

Parere n. 12/2026

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, nella seduta del 20 febbraio 2026

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 2025 e richiedendo l'espressione del parere ai sensi dell'art. 43, comma 1, del d.l. 201/2011;
- in data 30 ottobre 2025, l'Autorità ha reso il parere n. 33/2025 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 2024-2028;
- con nota del 24 dicembre 2025 (prot. ART 102958/2025) TANA ha inviato all'Autorità una Relazione tecnica, unitamente ad ulteriori documenti alla stessa allegati, al fine di dare puntuale riscontro alle osservazioni contenute nel parere n. 33/2025 reso dall'Autorità;

esaminata la documentazione integrativa da ultimo trasmessa dal concessionario con la Relazione tecnica 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. 33/2025. 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

Il PEF rielaborato da ultimo dal concessionario, si sviluppa 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 2037, 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	0,76%	0 %	21,67 %	3,49%	9,10%	3,49%
Tariffa media unitaria	0,7677	0,7677	0,9341	0,9667 – 1,1088	1,2096	1,2518 – 1,4358

Dalla Tabella 2 si desume una tariffa media che assume, nell’orizzonte temporale della concessione, un valore unitario iniziale di 0,7677 €/veicolo nel 2024 ed un valore finale di 1,4358 €/veicolo nel 2037, con un incremento medio annuo, nell’arco dell’indicato orizzonte temporale, pari a +4,93% (CAGR).

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

Ferme restando, tenuto conto di quanto previsto dalla delibera ART n. 241/2025 (vedi *infra*), 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, considerati i criteri informanti il Sistema tariffario predisposto dall’Autorità, dall’analisi tecnico/economica della documentazione da ultimo pervenuta, emerge che:

- la nuova simulazione tariffaria effettuata dal concessionario, basata su uno scenario di progressione geometrica che prevede rilevanti incrementi tariffari, seppur decrescenti nel periodo 2026-2037, pari rispettivamente al 21,67% nel 2026, 9,10% nel 2032 e 3,49% per le restanti annualità fino a fine concessione, evidenzia uno scostamento significativo rispetto al precedente periodo regolatorio, con oggetto del parere ART n. 1/2022, nel quale era previsto un incremento tariffario annuo pari allo 0,95% per l’intero arco temporale 2021–2037. Tale discontinuità rispetto all’impostazione precedente appare meritevole di specifico approfondimento da parte del concedente, innanzitutto alla luce dei relativi effetti sulla sostenibilità tariffaria per l’utenza, nonché con riguardo ai profili di equilibrio economico-finanziario della concessione, con particolare riferimento alla coerenza tra la dinamica tariffaria nel breve-medio periodo e prospettica, l’andamento del capitale investito riconosciuto e il livello dei rendimenti attesi (TIR di progetto e dell’equity), che risultano significativamente inferiori rispetto alle precedenti configurazioni del piano economico-finanziario;
- 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 1,8 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 4,40% (TIR di progetto *pre-tax*), e calcolato sull’orizzonte temporale compreso tra il 1° gennaio 2022 ed il 31 dicembre 2037, risulta inferiore rispetto al valore stimato in occasione del parere ART n. 1/2022 relativo al precedente periodo regolatorio, pari al (6,5%), ma anche al di sotto del tasso *blended* pari al 7,28%.
- il tasso interno di rendimento per gli azionisti è pari al 4,64%, e risulta inferiore rispetto al valore stimato in occasione del parere ART n. 1/2022 relativo al precedente periodo regolatorio (6,2%); esso si colloca su un livello inferiore rispetto al costo del capitale proprio (R_e *post-tax*), pari a 8,6% nel primo periodo regolatorio ART e all’8,99% nel secondo periodo regolatorio ART.

III. Osservazioni e prescrizioni dell'Autorità

1. Sostenibilità dei livelli tariffari

Si osserva che il Piano degli investimenti 2020–2037, nell'ambito del periodo regolatorio oggetto del presente parere, evidenzia un incremento di entità particolarmente rilevante rispetto a quanto previsto nel PEF/PFR afferente al periodo regolatorio 2020–2023, passando da circa 77,6 milioni di euro a circa 290 milioni di euro sul medesimo orizzonte temporale 2020-2037¹.

Tale significativa espansione della programmazione degli investimenti ha comportato, altresì, la previsione di un valore di subentro pari a circa 146 milioni di euro a fine concessione, non presente nel precedente PEF/PFR, quale elemento necessario per assicurare il recupero del capitale residuo al termine del periodo concessorio contenendo l'effetto sulle tariffe applicate agli utenti.

L'aumento della mole degli investimenti (oltre il +270%) costituirebbe una modifica sostanziale della concessione vigente, nonché il principale fattore esplicativo della dinamica tariffaria prospettica, e si rifletterebbe direttamente sugli incrementi percentuali proposti dal concessionario per il periodo 2024–2028. A ciò si aggiunge, invero, l'effetto cumulato dei mancati adeguamenti tariffari intervenuti nel precedente periodo regolatorio, l'aggiornamento del tasso annuo di inflazione applicato alla componente di gestione (che passa dallo 0,8% al 2,3%), nonché l'incidenza del recupero degli effetti economici connessi all'emergenza sanitaria da Covid-19.

In tale contesto, si viene a determinare un circolo vizioso in esito al quale la proposta tariffaria per il periodo regolatorio 2024–2028 riporta incrementi significativamente superiori rispetto al tasso di inflazione programmata, con conseguenti riflessi sulla sostenibilità tariffaria per l'utenza; inoltre, per le annualità 2026 e 2032, l'incremento percentuale proposto risulta avere dei picchi pari rispettivamente al 21,67% e al 9,10%, non riflettendo gli effetti attesi dalle metodologie di *smoothing* tariffario definite dalla delibera n. 15/2024, che sono preordinate, in ogni caso, a conseguire una progressività degli incrementi tariffari.

Di conseguenza, al fine di risultare conforme al Sistema tariffario ART, occorre prescrivere al concessionario di adottare, a partire dal 2026, una diversa dinamica degli incrementi tariffari orientata al contenimento dei costi per gli utenti sull'intero orizzonte concessorio.

Si invita il concedente ad analizzare approfonditamente le criticità sopra evidenziate, al fine di compiere le valutazioni di competenza nonché di individuare idonee soluzioni atte a supportare il concessionario nell'adempimento della prescrizione di cui sopra, nell'ottica di perseguire la sostenibilità tariffaria.

2. Ammissibilità dei costi operativi

L'Autorità prende atto che, alla luce della documentazione integrativa trasmessa, il concessionario ha recepito la prescrizione di cui al punto 1 del parere

n. 33/2025, procedendo alla riclassificazione delle voci ivi richiamate tra i costi relativi ad attività non pertinenti, in coerenza con quanto previsto dalla Misura 10 del Sistema tariffario ART. Si rileva, altresì, che il concessionario ha conseguentemente aggiornato il PEF/PFR, come evidenziato nella riconciliazione degli "Altri costi operativi" riportata nell'Allegato 1. In particolare, i costi operativi ammessi all'Anno base 2022 sono stati ridotti per un importo pari a circa 415 mila euro e sono stati espunti, dalla stessa annualità, i costi incrementalii da sopravvenienze normative e regolamentari per un importo pari a circa 420 mila euro. Ne

¹ di cui circa 60 milioni di euro a consuntivo sul periodo 2020-2023 e circa 230 milioni di euro previsionali dal 2024 al 2031.

consegue una riduzione complessiva dei costi totali afferenti alla componente tariffaria di gestione per un totale pari a circa 835 mila euro.

Di conseguenza, si considera superata la prescrizione formulata al punto 1 del parere n. 33/2025, in quanto risultano recepite le osservazioni dell'Autorità.

3. Costi da manutenzioni incrementali

L'Autorità prende atto che, in relazione ai costi da manutenzioni incrementali, il concessionario ha: i) espunto i 420 mila euro che erano stati erroneamente inseriti all'Anno base e ii) fornito chiarimenti in merito alle modalità di valorizzazione degli oneri afferenti a sopravvenienze normative e regolamentari.

Permane, tuttavia, dall'analisi del nuovo schema di PFR fornito, la criticità già rilevata al punto 2 del parere n. 33/2025 con cui l'Autorità aveva evidenziato come la sub-componente relativa a costi operativi incrementali, pur essendo correttamente computata separatamente dal concessionario, dovesse essere assoggettata alla dinamica del *price-cap* in conformità a quanto previsto al punto 2 della Misura 18 del 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 sub-componente relativa a costi operativi incrementali conglobandola, in ciascun anno, nella componente tariffaria di gestione e assoggettandola in questo modo alla dinamica del *price-cap* per gli anni successivi, fino al termine del periodo regolatorio.

4. Tariffa di costruzione

L'Autorità prende atto che, con riferimento alla tariffa di costruzione, il concessionario ha chiarito che la differenza riscontrata tra l'importo degli investimenti indicato nel foglio di costruzione tariffaria del PFR e quello riportato nel Piano degli investimenti di cui all'Allegato E (Piano Finanziario) allo schema del terzo Atto Aggiuntivo, è riconducibile alla diversa perimetrazione delle voci considerate.

In particolare, il Piano degli investimenti riporta un totale investimenti pari a 199,4 milioni di euro a cui si aggiungono 25,7 milioni di euro afferenti al Piano di ammodernamento della rete per un totale di circa 225,1 milioni di euro. Ai fini della costruzione tariffaria, tale importo è determinato sulla base di una diversa perimetrazione delle voci considerate, che include il personale capitalizzato, pari a 8,6 milioni di euro, e tiene altresì conto, in diminuzione, dei contributi erogati o previsti in erogazione e degli investimenti non remunerabili, pari rispettivamente a -0,6 milioni di euro ed a circa -3,0 milioni di euro. Per effetto di tale diversa perimetrazione e delle componenti considerate nel foglio di costruzione tariffaria, il totale investimenti rilevante ai fini della costruzione tariffaria risulta pari a circa 230 milioni di euro.

Si prende, altresì, atto, ad esito dei controlli effettuati dall'Autorità, della coerenza complessiva dei valori riportati nel PFR rispetto a quanto riportato nel Piano degli investimenti e nella relativa documentazione di riconciliazione fornita dal concessionario.

Di conseguenza, alla luce dei chiarimenti forniti dal concessionario, può considerarsi superata la prescrizione formulata al punto 3 del parere n. 33/2025.

5. Criteri di ammortamento degli asset reversibili

Con riferimento alla determinazione delle quote annue di ammortamento regolatorie degli *asset* reversibili, il concessionario richiama, a fondamento dell'impostazione adottata, la possibilità di utilizzare regimi di ammortamento finanziario, anche differenziato, nonché la correlazione con il PEF. Si osserva, tuttavia, che tale richiamo non esime dalla necessità che il modello di calcolo risulti internamente coerente, trasparente e verificabile, né dal rispetto del principio secondo cui le quote regolatorie devono essere calcolate: i) sull'investimento complessivo realizzato fino a quel momento e ii) in modo coerente con la residua possibilità di utilizzazione degli *asset*, evitando effetti di doppia contabilizzazione, ovvero di sottostima dell'ammortamento riconosciuto.

Dall'analisi della documentazione prodotta e, in particolare, del modello di calcolo allegato, emergono potenziali incongruenze nelle formule implementate per la quantificazione degli ammortamenti a partire dall'annualità 2025 e fino al termine della concessione. Risulta, pertanto, necessario che il concessionario fornisca adeguati strumenti analitici di dettaglio che consentano di verificare, per ciascun anno ricompreso nel PEF/PFR, la coerenza tra:

- la base ammortizzabile, intesa come investimento complessivo realizzato per ciascun anno t;
- la quota annua di ammortamento effettivamente applicata, con esplicita indicazione del criterio di ammortamento utilizzato;
- la determinazione del valore residuo di subentro risultante alla scadenza della concessione, che deve trovare immediata evidenza nella dinamica del CIN;
- il saldo iniziale e finale del CIN per ciascuna annualità.

Di conseguenza, al fine di poter risultare conforme a quanto previsto dal Sistema tariffario ART, occorre prescrivere al concessionario la rielaborazione del PFR tramite esplicita evidenziazione delle fattispecie sopra richiamate e la conseguente rideterminazione delle quote di ammortamento degli *asset* reversibili, ove necessario.

6. Ammissibilità degli investimenti

Con riferimento all'ammissibilità degli investimenti inclusi nella componente tariffaria di costruzione, si prende atto delle osservazioni formulate dal concessionario, che richiamano definizioni normative e giurisprudenziali proprie della disciplina civilistica, edilizia e convenzionale in materia di manutenzione ordinaria e straordinaria.

Si osserva, tuttavia, che ai fini della regolazione tariffaria ART, la qualificazione degli interventi come investimenti ammissibili ai fini del calcolo della componente di costruzione deve essere valutata in funzione

della natura economico-regolatoria dei costi, della loro ricorrenza, nonché della loro attitudine a generare un incremento durevole del capitale investito riconosciuto, in coerenza con il Sistema tariffario ART.

Tale valutazione costituisce una prerogativa propria dell'Autorità di regolazione, che opera in via autonoma rispetto alle qualificazioni civilistiche o convenzionali, secondo criteri di ammissibilità e imputazione tariffaria funzionali alla tutela dell'utenza e alla corretta applicazione del modello regolatorio.

In tale prospettiva, la componente tariffaria di costruzione è finalizzata al recupero dei costi di capitale afferenti ad asset reversibili, inclusi gli interventi di manutenzione straordinaria, a condizione che gli stessi determinino un effettivo incremento patrimoniale, funzionale e/o una modifica strutturale e durevole dell'infrastruttura, e non si sostanzino, invece, in attività funzionali alla conservazione, al mantenimento o alla verifica dello stato di efficienza e sicurezza dell'opera.

In coerenza con i principi regolatori di pertinenza e di congruità, come definiti dalla Misura 9 del Sistema tariffario ART, tali attività di manutenzione, non risultano automaticamente idonee a integrare investimenti riconoscibili ai fini tariffari, nella misura in cui non determinano un incremento stabile del capitale investito né evidenziano una caratterizzazione di adeguatezza, in relazione agli obiettivi programmati e agli andamenti storici, tale da giustificare l'inclusione nella componente tariffaria di costruzione.

Con specifico riferimento agli interventi di *"verniciatura dei piedritti delle gallerie"* si rileva che tali attività:

- presentano un carattere tipicamente ripristinatorio e manutentivo, in quanto non comportano la realizzazione di nuovi asset, né una trasformazione strutturale delle opere;
- risultano intrinsecamente soggette a ciclicità, anche laddove l'intervento iniziale sia connesso all'adeguamento a standard aggiornati;
- non appaiono idonee, sotto il profilo regolatorio, a generare un incremento durevole del capitale investito, tale da giustificare il riconoscimento nella componente tariffaria di costruzione.

Pertanto, ai fini tariffari, tali costi risultano maggiormente riconducibili alla componente di gestione, ferma restando ogni valutazione del concedente in ordine agli obblighi convenzionali e alle modalità di esecuzione degli interventi. Resta fermo che tali valutazioni non incidono sul giudizio di ammissibilità regolatoria, che attiene esclusivamente alla corretta allocazione tariffaria dei costi nella componente ritenuta più coerente con i principi sopra richiamati.

Analoghe considerazioni valgono per le attività denominate *"1° giro ispezioni approfondite e straordinarie"*, anche laddove ridenominate come attività di indagini, prelievo di saggi e rilievi propedeutici alla progettazione di interventi futuri. Sotto il profilo regolatorio, tali attività:

- non danno luogo alla realizzazione di asset reversibili, né a un incremento del valore infrastrutturale riconoscibile;
- costituiscono attività conoscitive e di verifica, funzionali alla corretta gestione e pianificazione degli interventi, ma non direttamente riconducibili a investimenti capitalizzabili;
- risultano connesse all'ordinaria gestione tecnica dell'infrastruttura, ancorché determinate da aggiornamenti normativi sopravvenuti.

Pertanto, la loro natura propedeutica a futuri investimenti non appare, di per sé, sufficiente a giustificarne l'inclusione nella componente tariffaria di costruzione, in assenza di un diretto e misurabile incremento del

capitale investito. La mera strumentalità rispetto a interventi futuri non consente, infatti, di anticipare in tariffa il riconoscimento di costi che non presentano autonoma ed attuale rilevanza patrimoniale.

Infine, con riferimento agli investimenti relativi ai progetti “*Idrogeno verde*” e “*Transiti eccezionali*”, si conferma la necessità, già rappresentata nel precedente parere n. 33/2025, di una puntuale valutazione, da parte del concedente, circa l’ammissibilità e la pertinenza, con particolare riguardo:

- alla stretta funzionalità degli interventi rispetto al servizio autostradale regolato;
- alla loro riconducibilità a obblighi concessionari, ovvero a iniziative sperimentali o di sviluppo non essenziali alla gestione dell’infrastruttura.

In assenza di tali presupposti, l’inclusione dei relativi costi nella componente tariffaria di costruzione non risulta coerente con le finalità del Sistema tariffario ART.

Di conseguenza, si ritiene di confermare quanto già rappresentato nel precedente parere n. 33/2025, ribadendo che, ai fini della conformità al Sistema tariffario ART, occorre prescrivere al concessionario la rideterminazione dei costi afferenti alla componente tariffaria di costruzione, mediante la riclassificazione degli interventi che non risultano ammissibili ai fini della determinazione della tariffa di costruzione e che devono essere ricondotti alla componente tariffaria di gestione.

7. Trattamento dei margini da attività commerciali

Con riferimento alle controdeduzioni fornite dal concessionario in merito al trattamento dei margini derivanti da attività commerciali, si prende atto che lo stesso rinvia, per gli opportuni approfondimenti istruttori, al modello di determinazione tariffaria e sviluppo contabile (PEF/PFR – Allegato 3), nel quale sono rappresentate due differenti modalità di calcolo dell’extraprofitto da attività accessorie.

A tal riguardo, risulta necessario osservare che tale riscontro non supera le criticità già evidenziate nel parere n. 33/2025. In particolare, si conferma che le metodologie proposte dal concessionario, basate sull’individuazione del profitto ragionevole mediante l’applicazione del WACC ai ricavi da attività accessorie, non risultano conformi a quanto previsto dalla Misura 11 del Sistema tariffario ART.

Ai sensi della Misura 11.1, infatti, tale extraprofitto si intende calcolato applicando il WACC alla differenza tra i ricavi derivanti dalle attività accessorie e la somma dei relativi costi operativi e degli eventuali ammortamenti allocati alle medesime attività.

Di conseguenza, si conferma la prescrizione formulata al punto 6 del parere n. 33/2025 relativamente alla rideterminazione del margine da attività commerciali in conformità alle disposizioni della Misura 11 del Sistema tariffario ART.

8. Valore residuo alla scadenza della concessione

L’Autorità prende atto che, con riferimento al valore residuo alla scadenza della concessione, a seguito dell’analisi della documentazione trasmessa dal concessionario, sono stati forniti chiarimenti in merito alle modalità di determinazione del Capitale investito netto e al trattamento del valore di subentro nell’ambito del PFR. In particolare, è stato esplicitato e reso evidente che il valore di subentro corrisponde al capitale investito non ancora ammortizzato alla data di scadenza della concessione, in coerenza con la definizione di cui alla Misura 2.14 del Sistema tariffario ART, e che la relativa base non è oggetto di integrale ammortamento

nel corso del periodo concessorio, in quanto destinata a essere recuperata quale valore residuo alla scadenza della concessione.

Tale impostazione risulta coerente anche con la disciplina di cui alla Misura 12.2, relativa alla determinazione del Capitale investito netto ai fini del calcolo dei costi di capitale, nonché con i criteri di ammortamento previsti dalla Misura 15.2, che consentono la ripartizione dell'investimento lungo la durata residua della concessione tenendo conto dell'eventuale valore residuo finale.

Ne consegue che il capitale su cui è calcolato il valore residuo non genera una duplicazione di recupero o di remunerazione, ma costituisce la quota di investimento non ancora rimborsata mediante le quote di ammortamento riconosciute in tariffa, risultando integrato nella dinamica regolatoria del CIN senza alterarne i presupposti applicativi.

Di conseguenza, alla luce dei chiarimenti forniti dal concessionario, può considerarsi superata la prescrizione formulata al punto 7 del parere n. 33/2025.

9. Determinazione della tariffa unitaria media di riferimento

L'Autorità rileva che, con riferimento alla determinazione della tariffa unitaria media di riferimento, a seguito dell'analisi della documentazione e dei calcoli trasmessi dal concessionario, la metodologia adottata per l'applicazione del canone ANAS non risulta coerente con quanto previsto dalla Misura 8 del Sistema tariffario ART. In particolare, l'Autorità ha rilevato che il concessionario ha determinato il canone applicando una formulazione inversa, pari al rapporto tra la tariffa media unitaria e il fattore (1 – 2,4%), che di fatto equivale a calcolare il 2,4% sulla tariffa lorda, anziché sui proventi netti da pedaggio, come previsto dalla disciplina regolatoria vigente.

Di conseguenza, al fine di poter risultare conforme a quanto previsto dal Sistema tariffario ART, occorre prescrivere al concessionario, come già previsto al punto 8 del parere n. 33/2025, la rideterminazione della tariffa unitaria media al lordo del canone, adottando la metodologia prevista dalla Misura 8 del Sistema tariffario ART.

10. Effetti economici da Covid -19

Per quanto riguarda il recupero degli effetti economici scaturenti dall'emergenza sanitaria da Covid-19, si ribadisce che l'inclusione in tariffa di eventuali ristori correlati agli effetti economici scaturenti dalla predetta emergenza sanitaria, senza alcuna remunerazione aggiuntiva – tenuto conto anche della sostenibilità, da parte dell'Utenza, della tariffa risultante – rimane nella esclusiva responsabilità del concedente e comunque dovrebbe discendere da specifiche previsioni di legge.

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 dei predetti effetti

economici, 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 dalla stessa Autorità.

11. Monitoraggio sull'attuazione degli investimenti

Come noto, la delibera ART n. 15/2024 ha fornito indicazioni operative per l'applicazione del meccanismo di adeguamento annuale della componente tariffaria di costruzione, da applicarsi nel corso del periodo tariffario, allo scopo di trasferire direttamente ed immediatamente agli utenti finali l'effetto economico conseguente alla mancata realizzazione degli investimenti programmati da parte del concessionario.

Tali indicazioni operative richiedono che il concedente trasmetta all'Autorità, su supporto informatico elaborabile e aperto nelle formule di calcolo, ogni informazione, anche quantitativa, necessaria al fine del monitoraggio annuale di cui al punto 28 del Sistema tariffario ART e delle conseguenti valutazioni in merito all'adeguamento tariffario proposto per l'annualità successiva a quella in corso. Le stesse indicazioni esplicitano il livello di dettaglio richiesto per tali informazioni.

Nel caso di specie, pur dando atto che l'Atto aggiuntivo afferente all'aggiornamento del PEF/PFR per il periodo regolatorio 2020-2023 è divenuto efficace in data 4 maggio 2023 con la registrazione alla Corte dei Conti, si evidenzia l'assenza, nella documentazione pervenuta, di tali informazioni, che risultano invece necessarie al fine di consentire all'Autorità di effettuare le proprie valutazioni in ordine all'attuazione degli investimenti programmati nel corso del periodo regolatorio scaduto e di valutare la portata delle variazioni apportate alla programmazione nella proposta di PEF per il nuovo periodo regolatorio, che costituisce la base per i futuri monitoraggi annuali.

Resta fermo che, a partire dal 1° gennaio 2026, il monitoraggio dell'attuazione degli investimenti programmati dovrà essere effettuato secondo le disposizioni di cui alla delibera n. 241/2025 (vedi *supra*).

Di conseguenza, al fine di risultare conforme al Sistema tariffario ART, occorre prescrivere al concessionario di fornire una completa ricostruzione con riferimento all'attuazione degli investimenti programmati relativi al periodo regolatorio 2020-2023, predisposta secondo le indicazioni operative di cui alla delibera ART n. 15/2024 ed estesa a ciascuna annualità del periodo regolatorio indicato.

Si osserva, infine, che la delibera n. 241/2025 del 19 dicembre 2025 ha aggiornato il sistema tariffario applicabile alle concessioni in essere, disciplinando, mediante la Misura 5, le modalità di entrata in vigore delle nuove disposizioni e il relativo regime transitorio.

Nel caso di specie ricorrono le condizioni per l'applicazione della Misura 5.4, in quanto, alla data di approvazione del provvedimento di cui alla citata delibera n. 241/2025:

- il concedente aveva già trasmesso all'Autorità, con nota prot. ART 66413/2025 del 1° agosto 2025, la richiesta di espressione del parere in merito all'aggiornamento del PEF/PFR relativo al periodo regolatorio 2024-2028;

- risultava già sottoscritto il secondo Atto aggiuntivo² afferente al periodo regolatorio 2020-2023,
- risultava il sostanziale adempimento alle prescrizioni del parere n. 1/2022.

Conseguentemente, la generalità delle Misure di cui al Titolo 2 e al Titolo 3 si applica a partire dalla data di avvio del periodo regolatorio successivo a quello in corso, in occasione dell'ordinario aggiornamento del PEF/PFR.

Trovano, in ogni caso, applicazione dal 1° gennaio 2026 le disposizioni regolatorie indicate nella Misura 5.5 del citato Allegato “A”, al fine di trasferire quanto prima agli utenti i benefici derivanti dal nuovo impianto regolatorio, con le modalità da individuare nell’Atto aggiuntivo anche con riferimento a quanto verrà attuato a partire dal primo adeguamento tariffario annuale previsto in seno al periodo regolatorio di cui trattasi.

A tal fine, occorre prescrivere al concessionario di adeguare il PEF relativo al terzo Atto aggiuntivo entro il 31 dicembre 2026 secondo la tempistica di cui alla Misura 5.3, assicurando l’applicazione delle disposizioni regolatorie di cui alla Misura 5.5 dell’Allegato “A” alla delibera n. 241/2025 dal 1° gennaio 2026.

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.

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, 20 febbraio 2026

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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

² Approvato, con decreto interministeriale n. 88, in data 31 marzo 2023 e divenuto efficace con registrazione alla Corte dei Conti in data 4 maggio 2023.