Parere n. 44/2025

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 afferente all' "Accordo di cooperazione tra amministrazioni aggiudicatrici ai sensi dell'art. 17 della direttiva 2014/23/UE e dell'art. 13bis del decreto legge 16 ottobre 2017, n.148 e s.m.i., relativo alle tratte autostradali: A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte, A34 Raccordo Villesse-Gorizia", sottoscritto dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, dalla Regione Autonoma del Friuli-Venezia Giulia, dalla Regione Veneto, e da Autostrade Alto Adriatico S.p.A.

L' Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità o ART), nella seduta dell'11 dicembre 2025

premesso che:

- l'articolo 13-bis del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito con modificazioni dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, ha previsto che le funzioni di concedente per le tratte autostradali A4 Venezia–Trieste, A23 Palmanova–Udine, A28 Portogruaro–Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 Villesse–Gorizia fossero svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (di seguito: MIT);
- 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. 133/2018 del 19 dicembre 2018 l'Autorità ha approvato il Sistema tariffario per l'affidamento della gestione *in house* delle tratte sopra richiamate (di seguito: Sistema tariffario ART);
- in data 23 maggio 2019, l'Autorità ha reso il Parere n. 4/2019 sullo schema di *"Accordo di Cooperazione tra Amministrazioni aggiudicatrici ai sensi dell'articolo 17 della Direttiva 2014/23/UE e dell'articolo 13-bis del decreto-legge 16 ottobre 2017, n.148 e s.m.i., relativo alle tratte autostradali: A4 Venezia-Trieste; A23 Palmanova-Udine; A28 Portogruaro-Conegliano; A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte; A34 raccordo Villesse-Gorizia" (*di seguito: Accordo) con relativi allegati, tra MIT, Regioni Veneto e Friuli-Venezia Giulia e la società concessionaria, con i relativi allegati;
- con delibera n. 39 del 24 luglio 2019 il CIPE ha approvato l'Accordo con prescrizioni e osservazioni;
- con delibera n. 76 del 22 dicembre 2021, il CIPESS ha approvato l'aggiornamento dell'Accordo;
- in data 14 luglio 2022 sono stati sottoscritti tra MIT, la società Autostrade Alto Adriatico S.p.A. (di seguito: AAA), Regione Veneto e Regione Friuli-Venezia Giulia l'Accordo e la relativa Convenzione di concessione, approvati con decreti interministeriali n. 305 e n. 306 del 28 settembre 2022, registrati alla Corte dei conti il 25 novembre 2022;
- in data 27 giugno 2023, AAA è divenuta, a partire dal 1° luglio 2023, a seguito di quanto previsto dall'Atto di riconsegna, sottoscritto tra il concedente e il concessionario, concessionaria delle tratte autostradali a pedaggio A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia;

- in data 5 dicembre 2023, l'Autorità ha reso il Parere n. 28/2023 sulle "*Valutazioni, ai sensi del punto 27 del Sistema tariffario approvato con delibera n. 133 del 19 giugno 2018, sull'adeguamento tariffario per l'anno 2024 da applicare alle tratte autostradali assentite in concessione a Autostrade Alto Adriatico S.p.A.*";
- 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'art. 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. 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 4 giugno 2025 (prot. ART 52540/2025), 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 sull'aggiornamento del PEF relativo al periodo regolatorio 2025-2029 allegato all'Accordo;
- con nota del 2 luglio 2025 (prot. 59149/2025), 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 22 luglio 2025 (prot. 63917/2025), la DGVCA-MIT ha trasmesso all'Autorità la documentazione con la quale AAA ha fornito i primi chiarimenti ad alcune delle integrazioni richieste dall'Autorità;
- con delibera n. 129/2025 del 31 luglio 2025, l'Autorità ha determinato l'obiettivo di incremento di produttività da efficientamento da utilizzare nell'ambito della procedura di aggiornamento o revisione del PEF allegato all'Accordo, ai sensi dell'art. 43 del d.l. 201/2011;
- con nota del 17 settembre 2025 (prot. ART 75940/2025), la DGVCA-MIT ha trasmesso all'Autorità la documentazione con la quale AAA ha fornito gli ulteriori chiarimenti e le integrazioni necessari per riscontrare compiutamente le richieste formulate dall'Autorità con la citata nota del 2 luglio 2025, oltre che per tener conto dell'obiettivo di incremento di produttività da efficientamento stabilito con l'indicata delibera n. 129/2025.
- in data 16 ottobre 2025, l'Autorità ha reso il Parere n. 28/2025 ai sensi dell'art. 43 del d.l. 201/2011, con il quale sono state formulate alcune osservazioni sul PEF/PFR relativo al periodo regolatorio 2025-2029;
- con nota del 30 ottobre 2025 (prot. ART 88694/2025), AAA ha inviato all'Autorità una memoria ai sensi dell'art. 10, comma 1, lett. b), della Legge 7 agosto 1990, n. 241, unitamente a numerosi documenti alla stessa allegati, relativamente al contenuto di alcune osservazioni contenute nel Parere n. 28/2025 reso dall'Autorità,

esaminata la documentazione integrativa da ultimo trasmessa dal concessionario con la memoria sopra citata, formula le osservazioni che seguono, ai sensi dell'art. 43, comma 1, del d.l. 201/2011, le quali superano, sui punti oggetto della istruttoria operata sui documenti integrativi pervenuti, quanto osservato

nel Parere n. 28/2025. Conseguentemente, detto parere resta confermato in tutte le sue sezioni I., II. e III., salvo quanto di seguito partitamente specificato per tali sezioni.

I. Considerazioni preliminari

Fermo restando quanto illustrato nella sezione I. del parere n. 28/2025, si evidenzia quanto segue.

La scadenza della concessione è fissata al 30 giugno 2053, in base a quanto stabilito dall'art. 10, comma 10.1, dell'Accordo di Cooperazione, sottoscritto il 14 luglio 2022[1].

Il Piano Economico Finanziario (PEF) si sviluppa, conseguentemente, su un orizzonte temporale di 29 anni (dal 2025 al 2053) e, fatti salvi gli effetti delle prescrizioni derivanti dal combinato disposto del presente parere e del parere n. 28/2025, prevede:

- la Tariffa Unitaria Media (TUM) che parte da un valore pari a 0,07166 €/veic-km nel 2025 e giunge ad assumere un valore pari a 0,07295 €/veic-km nel 2053;
- variazioni tariffarie, nel periodo compreso tra il 2025 ed il 2053, aventi l'andamento temporale riportato nella seguente Tabella 1.

Tabella 1 — Previsione delle variazioni tariffarie annuali dal 2025 al 2053[2]

Anno	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
TUM (€/veic-km)	0,07166	0,07166	0,07166	0,07166	0,07166	0,07171	0,07177	0,07182	0,07187
% Variazione TUM	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,075%	0,075%	0,075%	0,075%

Anno	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043
TUM (€/veic-km)	0,07193	0,07198	0,07203	0,07209	0,07214	0,07220	0,07225	0,07230	0,07236	0,07241
% Variazione TUM	0,075%	0,075%	0,075%	0,075%	0,075%	0,075%	0,075%	0,075%	0,075%	0,075%

Anno	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053
TUM (€/veic-km)	0,07247	0,07252	0,07257	0,07263	0,07268	0,07274	0,07279	0,07284	0,07290	0,07295
% Variazione TUM	0,075%	0,075%	0,075%	0,075%	0,075%	0,075%	0,075%	0,075%	0,075%	0,075%

L'evoluzione tariffaria illustrata in Tabella 1 corrisponde a un incremento medio annuo (CAGR) pari a circa +0,064%, evidenziando un andamento di crescita contenuto e sostanzialmente costante nell'arco dell'orizzonte di concessione.

- Il PEF 2025-2053 presentato dal concessionario, altresì, contiene analisi sviluppate in ottemperanza a quanto previsto dalla delibera n. 15/2024 in materia di tariffa geometrica; a tal riguardo il concessionario

[1] Cfr. l'art. 10, comma 10.1, dell'Accordo di Cooperazione "*La durata della concessione, comprensiva delle fasi di progettazione, realizzazione delle opere (…) e gestione dell'Arteria Autostradale, è fissata in 30 anni decorrenti dalla data di efficacia del presente Accordo di Cooperazione*" e cfr. l' Allegato E denominato "Relazione accompagnatoria al Piano Economico Finanziario" all'Accordo di Cooperazione, riporta che: "*la modifica della decorrenza del periodo di concessione che, considerata la data dell'effettivo subentro, è stato individuato dal 01.07.2023 al 30.06.2053 anziché dal 01.01.2022 al 31.12.2052, come inizialmente ipotizzato nei documenti allegati all'Accordo di Cooperazione e che, di fatto rende impossibile una comparazione tra i dati previsionali ed i dati consuntivi*".

[2] Tariffa unitaria media linearizzata e al netto di canone, sovracanone e IVA.

espone le motivazioni che lo hanno indotto a proporre un profilo tariffario lineare anziché geometrico, illustrando le ragioni tecnico-economiche che, a suo avviso, renderebbero tale scelta maggiormente coerente con il mantenimento dell'equilibrio del piano.

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

Fermo restando quanto illustrato nella sezione II. del parere n. 28/2025, si evidenzia quanto segue:

- relativamente alle informazioni di sintesi sulla sostenibilità finanziaria del progetto, va ricordato che, in origine, l'equilibrio era ancorato al rispetto di soglie minime di DSCR e LLCR, come previsto dall'Accordo di Cooperazione del 14 luglio 2022 e dalle Linee Guida ANAC n. 9, che individuano, ai fini della valutazione dell'Equilibrio Economico-Finanziario, determinati valori minimi per i citati Indicatori di sostenibilità finanziaria: DSCR ≥ 1,45; LLCR ≥ 1,50.

  Il concessionario afferma che, successivamente, come riportato nell'Allegato E all'Atto Aggiuntivo proposto (di seguito: Allegato E), e confermato nella Proposta di aggiornamento del PEF/PFR di cui trattasi, a seguito dell'operazione del 3 luglio 2025, i contratti di finanziamento con BEI e CDP sono stati integralmente estinti, con copertura del fabbisogno tramite aumento di capitale e impiego di risorse proprie. Tale scelta determina che: (i) il *Debt Service* (DS) risulti pari a zero e (ii) il debito residuo (*Outstanding Debt,* Ot) risulti anch'esso pari a zero.

  In questo nuovo assetto, la sostenibilità finanziaria non dipende più da parametri di bancabilità tradizionali (DSCR, LLCR), ma è assicurata dalla robusta patrimonializzazione e dal progressivo accumulo di riserve di liquidità, che rimangono costantemente superiori al fabbisogno stimato lungo l'intero orizzonte della concessione;
- un tasso interno di rendimento di progetto ("Project IRR pre tax"), contemplato nell'Allegato E, pari al 5,35% nello scenario con dinamica tariffaria linearizzata e pari al 5,75% nello scenario alternativo con dinamica tariffaria geometrica, stimato quindi in diminuzione, in entrambi i casi, rispetto al valore di 7,08% previsto nel PEF/PFR allegato all'Accordo;
- un tasso interno di rendimento per gli azionisti ("IRR azionisti"), contemplato nell'Allegato E, pari al 4,73% calcolato sui flussi di cassa disponibili per l'equity (FCFE – *Free Cash Flow to Equity*) nel caso di dinamica tariffaria linearizzata, e pari al 4,74% nello scenario alternativo con dinamica tariffaria geometrica, stimato quindi in diminuzione, in entrambi i casi, rispetto al valore di 6,04% previsto nel PEF/PFR allegato all'Accordo[3].

III. Osservazioni e prescrizioni dell'Autorità

1. Piano investimenti 2023-2053

L'Autorità prende atto di quanto emerso dall'audizione tenutasi il 28 ottobre 2025, nonché della nota prot. ART 88694/2025 del 30 ottobre 2025, con la quale il concessionario ha trasmesso ulteriori elementi informativi relativi all'aggiornamento dell'importo complessivo del Piano degli investimenti per il periodo 2023-2053 (di seguito: Piano). In particolare, tenuto conto di quanto osservato dall'Autorità con il Parere n.

[3] Cfr. foglio "T9 Indici_lineare" e foglio "*T24 Indici_geometrica* ", contenuti nel file Microsoft Excel denominato "*Aggiornamento proposta PEF-PFR All. 2*".

28/2025, il concessionario ha inteso fornire alcuni documentati chiarimenti in merito al valore del Piano, che risulta incrementato dai 953,6 milioni di euro previsti nel Piano allegato all'Accordo di Cooperazione, agli attuali circa 1.888 milioni di euro previsti nella nuova versione sottoposta all'esame dell'Autorità.

Il concessionario afferma che tale incremento non sarebbe riconducibile a scelte discrezionali, bensì a fattori eccezionali, quali: (i) l'aumento straordinario dei prezzi dei materiali da costruzione registrato tra il 2021 e il 2023, stimato in circa 603 milioni di euro e (ii) l'esigenza di programmare nuovi interventi di manutenzione e adeguamento, per un valore di circa 396 milioni di euro, ritenuti necessari a garantire adeguati livelli di sicurezza della rete autostradale.

Al riguardo, il concessionario ha fornito evidenza, con il citato prot. ART 88694/2025, che gli importi aggiornati risultano certificati da soggetti terzi indipendenti e valutati favorevolmente sia dal MIT che dal Commissario delegato per la gestione dell'emergenza in cui versa l'infrastruttura autostradale di cui trattasi.

Secondo il concessionario, l'equilibrio economico-finanziario della concessione, che rischierebbe di essere alterato in caso di non ammissibilità dei maggiori costi sopravvenuti, risulta essenziale per assicurare la continuità degli investimenti e il mantenimento degli standard di sicurezza e qualità dell'infrastruttura, in particolare in relazione al completamento della terza corsia nel tratto Venezia-Trieste, qualificato come intervento urgente.

Il concessionario, citando l'art. 41, comma 13, del Codice dei contratti, osserva come, per espressa previsione normativa, i costi dei prodotti, delle attrezzature e delle lavorazioni relativi ai contratti di lavori pubblici debbano essere determinati dalla stazione appaltante sulla base dei prezzari regionali aggiornati annualmente, seppur ometta di specificare che la citata disciplina attiene alle modalità di determinazione dei prezzi nelle procedure di gara per l'affidamento di lavori pubblici; modalità che, tuttavia, non possono prescindere dai principi che incidono sull'allocazione del rischio operativo nell'ambito dei rapporti concessori, così come disciplinato dall'art. 177 del Codice dei contratti.

Il concessionario, al riguardo, evidenzia altresì che il MIT, consapevole dell'incremento dei prezzi registrato negli ultimi anni, avrebbe autorizzato la prosecuzione delle opere, adottando misure volte a garantire la continuità degli interventi ritenuti prioritari. A tal fine, il concessionario richiama quanto riportato nella nota MIT prot. U.0000111 dd. 03.01.2024, secondo cui *"al fine di garantire la prosecuzione, senza soluzione di continuità, di interventi considerati prioritari per l'adeguamento delle autostrade salvaguardando al contempo le condizioni di sostenibilità e bancabilità dei Piani economico-finanziari, il maggior fabbisogno segnalato può essere temporaneamente coperto mediante un corrispondente decremento di risorse riferibili a interventi assentiti in convenzione ma di non immediato avvio"*. Secondo il concessionario, tale indicazione costituirebbe un riconoscimento, da parte del concedente MIT, della necessità di assicurare continuità ai lavori attraverso un riequilibrio temporaneo delle risorse disponibili, in considerazione dell'eccezionalità degli aumenti dei prezzi delle lavorazioni pertinenti.

È da osservarsi, tuttavia, che nella citata nota il MIT precisa anche che, "*al fine di escludere modifiche sostanziali del rapporto concessorio, le risorse complessivamente impegnabili devono essere ricomprese entro il totale di spesa per investimenti risultante dal Piano Economico-Finanziario annesso alla Convenzione vigente",* aggiungendo espressamente che *"non rientrano nel conteggio di cui sopra le maggiorazioni di spesa riferibili a rischio d'impresa".* Ne consegue che detta nota, avente peraltro valenza generale essendo stata inviata a tutte le società concessionarie autostradali, anziché giustificare un ampliamento del perimetro degli investimenti o un trasferimento dei maggiori oneri in capo all'ente concedente, sembra più ribadire la necessità che l'ammontare complessivo delle risorse utilizzabili rimanga entro i limiti del PEF vigente,

escludendo in modo chiaro - dal novero delle somme computabili - gli incrementi di costo riconducibili al rischio d'impresa, che rimangono dunque a carico del concessionario.

Tuttavia, alla luce degli ulteriori elementi rappresentati dal concessionario e della documentazione integrativa da ultimo ricevuta, l'Autorità ha potuto acquisire maggiore contezza del perdurante stato di emergenza in cui versa l'infrastruttura oggetto di concessione sin dal D.P.C.M. 11 luglio 2008, relativo allo stato della mobilità nel tratto autostradale A4 Quarto d'Altino – Villesse, con conseguente attribuzione al Commissario delegato dei poteri straordinari necessari per accelerare la realizzazione degli interventi ritenuti urgenti. Come evidenziato nella documentazione da ultimo resa disponibile dal concessionario, l'approvazione dei progetti e dei relativi quadri economici degli investimenti è stata costantemente effettuata dal Commissario delegato in luogo dell'ente concedente, conformemente a quanto previsto dall'OPCM n. 3702/2008 (di seguito: Ordinanza) e s.m.i., oltre che, conseguentemente, dall'Accordo di Cooperazione vigente.

In tale quadro, l'Autorità prende atto che gli investimenti oggetto di aggiornamento discendono da progetti definitivi o esecutivi approvati dal Commissario, corredati delle verifiche di congruità tecniche e del relativo quadro economico effettuate da organismi terzi accreditati, nonché delle valutazioni favorevoli rese dalla Commissione Tecnica per la valutazione dei piani di investimento, istituita con nota prot. 30799 del 9 agosto 2024 dall'Ufficio di Gabinetto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti.

Di conseguenza, tenuto conto: (i) della natura emergenziale del contesto in cui insiste l'infrastruttura autostradale in esame[4], (ii) del ruolo centrale assunto dal Commissario delegato nella programmazione e autorizzazione degli interventi, (iii) dell'esigenza, più volte evidenziata al concedente dalle istituzioni territoriali competenti, di garantire la continuità e l'immediata realizzazione di opere ritenute indispensabili per la sicurezza e la funzionalità dell'indicata infrastruttura autostradale, nonché (iv) dell'art. 4 e dell'art. 6, comma 2, dell'indicata Ordinanza, che autorizza il Commissario delegato a derogare ad una serie di disposizioni normative tra cui la delibera CIPE 15 giugno 2007, n. 39[5], si ritiene che le motivazioni complessivamente addotte dal concessionario, come integrate con la citata nota prot. ART 88694/2025 e riferite alle citate peculiarità del caso di specie, risultino coerenti con il quadro regolatorio e procedurale applicabile alla concessione e idonee a giustificare l'aggiornamento del Piano degli investimenti nella misura proposta, potendosi, quindi, considerare superata la prescrizione formulata al punto 1 del Parere n. 28/2025.

Si precisa infine che, ai sensi di quanto previsto dalla Misura 27 dell'Allegato A alla delibera n. 133/2018, il sistema tariffario contempla l'aggiornamento degli investimenti in sede di aggiornamento periodico, permettendo di recepire le variazioni intervenute e di allineare, ove ne ricorrano i presupposti, il valore degli interventi alle condizioni effettive di realizzazione.

---

[4] DPCM 11 luglio 2008 recante "Dichiarazione dello stato d'emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nell'asse autostradale Corridoio V dell'autostrada A4 nella tratta Quarto d'Altino-Trieste e nel raccordo autostradale Villesse-Gorizia".

[5] Previsione aggiunta dall'art. 13, comma 7, Ordinanza 6 maggio 2009, n. 3764. La Delibera CIPE n. 39/2007, all'epoca dell'integrazione apportata al testo originario dell'Ordinanza n. 3702/2008, e pertanto antecedentemente all'approvazione della Delibera ART n. n. 133/2018 del 19 dicembre 2018, recava direttive in materia di regolazione economica del settore autostradale.

2. Costi operativi – manutenzioni e rinnovi

Con riferimento alla voce "*manutenzione e rinnovi*", si ritiene opportuno precisare ulteriormente quanto già era stato evidenziato nel Parere n. 28/2025 rilasciato dall'Autorità, alla luce delle osservazioni formulate dal concessionario.

Si ribadisce che la Misura 10.2 e, per la parte pertinente, la Misura 5.2, lettera a), del Sistema tariffario ART, stabiliscono in modo chiaro che i costi relativi alla manutenzione ordinaria possono essere riconosciuti esclusivamente sulla base degli utilizzi dei fondi di accantonamento per manutenzione ciclica, determinati tramite la media dei cinque anni precedenti l'Anno ponte (nel caso in esame: 2019–2023). Tale criterio si fonda sulla ricostruzione storica dei costi e ha lo scopo di evitare scostamenti non giustificati nell'evoluzione della pertinente componente tariffaria.

Alla luce del riscontro pervenuto dal concessionario con la citata nota prot. ART 88694/2025, si ritiene utile precisare che la metodologia proposta dal concessionario, basata su previsioni future o su criteri non ancorati alla media storica, potrebbe determinare incrementi tariffari non fondati su un effettivo andamento della spesa. Per garantire il rispetto delle disposizioni regolatorie, il concessionario è, quindi, tenuto a rideterminare i costi di manutenzione e rinnovi sulla base dei dati di contabilità regolatoria disponibili al 2023, includendo eventualmente anche quelli riferibili al concessionario uscente. Qualora tali dati non fossero disponibili per l'intera annualità, dovranno essere predisposte rettifiche motivate e documentate per assicurare una corretta normalizzazione del valore di cui trattasi.

Di conseguenza, alla luce di quanto ulteriormente chiarito nel presente parere, occorre ribadire al concessionario la necessità di procedere alla ridefinizione della componente tariffaria di gestione in piena conformità ai criteri previsti dal Sistema tariffario ART, come già prescritto al punto 2 del Parere n. 28/2025.

3. Dinamica della tariffa unitaria media

Con la citata nota prot. ART 88694/2025, il concessionario ha precisato che la dinamica tariffaria adottata nel PEF e nel PFR oggetto di analisi è quella che prevede un andamento linearizzato delle tariffe nel periodo regolatorio in esame, con incremento medio dello 0,075% annuo per il periodo 2030-2053.

Di conseguenza, può considerarsi superata la prescrizione formulata al punto 5 del Parere n. 28/2025.

4. Revenue sharing

Con riferimento all'applicazione della misura concernete il meccanismo di contenimento degli extra-ricavi mediante *revenue sharing*, si ribadisce quanto già osservato e prescritto con il precedente Parere n. 28/2025, e in particolare si evidenzia che gli accordi convenzionali non possono porsi in contrasto con le misure di regolazione contenute nel Sistema tariffario approvato dall'Autorità, laddove perfezionati, come nel caso in specie, successivamente all'entrata in vigore dell'indicato Sistema tariffario.

Di conseguenza, è necessario che il concessionario ricalcoli le poste afferenti al meccanismo del *revenue sharing* in linea con quanto previsto dalla Misura 26 del Sistema tariffario ART, come già prescritto al punto 7 del Parere n. 28/2025.

*****

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.

Sono fatte salve le altre prescrizioni di cui al Parere 28/2025 del 16 ottobre 2025, il cui adempimento è vincolato ai termini ivi indicati.

*****

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 Autostrade Alto Adriatico 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, 11 dicembre 2025

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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