S.p.A. (di seguito: TANA) - approvata ai sensi dell'articolo 2, comma 202, della l. 191/2009, che modifica l'articolo 8-*duodecies* del d.l. 59/2008, convertito con modificazioni dalla l. 101/2008 - divenuta efficace dal 24 novembre 2010, data di sottoscrizione dell'Atto con cui la medesima Convenzione Unica ha recepito le prescrizioni di cui alla delibera CIPE n. 25 del 13 maggio 2010;
- in data 22 febbraio 2018 è stato sottoscritto il primo Atto Aggiuntivo a detta Convenzione - approvato con decreto interministeriale n. 131 del 16 marzo 2018 e divenuto efficace dal 28 aprile 2018, data di relativa registrazione alla Corte dei conti - che contemplava l'aggiornamento del Piano Economico Finanziario (di seguito, anche: PEF) per il periodo regolatorio 2014-2018;
- 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. 79/2019 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 e TANA, di cui al relativo Allegato "A" (di seguito: Sistema tariffario ART);
- con Parere n. 1/2022 del 9 febbraio 2022, l'Autorità ha reso il parere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (di seguito: MIT) 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 Unica tra ANAS e TANA, con riferimento al primo periodo regolatorio 2020-2023 di applicazione del Sistema tariffario ART;
- in data 28 dicembre 2022, a seguito della pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Delibera CIPESS n. 27/2022, che ha espresso parere favorevole riguardo alla proposta di aggiornamento del piano economico-finanziario di TANA, il secondo Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica ed i relativi allegati sono stati sottoscritti;

- in data 31 marzo 2023, con decreto interministeriale n. 88 è stato approvato il secondo Atto aggiuntivo e, in data 4 maggio 2023, è stato registrato alla Corte dei conti ed è divenuto efficace;
- con delibera n. 139/2023 del 14 settembre 2023, l’Autorità ha deliberato il tasso di remunerazione del capitale investito da utilizzare nell’ambito delle procedure di aggiornamento o revisione delle concessioni autostradali vigenti, ai sensi dell’articolo 43 del d.l. 201/2011, nonché per le nuove concessioni;
- con delibera n. 15/2024 dell’8 febbraio 2024, l’Autorità ha emanato indicazioni operative per l’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 1° agosto 2025, prot. ART 66413/2025, il MIT ha trasmesso la proposta di aggiornamento del PEF, relativo alla suddetta Convenzione Unica, per l’espressione del parere di competenza di cui all’art. 43, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, corredata dello schema di terzo Atto Aggiuntivo e dei relativi Allegati, del Piano Economico Finanziario e del Piano Finanziario Regolatorio (PFR) con riferimento al secondo periodo regolatorio 2024-2028 di applicazione del Sistema tariffario ART;
- con nota del 13 agosto 2025 (prot. 68876/2025), 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 relativi, tra l’altro: (i) alla determinazione della tariffa unitaria media di riferimento; (ii) al valore di subentro (iii) al piano investimenti;
- con nota del 3 ottobre 2025 (prot. ART 81285/2025), il MIT ha trasmesso il PEF/PFR riformulato per recepire alcune delle osservazioni formulate dagli Uffici dell’Autorità con la citata nota del 13 agosto 2023 e richiedendo l’espressione del parere ai sensi dell’art. 43, comma 1, del d.l. 201/2011;

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

L’infrastruttura autostradale gestita dalla Società Tangenziale di Napoli S.p.A., in base a quanto specificato nella Convenzione, risulta composta come dettagliato nella seguente Tabella 1.

Tabella 1 — Tratte autostradali gestite in concessione da TANA come da Convenzione

Denominazione		Sistema autostradale	Stato	Km a pedaggio
A56	Tangenziale est e ovest di Napoli	Aperta	In esercizio	20,2
Totale				20,2

Dalla Tabella 1 si desume che l’estesa chilometrica complessiva delle tratte gestite risulta, quindi, notevolmente inferiore al minimo (180 km) individuato 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 2037, in base a quanto stabilito dell'articolo 4.1 della Convenzione.

Il PEF si sviluppa, conseguentemente, su un orizzonte temporale di 13 anni (dal 1° gennaio 2024 al 31 dicembre 2037) e, fatte salve le difformità applicative di seguito evidenziate, prevede:

- variazioni tariffarie, nel periodo compreso tra il 2024 ed il 2043, aventi l'andamento temporale riportato nella Tabella 2.

Tabella 2 — Previsione delle variazioni tariffarie annuali dal 2024 al 2037

Anno	2024	2025	2026	2027-2031	2032	2033-2037
% Variazione tariffaria media annua	2,30%	0 %	21,67 %	3,67%	9,10%	3,67%
Tariffa media unitaria	0,7677	0,7677	0,9341	0,9684 – 1,1188	1,2206	1,2654 – 1,4619

Dalla Tabella 2 si desume una tariffa media che assume, nell'orizzonte temporale della concessione, un valore unitario iniziale di 0,7677 €/veicolo*km nel 2024 ed un valore finale di 1,4619 €/veicolo*km nel 2037, con un incremento medio annuo, nell'arco dell'indicato orizzonte temporale, pari a +5,08% (CAGR);

- una consistenza del traffico pagante che passa da circa 81,7 milioni di veicoli-km totali nel 2019 a circa 91,85 milioni di veicoli-km totali nel 2037 (CAGR 0,65% annuo), con:
 - un primo incremento fino a circa 87,2 milioni nel 2029 (pari a un CAGR del +1,9% annuo nel periodo 2025–2029),
 - seguito da una crescita più stabile e progressiva nel periodo 2030–2037, con un CAGR pari a +0,68% annuo.

Questi dati confermano una dinamica di crescita moderata ma costante, in linea con l'evoluzione attesa dei volumi di traffico lungo l'intero orizzonte regolatorio (cfr. capito 2.2. "Previsioni di traffico"¹, Allegato E "Piano Finanziario" al III Atto Aggiuntivo, trasmesso con nota del 1° agosto 2025, prot. ART 66413/2025).

- un piano di investimenti, per il periodo compreso tra il 1° gennaio 2020 ed il 31 dicembre 2037, pari a circa 291 milioni di euro², incrementato per circa 190 milioni di euro nel periodo 2024-2037 rispetto al piano presentato nel periodo regolatorio precedente.
- un capitale investito netto, al 31 dicembre 2022, pari a circa 183,1 milioni di euro, composto come illustrato nella seguente Tabella 3.

¹ Secondo lo Studio del Prof. Ennio Cascetta, i volumi di traffico totale di TANA sono stimati in crescita del +1,15% medio annuo nel periodo 2025–2029: (i) traffico leggero: +1,15% annuo (2025–2029) e (ii) traffico pesante: +1,24% annuo (2025–2029). Dal 2030 fino a fine concessione (2037), lo studio prevede che il traffico leggero e pesante crescano più lentamente, rispettivamente dello +0,65% annuo e +0,91% annuo.

² TANA prevede, inoltre, di realizzare, nel periodo 2019-2037, investimenti direttamente necessari alle attività autostradali e remunerabili con la tariffa di gestione così suddivisi:

- in beni non reversibili, per circa 7,1 milioni di euro (5,6 milioni di euro dal 2024 al 2037), e
- in beni immateriali, per circa 1,7 milioni di euro (1,5 milioni di euro dal 2024 al 2037).

Tabella 3 — Composizione del Capitale investito netto al 31 dicembre 2022 — dati in milioni di euro

Composizione del Capitale investito netto al 31 dicembre 2022		Valore (milioni di euro)
1	Capitale Investito Netto (valore civilistico, Immobilizzazioni in beni reversibili e non devolvibili da bilancio di esercizio 2022, inclusive di rivalutazioni)	307,5
2	Immobilizzazioni non devolvibili	(1,1)
3	Rivalutazione civilistica (non riconoscibile ai fini regolatori)	(77,6)
4	Costi non riconosciuti da Anas al 31.12.2008	(2,6)
5	Riserva per manutenzioni non eseguite	(24,3)
7	Costi non riconosciuti da Anas in fase istruttoria "K"	(0,024)
8	Costi da riconoscere a tariffa post-2024	(0,505)
9	Spesa non riconoscibile	(16,5)
10	Delta ammortamenti civilistici/regolatori	(1,7)
Totale CIN al 31 dicembre 2022		183,2
11	Credito di poste figurative previgente maturato al 2022	60,1
Totale		243,3

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, dall'analisi tecnico/economica della documentazione da ultimo pervenuta, emerge che:

- la simulazione effettuata dal concessionario basata su uno scenario di progressione geometrica con incrementi tariffari decrescenti nel periodo 2026-2037, pari rispettivamente al 21,67% nel 2026, 9,10% nel 2032 e 3,67% per le restanti annualità fino a fine concessione, con una variazione tariffaria media annua pari a 5,63%, risulta inferiore rispetto all'opzione di applicare un incremento linearizzato della tariffa pari a 6,74%;
- il valore di subentro alla scadenza della concessione, pari a circa 146 milioni di euro, risulta pari a 1,6 volte l'EBITDA (*Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortization*). Tale valore, non presente nel PEF/PFR afferente al primo periodo regolatorio 2020 – 2023, risulta ridotto rispetto ai 201 milioni di euro contenuti nella richiesta di aggiornamento del PEF/PFR 2024 – 2028, inviata dal MIT con nota prot. ART 66413/2025 del 1° agosto 2025;
- il piano di investimenti, per il periodo compreso tra il 1° gennaio 2024 ed il 31 dicembre 2037, comporta una spesa complessiva pari a circa 225 milioni di euro, interamente composto da nuove opere;
- l'applicazione di un recupero di efficienza produttiva pari al 27,63%, attraverso la previsione di un indicatore di produttività X pari a 1,78% annuo, con imputazione a partire dal 2020 fino al 2037 (ovverosia per 18 annualità).

- è stato inserito, tra gli oneri di concessione considerati nel PFR, l'importo annuo di 0,250 milioni di euro per il rafforzamento delle attività di vigilanza e di controllo del concedente dal 2025 al 2037;
- sono stati inseriti, tra gli oneri di concessione considerati nel PFR, gli effetti economici determinati dal Covid-19 per le annualità 2020 e 2021, per un valore totale di 19,5 milioni di euro;
- il tasso di inflazione considerato è pari a: (i) 0,80% nel 2023 e (ii) 2,30% dal 2024 al 2028, (iii) 2.30 % fino alla fine della concessione³;
- il 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 6,83%;
- il tasso di remunerazione per il secondo periodo regolatorio 2024-2028, relativo alle opere da realizzare e tuttora in corso di realizzazione, corrisponde ad un WACC pari al 7,69% (tasso nominale *pre-tax*) ai sensi della delibera n. 139/2023;
- relativamente alle informazioni di sintesi riguardanti la sostenibilità finanziaria del progetto, nel periodo 2024-2037 si registrano un LLCR (*Loan Life Coverage Ratio*) minimo pari a 1,9 e un DSCR (*Debt Service Coverage Ratio*) minimo pari a 3,3;
- l'indicatore di redditività, rappresentato dal tasso interno di rendimento di progetto, pari al 4,56 % (TIR di progetto *pre-tax*), è calcolato sull'orizzonte temporale compreso tra il 1° gennaio 2022 ed il 31 dicembre 2037;
- il tasso interno di rendimento per gli azionisti (di seguito: TIR azionisti) è pari al 5,08%, a fronte di una previsione di distribuzione dei dividendi, nel periodo 2022-2037, per un importo pari a 335,89 milioni di euro, e di rimborso del patrimonio netto alla fine del periodo concessorio, per un importo pari a 169,93 milioni di euro;
- le poste figurative derivanti dal sistema tariffario previgente, remunerate al TIR, presentano un valore complessivo, al 31 dicembre 2022, pari a 60,1 milioni di euro;
- il saldo di poste figurative derivanti dalla linearizzazione tariffaria del primo periodo regolatorio 2020 – 2023, risulta pari a 19,12 milioni di euro.

III. Osservazioni e prescrizioni dell'Autorità

1. Ammissibilità dei costi operativi

Si rileva che tra i costi operativi stimati dal concessionario all'Anno base risultano inserite alcune partite, le quali, ai sensi della Misura 10 del Sistema tariffario ART, non risultano ammissibili. In particolare, si fa

³ I dati inflazionistici si riferiscono al Documento di Economia e Finanza (DEF) di settembre 2023. Cfr. con tavola II.3, NADEF settembre 2023. I tassi utilizzati sono riferiti agli ultimi dati disponibili alla data di avvio della revisione di periodo del PEF/PFR di cui trattasi.

riferimento, ad esempio, al conto “COGE 6810200120: Oneri Straord.: Sopravv.Pass:Aum.Straord.Passività” il quale riporta un valore di 384 mila euro⁴.

Di conseguenza, al fine di garantire la conformità a quanto previsto dal Sistema tariffario ART, occorre prescrivere al concessionario un’attenta valutazione nella determinazione dei costi ammessi all’Anno base, in riferimento alle singole voci di costo di contabilità analitica ricomprese tra gli “Altri costi operativi”.

2. Costi da manutenzioni incrementali

Si evidenzia che il concessionario ha inserito per il periodo 2024 – 2029, all’interno della componente tariffaria di gestione, costi operativi incrementali di circa 4,9 milioni di euro. Tali oneri, afferenti a sopravvenienze normative e regolamentari, risultano valorizzati in maniera non conforme rispetto alla Misura 18.2 del Sistema tariffario ART. Tale misura regolatoria prevede, infatti, che la sub-componente per costi operativi incrementali, se ciclica e riferibile ai medesimi interventi di manutenzione, venga conglobata nella tariffa di gestione secondo le modalità ivi definite, e ne segua la dinamica per gli anni successivi, fino al termine del periodo regolatorio.

Inoltre, con riferimento alla determinazione dei costi operativi determinati dal concessionario all’Anno base, risulta inserito l’importo di 420 mila euro afferente a costi incrementali che erano stati stimati dal concessionario in occasione della presentazione del PEF/PFR relativo al primo periodo regolatorio. Si osserva che, ai sensi della Misura 10.1 del Sistema tariffario ART, risultano ammissibili tra i costi operativi all’Anno base, esclusivamente i costi effettivamente sostenuti e iscritti a bilancio.

Di conseguenza, al fine di poter risultare conforme a quanto previsto dal Sistema tariffario ART, occorre prescrivere al concessionario la rideterminazione dei costi afferenti alla componente tariffaria di gestione.

3. Tariffa di costruzione

Con riferimento agli investimenti considerati ai fini del calcolo della tariffa di costruzione, riportati nel file *Microsoft Excel “Modello unico”*, foglio “costruzione tariffaria TaNa”, si rileva che l’importo degli investimenti per il periodo 2024-2037, pari a oltre 230 milioni di euro⁵, non risulta coerente, sia nel totale complessivo che in riferimento all’articolazione temporale, con quanto indicato nell’*“Allegato E – Piano Finanziario”*, “sezione 2.5 - Piano Investimenti” dello schema del terzo Atto Aggiuntivo, dove è riportato un valore di circa 225 milioni di euro.

Di conseguenza, al fine di poter risultare conforme a quanto previsto dal Sistema tariffario ART, occorre prescrivere al concessionario di allineare il foglio di costruzione tariffaria con i valori inseriti nel Piano degli investimenti, concordati con il concedente.

4. Criteri di ammortamento degli asset reversibili

Si rileva, con riferimento alla determinazione dei costi di ammortamento degli asset reversibili, che la metodologia utilizzata dal concessionario per il calcolo delle quote di ammortamento annue da applicarsi per

⁴ Cfr. allegato “Relazione tecnica su rilievi ART” alla nota del 3 ottobre 2025, prot. ART 81285/2025.

⁵ Di cui circa 227 milioni di euro afferenti ad asset relativi a beni reversibili “post” e circa 3 milioni di euro afferenti ad investimenti derivanti dall’applicazione dell’art. 27 del c.d. “Decreto Aiuti” D.L. 50 del 17 maggio 2022 convertito con legge 91, per i quali il concessionario ha previsto l’ammortamento ma non la remunerazione.

la determinazione della componente tariffaria di costruzione, non tiene opportunamente conto del principio della residua possibilità di utilizzazione di tali *asset*, sancito dall'art. 2426 c.c., nonché delle previsioni di cui alla Misura 15.2, lettera a), sub. ii), del Sistema tariffario ART, ove è specificato che le quote annue regolatorie di ammortamento siano calcolate «*sull'investimento complessivo realizzato*» fino a quel momento.

In particolare, il profilo degli ammortamenti previsto nel PEF, caratterizzato da quote variabili di ammortamento finanziario, non risulta pienamente coerente con il principio di correlazione alla vita utile residua delle immobilizzazioni. Tale disallineamento appare riconducibile all'appostazione di un valore di subentro calibrato per assicurare il rispetto del relativo vincolo regolatorio, sicché si rende opportuna una ricalibrazione delle quote di ammortamento, anche al fine di conseguire un più rapido abbattimento del capitale investito ed una conseguente dinamica delle poste figurative più sostenibile per l'utenza.

Di conseguenza, al fine di poter risultare conforme a quanto previsto dal Sistema tariffario ART, occorre prescrivere al concessionario la rideterminazione delle quote annue di ammortamento degli *asset* reversibili.

5. Ammissibilità degli investimenti

Si rileva che, dall'esame della tabella investimenti⁶, emerge che alcuni interventi classificati come manutenzioni incrementali e ammodernamento rete, quali ad esempio *"Piedritti – lavorazioni superficiali applicazione nuova vernice (1° giro)"* e *"Sorveglianza - 1° giro ispezioni approfondite e straordinarie (sia ponti che cavalcavia e gallerie)"*, sembrerebbero rientrare nelle spese di manutenzione ordinaria in luogo di quelle per manutenzione straordinaria e, pertanto, afferenti alla componente tariffaria di gestione piuttosto che alla componente tariffaria di costruzione.

Inoltre, si rende necessaria un'attenta valutazione, da parte del concedente, circa l'ammissibilità e la pertinenza di investimenti quali ad esempio *"d7.g) Idrogeno verde"* afferente al progetto denominato *"Green Power to Hydrogen"*, il quale si propone di utilizzare l'energia fotovoltaica per produrre idrogeno da distribuire e vendere, e l'investimento *"Transiti eccezionali - 1° ciclo a indagine propedeutico a verifiche per TE"* relativo al programma di implementazione di nuovi sistemi necessari per il rilascio delle autorizzazioni al transito dei mezzi eccezionali.

Di conseguenza, al fine di poter risultare conforme a quanto previsto dal Sistema tariffario ART, occorre prescrivere al concessionario la rideterminazione dei costi afferenti alla componente tariffaria di costruzione.

6. Trattamento dei margini da attività commerciali

Con riferimento al trattamento dei margini da attività commerciali, si osserva che il concessionario ha quantificato l'ammontare dell'extra-profitto da attività accessorie in 973 mila euro, individuando il profitto ragionevole moltiplicando il WACC per i ricavi, all'Anno base, derivanti da tale attività.

Si rileva che tale metodologia non risulta conforme a quanto previsto alla Misura 11.2 del Sistema tariffario ART, in quanto tale misura prevede di determinare l'extra-profitto da attività accessorie sottraendo dai ricavi

⁶ Cfr. Allegato K *"Elenco e descrizione delle opere"* allo schema di terzo Atto Aggiuntivo.

da attività accessorie i relativi costi e applicando, a tale differenza, il tasso di remunerazione del capitale investito di cui alla Misura 16 del Sistema tariffario ART.

Di conseguenza, al fine di poter risultare conforme a quanto previsto dal Sistema tariffario ART, occorre prescrivere al concessionario la rideterminazione del margine da attività commerciali.

7. Valore residuo alla scadenza della concessione

Si rileva, ai sensi di quanto previsto dalla Misura 12.2 del Sistema tariffario ART in ordine alla disciplina di ammissibilità del CIN, che tale partita – ai fini del calcolo dei costi di capitale, ivi inclusa la remunerazione dello stesso – deve essere determinata *“al netto dell’eventuale valore residuo al termine della concessione o della vita utile”*.

Di conseguenza, al fine di poter risultare conforme a quanto previsto dal Sistema tariffario ART, occorre prescrivere al concessionario la rideterminazione del CIN al netto dell’eventuale valore residuo al termine della concessione o della vita utile.

8. Determinazione della tariffa unitaria media di riferimento

Si rileva che, come già osservato in precedenza con il Parere n. 1/2022 del 10 febbraio 2022, il concessionario ha calcolato la tariffa unitaria media, comprensiva di canone ANAS, sulla base di una formula che non risulta formalmente corretta, in quanto il canone stesso, secondo la metodologia adottata, non rappresenta il 2,4% dei proventi netti da pedaggio, quanto piuttosto il 2,4% del pedaggio lordo.

Di conseguenza, al fine di poter risultare conforme a quanto previsto dal Sistema tariffario ART, occorre prescrivere al concessionario la rideterminazione della tariffa unitaria media lordo canone adottando la metodologia prevista dalla Misura 8 del Sistema tariffario ART.

9. Effetti economici 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 – tenuto conto anche della sostenibilità, da parte dell’utenza, della tariffa risultante – dovrebbe comunque discendere da specifiche previsioni di legge⁷ e rimane nella esclusiva responsabilità del concedente sotto i profili:

- (i) dell’ammissibilità;
- (ii) della quantificazione;
- (iii) delle modalità di recupero in tariffa.

⁷ 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).

Questa Autorità, avendo fornito indicazioni metodologiche in chiave consultiva e di leale collaborazione istituzionale, 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 2024, mediante la componente specifica per oneri integrativi.

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 2014, n. 193.

Come noto, con delibera n. 62/2024 del 15 maggio 2024 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 alla Società Tangenziale di Napoli S.p.A. 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, 30 ottobre 2025

Il Presidente
Nicola Zaccheo

(documento firmato digitalmente
ai sensi del d.lgs. 82/2005)