

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 la Società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A., relativo alle tratte autostradali A4 Brescia Padova ed A31 Valdastico.

L'Autorità di regolazione dei trasporti, nella seduta del 29 luglio 2026

premesso che:

- in data 9 luglio 2007 è stata sottoscritta la Convenzione Unica tra ANAS S.p.A. (di seguito: ANAS) e la Società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. (di seguito: BVVP) - 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 – la cui efficacia è avvenuta il 4 novembre 2009, a seguito della chiusura della procedura di infrazione UE (2006/4419) dell'8 ottobre 2009;
- in data 23 luglio 2009 ANAS e la Società Autostrada Brescia-Padova S.p.A. hanno sottoscritto un verbale di accordo integrativo alla Convenzione Unica del 9 luglio 2007 con il quale la Società Autostrada Brescia-Padova S.p.A. relativamente alla realizzazione della “Valdastico Nord” di cui all'art. 2, comma 2, lettera j) della Convenzione Unica di cui sopra, si è impegnata *“ad affidare a terzi il 100% (cento per cento) dei lavori di costruzione relativi all'opera suddetta mediante l'espletamento di gare di appalto conformi alle normative comunitarie in materia di lavori pubblici”*;
- a decorrere dal 1° ottobre 2012, per effetto del combinato disposto degli art. 11, comma 5, del decreto-legge 29 dicembre 2011, n. 216, convertito dalla legge 24 febbraio 2012 n. 14, e art. 36 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito con modificazioni dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è subentrato ad ANAS S.p.A. nelle funzioni di concedente in tutte le convenzioni di concessione autostradale in essere alla predetta data;
- con delibera n. 21 del 18 marzo 2013, registrata alla Corte dei conti in data 04 luglio 2013, pubblicata sulla G.U. n. 168 del 19 luglio 2013, con la quale il CIPE ha approvato, in linea tecnica, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare dell'opera *“Autostrada A31 Valdastico Nord – 1° lotto funzionale Piovene Rocchette – Valle dell'Astico”*, a esclusione dei tratti tra le progressive chilometriche 1+328 e 12+217 e per 300 m a partire dalla progressiva chilometrica 18+617, oggetto di prescrizione localizzativa da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e del Ministero per i beni e le attività culturali;
- la delibera n. 55 del 6 agosto 2015, pubblicata sulla G.U. n. 297 del 22 dicembre 2015, con la quale il CIPE ha preso atto dell'accordo intervenuto tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Provincia Autonoma di Trento e la Regione Veneto, in ordine all'iter di definizione dell'Intesa sulla realizzazione del collegamento autostradale A31 Valdastico nord – 2° lotto di completamento, tra il casello di Valle dell'Astico e la congiunzione con l'autostrada A22, e ha deliberato, altresì, che il limite di spesa dell'intero asse autostradale A31 Valdastico, da Piovene Rocchette alla connessione con l'A22, sarà determinato

definitivamente all'atto dell'approvazione del progetto definitivo e dovrà essere recepito nel relativo Piano Economico Finanziario;

- 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;
- in data 29 marzo 2018, il concedente e il concessionario hanno proceduto, sulla base della citata delibera CIPE n. 68/2017, previo parere del NARS, nonché in conformità a quanto stabilito dall'art. 11 della Convenzione stipulata in data 9 luglio 2007, alla sottoscrizione dell'Atto aggiuntivo alla Convenzione stessa, disciplinante l'aggiornamento quinquennale del piano economico finanziario;
- con decreto interministeriale n. 264 del 15 maggio 2018 che approva il suddetto Atto, in data 31 maggio 2018, è stato trasmesso alla Corte dei conti per la successiva registrazione;
- il decreto-legge del 28 settembre 2018, n. 109, convertito dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, ha attribuito all'Autorità di regolazione dei trasporti la competenza a definire il sistema tariffario di pedaggio anche delle convenzioni in essere, nonché di esprimere un parere nell'ambito della procedura di aggiornamento/revisione periodica delle medesime convenzioni;
- in data 8 aprile 2020, è divenuto efficace l'Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 9 luglio 2007 per la regolazione del periodo regolatorio 2013 – 2017, approvato con Decreto Interministeriale n. 347 del 13 agosto 2020 e registrato alla Corte dei conti in data 1° ottobre 2020 (di seguito: l'Atto Aggiuntivo);
- con delibera n. 70/2019 del 19 giugno 2019 l'Autorità ha concluso il procedimento avviato con delibera n. 16/2019 afferente l'approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica ANAS S.p.A. – Società Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.A.;
- con nota n. 20233 del 19 luglio 2021, il concedente ha comunicato la metodologia definita dall'ART per quantificare gli impatti economici dell'emergenza Covid-19 nel settore autostradale, da recepire nel II Atto Aggiuntivo;
- con delibera n. 154/2022 del 14 settembre 2022, 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 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 nota del 17 luglio 2025 (prot. ART 62817/2025), la DGVCA-MIT ha trasmesso agli Uffici dell'Autorità la proposta di revisione del PEF/PFR relativa ai periodi regolatori 2018-2022 e 2023-2026 e la documentazione correlata, comprensiva della bozza di II Atto Aggiuntivo, per l'espressione del parere ai sensi dell'art. 43 del decreto-legge n. 201/2011;
- con nota del 13 agosto 2025 (prot. 68926/2025), 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 3 ottobre 2025 (prot. ART 81347/2025), la Società BVVP ha manifestato l'interesse a essere audita innanzi agli Uffici dell'Autorità, al fine di chiedere preliminari chiarimenti relativamente al contenuto della nota prot. 68926/2025;
- Con nota del 22 ottobre 2025 (prot. 86555/2025), gli Uffici dell'Autorità hanno convocato in audizione la società BVVP per il giorno 28 ottobre 2025, dalle ore 10:30 alle ore 11:30. Al termine dell'audizione, la società BVVP si è impegnata a trasmettere il materiale informativo ritenuto necessario a supportare, con elementi oggettivi e verificabili, quanto rappresentato nel corso dell'incontro;
- con nota del 10 novembre 2025 (prot. ART 91109/2025), la DGVCA-MIT ha trasmesso all'Autorità la documentazione con la quale BVVP ha fornito i primi chiarimenti ad alcune delle integrazioni richieste dall'Autorità;
- con nota del 28 novembre 2025 (prot. ART 96002/2025), il concessionario ha trasmesso all'Autorità, con in conoscenza la DGVCA-MIT, documentazione integrativa contenente ulteriori chiarimenti ad alcune delle integrazioni richieste dall'Autorità;
- con nota del 17 dicembre 2025 (prot. 100281/2025), gli Uffici dell'Autorità hanno rappresentato al concedente alcuni ulteriori profili di criticità emersi in sede di istruttoria, richiedendo, a tale riguardo, la rielaborazione del PEF/PFR e la trasmissione dello schema di Convenzione aggiornato;
- con delibera n. 241/2025 del 19 dicembre 2025, l'Autorità ha concluso il procedimento avviato con delibera n. 62/2024 per l'aggiornamento del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214;
- con nota del 19 giugno 2026 (prot. ART 41953/2026), la DGVCA-MIT ha trasmesso all'Autorità la documentazione aggiornata e i chiarimenti forniti da BVVP;
- con delibera n. 124/2026 del 9 luglio 2026, l'Autorità ha concluso il procedimento avviato con delibera n.6/2026 afferente la definizione dei criteri di separazione contabile, degli strumenti di contabilità regolatoria, di pianificazione economico-finanziaria e di monitoraggio inerenti alle concessioni autostradali;

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 BVVP, in base a quanto specificato nella Convenzione Unica, è operativa dal 1° ottobre 2009¹ e risulta composta dalle tratte autostradali riportate nella seguente Tabella 1.

¹ La data di decorrenza della Convenzione Unica del 9 luglio 2007 per l'autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova è subordinata alla chiusura della procedura di infrazione europea n. 2006/4419. L'efficacia della Convenzione è stata quindi posticipata e ha decorso formalmente dal 1° ottobre 2009, data in cui la procedura è stata archiviata e ANAS ha comunicato la positiva conclusione. Pertanto, pur sottoscritta nel 2007, la Convenzione Unica è effettiva e operativa dal 1° ottobre 2009.

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

Denominazione		Stato	Km a pedaggio
A4	Brescia - Padova	In esercizio	146,10
A31	Valdastico da Badia Polesine-Piovene Rocchette	In esercizio	89,54
TOTALE			≈235,64²

La lunghezza del tratto della rete autostradale gestita da Autostrada Brescia – Padova S.p.A. è di circa 235,64 km, che include anche la A31 Valdastico gestita dalla stessa società per 89,54 km³. Tale lunghezza è aggiornata al 2025 e rappresenta la porzione dell'autostrada sotto la concessione di questa società.

L'estesa chilometrica complessiva delle tratte gestite da BVVP risulta al di sopra della soglia minima (180 km) individuata al punto 2.11 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.

In applicazione del punto 6 della Misura 20 della delibera n. 70/2019, che consente, per le concessioni prossime alla scadenza, di distribuire il recupero complessivo di efficienza sulle annualità residue fino al termine della concessione, BVVP ha ripartito l'obiettivo pari al 2,25% sul periodo 2020-2026, applicando nella formula del price cap un indicatore annuo di produttività pari, in misura arrotondata, allo 0,32%.

La scadenza della concessione è fissata, infatti, al 31 dicembre 2026, in base a quanto stabilito dall'art. 4 della Convenzione Unica, sottoscritta il 9 luglio 2007⁴, nonché dall'art. 7 (Durata della concessione), di cui alla bozza di II Atto Aggiuntivo.

Il Piano Economico Finanziario (PEF) si sviluppa su un orizzonte temporale di nove anni (dal 2018 al 2026) che comprende due periodi regolatori: il primo 2018-2022 (caratterizzato dai primi due anni di costruzione tariffaria secondo il regime CIPE e gli ultimi tre applicando il Sistema tariffario ART) e il secondo 2023-2026 (la cui costruzione tariffaria è basata interamente sul Sistema tariffario ART) e, fatte salve le difformità applicative di seguito evidenziate, prevede che:

- la Tariffa Unitaria Media (TUM) assume un valore pari a 0,05806 €/veic-km nel 2018 e un valore pari a 0,06029 €/veic-km nel 2026;
- le variazioni tariffarie effettive, nel periodo compreso tra il 2018 ed il 2026, hanno l'andamento temporale riportato nella seguente Tabella 2;

² Cfr. dati di sintesi della proposta di PEF 2018, Relazione istruttoria 2018-2022 (All.13), trasmessa con nota del 17 luglio 2025, prot. ART 62817/2025. Dal Bilancio 2022, pag. 15, risultano in esercizio in totale 89,535 km.

³ Cfr. Bilancio 2022, pag. 15.

⁴ Cfr. l'art. 4, comma 1, della Convenzione Unica: "In funzione della sussistenza delle condizioni per la prosecuzione dell'iter di progettazione e realizzazione della Valdastico Nord la scadenza della concessione è fissata al 31 dicembre 2026".

Tabella 2 — Previsione delle variazioni tariffarie annuali dal 2018 al 2026⁵

Anno	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
TUM (€/veic-km)	0,05806	0,05806	0,05806	0,05806	0,05806	0,05806	0,05940	0,05940	0,06029
% Variazione TUM	-	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	2,30%	0,00%	1,50%

L'evoluzione tariffaria illustrata in Tabella 2 corrisponde a un incremento medio annuo (CAGR) pari a circa +0,47%, evidenziando un andamento pressoché costante nell'arco dell'orizzonte di concessione oggetto del presente Parere.

- i volumi di traffico sono stimati all'inizio del primo periodo regolatorio pari a circa 5.639 milioni di veic-km, e si assestano, al termine della concessione, a circa 5.742 milioni di veic-km, con incremento medio annuo (CAGR) di 0,26%;
- un Capitale investito netto, al 31 dicembre 2018 (Anno base del primo periodo regolatorio ART 2020-2022), pari a 551,1 milioni di euro, composto come dettagliato nella seguente Tabella 3;

Tabella 3 — Composizione del Capitale investito netto al 31 dicembre 2018 — dati in milioni di euro

Composizione del Capitale investito netto al 31 dicembre 2018		Valore
1	Immobilizzazioni in beni reversibili da bilancio di esercizio 2017	941,99
2	Investimenti in beni reversibili 2018	6,64
3	Ammortamento beni reversibili 2018	(101,39)
4	Contributi concessori 2018	(2,28)
5	Variazioni ai fini regolatori (recupero ammort. PFR 2008, rettifiche CIN Valdastico Nord, rettifiche CIN altre opere)	(87,81)
6	Saldo delle poste figurative da sistema previgente	(206,07)
Totale		551,07

- un Capitale investito netto, al 31 dicembre 2022 (Anno ponte del secondo periodo regolatorio ART 2023-2026), pari a 386,29 milioni di euro, composto come dettagliato nella seguente Tabella 4, di cui circa 351,82 milioni di euro afferenti a beni reversibili "ex-ante" e circa 34,47 milioni di euro afferenti a beni reversibili "ex-post";

⁵ Tariffa unitaria media al netto del canone.

Tabella 4 — Composizione del Capitale investito netto al 31 dicembre 2022 — dati in milioni di euro

Composizione del Capitale investito netto al 31 dicembre 2022		Valore
1	Immobilizzazioni in beni reversibili da bilancio di esercizio 2021	386,37
2	Investimenti in beni reversibili 2022	96,86
3	Ammortamento in beni reversibili 2022	(96,57)
4	Variazioni CIN – altre opere	(0,36)
Totale		386,29

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

Tenuto conto di quanto previsto dalla delibera ART n. 241/2025 (vedi *infra*), e 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, considerati i criteri informanti il Sistema tariffario predisposto dall'Autorità, dall'analisi tecnico/economica della documentazione da ultimo pervenuta, emergono le seguenti circostanze:

- il primo periodo regolatorio è individuato nel periodo 2018-2022; considerato che la Misura 32 della delibera ART n. 70/2019 fissa la decorrenza del Sistema tariffario ART a partire dall'anno 2020, l'Anno base è rappresentato dal 2018 e l'Anno ponte dal 2019;
- il secondo periodo regolatorio è individuato nel periodo 2023 – 2026 con Anno base 2021 e Anno ponte 2022;
- il piano di investimenti inerente alla concessione autostradale, per il periodo compreso tra il 1° gennaio 2018 ed il 31 dicembre 2026⁶, presenta una spesa lorda complessiva pari a 870,4 milioni di euro, di cui: (i) 565,0 milioni di euro a carico della concessione, articolati in 149,0 milioni di euro relativi a investimenti in beni reversibili ex ante e 416,0 milioni di euro relativi a investimenti in beni reversibili ex post; e (ii) 305,4 milioni di euro coperti da contributi a fondo perduto;
- l'applicazione di un recupero di efficienza produttiva complessiva pari al 2,25%, come risultante dalla formula di cui al punto 20.2 dell'Allegato "A" alla delibera n. 70/2019. A tal riguardo, il concessionario si è avvalso di quanto previsto al punto 20.6 della citata delibera, che consente, per le concessioni prossime alla scadenza, di distribuire il recupero complessivo sulle annualità residue fino al termine della concessione, applicando dal 2020 al 2026, nella formula del *price cap*, un indicatore di produttività annuale X_t pari a circa lo 0,32%;
- l'inserimento nel PFR, tra gli oneri di concessione, dell'importo annuo di 0,250 milioni di euro per il rafforzamento delle attività di vigilanza e di controllo del concedente negli anni 2025 e 2026;
- l'applicazione di un tasso di inflazione: (i) per il primo periodo regolatorio pari a 1,7% per ciascun anno dal 2018 al 2026, come disposto dal NADEF 2017 (ii) per il secondo periodo regolatorio, secondo quanto prospettato dal concessionario, pari a 4,3% per ciascun anno dal 2023 al 2026 come disposto dal NADEF 2022;
- il tasso di remunerazione, per le opere realizzate o in corso di realizzazione, corrispondente al tasso

⁶ di cui all'Allegato E1 – Piano Economico Finanziario 2018-2022.

interno di rendimento delle attività autostradali scaturente dall'applicazione del sistema tariffario previgente (di seguito: TIR previgente), è pari al 7,57%;

- il tasso di remunerazione, per le opere da realizzare, corrispondente al tasso medio ponderato del costo del capitale (di seguito: WACC):
 - i. per il primo periodo regolatorio il concessionario assume un valore pari al 7,09% (tasso nominale pre-tax);
 - ii. per il secondo periodo regolatorio, e in particolare per le annualità 2023, 2024 e 2025, è pari al 6,03% (tasso nominale pre-tax) ai sensi della delibera n. 154/2022 del 14 settembre 2022, mentre per l'annualità 2026 è pari al 7,51% per effetto dell'applicazione delle disposizioni della Misura 5, punto 5, della delibera n. 241/2025;
- il tasso medio equivalente di remunerazione del CIN, utilizzato ai fini della verifica della neutralità finanziaria delle poste figurative (c.d. tasso *blended*)⁷ risulta pari al 7,09% per il primo periodo regolatorio e pari al 6,42% per il secondo periodo regolatorio;
- l'inserimento di recuperi di oneri derivanti dalla pandemia da COVID-19 per complessivi 105,70 milioni di euro, di cui:
 - i. 80,40 milioni di euro nel 2020;
 - ii. 24,47 milioni di euro nel 2021;
 - iii. 0,83 milioni di euro nel 2022;
- il concessionario non ha appostato, nell'ambito del PFR, alcun valore di subentro. Nel PEF è invece indicato un valore di subentro pari a circa 80,0 milioni di euro, riconducibile a investimenti non ammessi ai fini tariffari (*"spese di progettazione Valdastico Nord"*, *"investimenti non riconosciuti in attesa di giudizio"*, *"spese di progettazione ESA 4"* e *"investimenti non riconosciuti antecedenti al 2013"*) e pertanto non considerato ai fini della costruzione tariffaria. Tale importo, pertanto, risulta non influire né sul CIN regolatorio del periodo tariffario, né sull'ammortamento finanziario regolatorio relativo al periodo transitorio 2027-2028;
- relativamente al meccanismo di *revenue sharing* previsto dalla Misura 27 del Sistema tariffario ART, si osserva che il concessionario ha illustrato:
 - i. per il primo periodo regolatorio il confronto tra il traffico previsto e quello consuntivato, evidenziando che lo scostamento medio rilevante non supera la soglia prevista dalla disciplina regolatoria; pertanto, il meccanismo di *revenue sharing* non trova applicazione e non si procede ad alcuna forma di condivisione dei maggiori ricavi;
 - ii. per il secondo periodo regolatorio, essendo lo stesso ancora in corso, non risultano valutazioni in merito a tale meccanismo;
- relativamente alle informazioni di sintesi sulla sostenibilità finanziaria del progetto, si evidenzia che tali indicatori risultano ampiamente superiori alle soglie minime di riferimento, in particolare:
 - il DSCR annuo risulta pari a 6,4x nel 2023, 6,9x nel 2024 e 2,7x nel 2025, mentre il DSCR medio di piano risulta pari a 5,3x. Tali valori evidenziano una significativa capacità dei flussi di cassa operativi della gestione di garantire la copertura del servizio del debito previsto nel periodo regolatorio;
 - l'indicatore LLCR conferma la robustezza finanziaria del progetto, in quanto il rapporto tra il valore attualizzato dei flussi di cassa operativi disponibili e il debito residuo risulta pari a 7,7x nel 2023 e

⁷ Cfr. Media ponderata remunerazione CIN (AA) nel file "Prospetto PEF".

7,9x nel 2024, con un valore medio di periodo pari a 7,8x. I valori risultano quindi significativamente superiori alla soglia minima indicata nelle Linee Guida ANAC n. 9⁸, evidenziando un adeguato margine di copertura prospettica del debito;

- un tasso interno di rendimento di progetto (*“Project IRR pre-tax”*), contenuto nell’Allegato E¹⁵, pari al netto delle imposte, al 4,58%, il cui contenuto livello appare riconducibile alle caratteristiche del Piano, riferito ad una concessione in fase terminale e caratterizzato dalla presenza di investimenti il cui recupero economico è differito oltre l’orizzonte di Piano, in quanto demandato ai meccanismi di riconoscimento previsti, solo in via eventuale, dopo la scadenza della concessione (ivi incluso il valore di subentro), tale circostanza incide fisiologicamente sul rendimento del progetto pur in presenza di un equilibrio economico-finanziario complessivamente sostenibile;
- un tasso interno di rendimento per gli azionisti (*“IRR azionisti”*), contenuto nell’Allegato E, pari al -8,15%, calcolato sui flussi di cassa disponibili per l’equity (FCFE – *Free Cash Flow to Equity*). Tale valore appare riconducibile alla specifica metodologia di costruzione dell’indicatore adottata nel Piano, che assume quale investimento iniziale il patrimonio netto della società e quale valore terminale il flusso conclusivo del periodo di analisi; ne consegue che l’indicatore può risentire della composizione delle poste patrimoniali considerate nel calcolo (anche con riguardo a componenti di natura esclusivamente contabile derivanti dall’applicazione dei principi IAS/IFRS) e dei criteri di determinazione del flusso di cassa terminale, senza che ciò costituisca, di per sé, un elemento autonomo di valutazione dell’equilibrio economico-finanziario del Piano;
- nessun scenario con dinamica tariffaria geometrica è stato presentato da BVVP ai sensi della delibera n. 241/2025 (già ai sensi della delibera n. 15/2024).

III. Ottemperanza alla delibera n. 241/2025

Ferme restando le osservazioni e prescrizioni di cui al successivo punto IV, occorre preliminarmente evidenziare che la delibera ART n. 241/2025 del 19 dicembre 2025 ha aggiornato il sistema tariffario applicabile alle concessioni in essere, disciplinando, mediante la Misura 5 del relativo allegato A, le modalità di entrata in vigore delle nuove disposizioni e il relativo regime transitorio. In tale contesto, è previsto che, a decorrere dal 1° gennaio 2026, trovino comunque applicazione, per tutte le concessioni, alcune disposizioni regolatorie essenziali.

In particolare, per le concessioni la cui scadenza interviene prima del 1° gennaio 2031, il punto 7 della Misura 5 circoscrive l’applicazione del nuovo *framework* regolatorio alle sole previsioni di cui al punto 5 della stessa Misura. Tale disciplina assume specifico rilievo nel caso in esame, considerato che l’Atto Aggiuntivo oggetto del presente parere regola anche il periodo tariffario 2023-2026, ultimo periodo regolatorio prima della scadenza della concessione, fissata al 31 dicembre 2026.

Ne consegue che il concessionario, mediante nell’ambito del PEF/PFR oggetto del presente parere, dovrà tener conto che alle annualità fino al 31 dicembre 2025 si applicano le disposizioni di cui alla delibera n.

⁸ l’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 $\geq 1,45$; LLCR $\geq 1,50$.

70/2019 così come originariamente adottata, mentre per la sola annualità 2026 si applicheranno le misure previste alla Misura 5.5 della delibera n. 241/2025.

A tal fine, occorre prescrivere al concessionario di aggiornare il PEF/PFR nonché l'Atto Aggiuntivo alla Convenzione, al fine di tener conto dell'intervenuta delibera 241/2025.

IV. Osservazioni e prescrizioni dell'Autorità

1. Costi da sostenere per le commissioni EETS

Si rileva che benché il PFR trasmesso non include, allo stato, costi relativi alle commissioni da corrispondere agli operatori del Servizio Europeo di Telepedaggio (EETS), il concessionario si riserva di rappresentarne l'eventuale impatto di tali costi in sede di aggiornamento a consuntivo.

Si osserva che il riconoscimento in tariffa di tali costi incrementali potrà avvenire esclusivamente previa verifica della loro effettiva necessità, incrementalità, congruità ed efficienza. Tali oneri, infatti, pur potendo derivare da obblighi di interoperabilità, costituiscono costi operativi del concessionario e devono essere sottoposti a valutazione di efficientamento, al fine di evitare il trasferimento agli utenti di maggiori costi non adeguatamente giustificati o derivanti da scelte gestionali del concessionario.

Di conseguenza, l'eventuale riconoscimento in tariffa degli oneri relativi alle commissioni corrisposte agli operatori del Servizio Europeo di Telepedaggio (EETS) potrà essere valutato dall'Autorità esclusivamente a consuntivo, previa dimostrazione che tali costi siano effettivamente incrementali, strettamente necessari all'adempimento degli obblighi di interoperabilità e non già ricompresi nei costi riconosciuti nell'Anno base. A tal fine, il concessionario dovrà fornire adeguata evidenza del nesso causale tra gli oneri sostenuti e gli obblighi normativi applicabili, nonché della congruità economica degli importi effettivamente registrati.

2. Costi di adeguamento alla delibera n. 211/2025

Si osserva che il concessionario all'interno del PEF⁹, ha previsto che, con riferimento ai costi di implementazione per l'adeguamento alla delibera n. 211/2025 nonché dei relativi rimborsi agli utenti, l'ammontare consuntivato di tali oneri sarà incluso nell'aggiornamento del PFR 2023-2026 ovvero nell'aggiornamento del PFR transitorio.

Al riguardo si rileva che i costi connessi all'adeguamento agli obblighi introdotti dalla delibera n. 132/2024 del 27 settembre 2024, come modificata dalla delibera n. 211/2025 del 2 dicembre 2025 non possono essere automaticamente trasferiti all'utenza mediante il loro riconoscimento in tariffa. Il relativo riconoscimento, infatti, è ammesso esclusivamente secondo le modalità e i criteri previsti ai punti 4, 8 e 9 della Misura 14 della citata delibera.

Di conseguenza, al fine di poter risultare conforme a quanto previsto dal Sistema tariffario ART, si rende necessario prescrivere al concessionario di aggiornare la relazione al PEF precisando che l'eventuale riconoscimento dei costi derivanti dall'adeguamento alla delibera n. 132/2024, come modificata dalla delibera n. 211/2025, potrà avvenire esclusivamente nei limiti e secondo le modalità previste dalla medesima delibera.

⁹ Cfr. pag. 141, 215 e 232

3. 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, individuato moltiplicando il WACC per i ricavi accessori, rispettivamente in 25,09 mila euro all'Anno base 2018¹⁰ e 22,62¹¹ mila euro all'Anno base 2021. 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 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.

4. Determinazione del canone di concessione

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. 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 netta e il complemento a cento dell'aliquota del canone, ossia il 97,6% (ovvero 1-2,4%), che di fatto equivale a calcolare il canone del 2,4% sulla tariffa lorda, anziché sui proventi netti da pedaggio, come previsto dalla disciplina vigente.

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 al lordo del canone, adottando la metodologia prevista dalla Misura 8 del Sistema tariffario ART.

5. Inflazione programmata

Con riferimento al valore dell'inflazione programmata, si osserva che il concessionario ha assunto, per l'annualità 2026, un tasso pari al 4,3%, corrispondente al valore riportato nella NADEF 2022.

Come sottolineato al precedente punto III, la delibera n. 241/2025, attraverso il punto 5 della Misura 5, prevede che, a decorrere dal 1° gennaio 2026, trovino applicazione, per tutte le concessioni autostradali, le pertinenti disposizioni regolatorie introdotte dalla medesima misura, tra cui quella concernente il tasso di inflazione programmata.

Pertanto, si ritiene opportuno che il concessionario adegui, per il 2026, il valore dell'inflazione programmata a quanto previsto dalla Misura 37 della delibera n. 241/2025, superando il riferimento al valore della NADEF 2022 attualmente utilizzato nel PEF con l'indice armonizzato dei prezzi al consumo (IAPC), come riportato nell'ultima pubblicazione *"Proiezioni macroeconomiche per l'area dell'euro formulate dagli esperti della BCE"* della Banca Centrale Europea disponibile all'inizio di ciascun periodo regolatorio.

Con riferimento, inoltre, al periodo transitorio 2027-2028 successivo alla scadenza della concessione, si osserva che il concessionario, a pagina 34 del PEF, prevede l'aggiornamento annuale del tasso di inflazione programmata. Tale impostazione non risulta conforme a quanto previsto dalla Misura 43 della delibera n.

¹⁰ Cfr. foglio "8. PFR ART 20-22 ex-ante" del file "Prospetto PEF".

¹¹ Cfr. foglio "10(b). Input PFR linearizzato" del file "Prospetto PEF".

241/2025, la quale dispone che, per gli anni successivi alla scadenza della concessione, il tasso di inflazione programmata sia pari a quello determinato *ex ante* per l'ultimo anno di durata della concessione.

Pertanto, nel caso di specie, il tasso di inflazione da applicare alle annualità 2027 e 2028 deve coincidere con quello individuato per l'annualità 2026 e non può essere oggetto di aggiornamento annuale.

Di conseguenza, al fine di poter risultare conforme a quanto previsto dal Sistema tariffario ART, occorre prescrivere al concessionario la rideterminazione della componente tariffaria di gestione per le annualità 2026, 2027 e 2028.

6. Effetti economici derivanti dalla pandemia 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 sulla base dei criteri di determinazione di tali effetti individuati dall'Autorità oppure ricorrendo, ove ne sussistano gli specifici presupposti, al dettato dell'art. 192 del Codice dei contratti pubblici previa verifica dell'impatto di tali effetti sull'equilibrio economico finanziario sull'intero periodo della concessione.

Pertanto, allo stato attuale, occorre prescrivere al concessionario l'espunzione "pro-tempore" del recupero tariffario dei predetti effetti economici.

7. Monitoraggio sull'attuazione degli investimenti

Come noto, la delibera 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 alla Misura28 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. Pur dando atto che la sottoscrizione del II Atto Aggiuntivo afferente all'aggiornamento del PEF per il periodo 2018-2026 non è avvenuta si registra 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. 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, predisposta secondo le indicazioni operative di cui alla delibera n. 15/2024 ed estesa a ciascuna annualità del periodo indicato, con riferimento all'attuazione degli investimenti programmati relativi al periodo 2018-2022, con specifica evidenza delle annualità 2020-2022 soggette al sopra citato sistema tariffario.

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 2024, 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, 29 luglio 2026

La Consiglieria
Carla Roncallo

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