

**tangenziale
di Napoli**



Spett.le

**Ministero delle Infrastrutture e dei
Trasporti**

Dipartimento per le infrastrutture e le
reti di trasporto

Direzione generale per le autostrade e
la vigilanza sui contratti di concessione
autostradale

Via Nomentana, 2 - 00161 Roma (RM)

Pec: svca@pec.mit.gov.it

**Ministero delle Infrastrutture e dei
Trasporti**

Dipartimento per le infrastrutture e le
reti di trasporto

Direzione Generale per le strade e la
sicurezza delle infrastrutture stradali

Pec: dq.strade@pec.mit.gov.it

e pc

AISCAT

Via G.B. De Rossi, 3

direzione@pec-aiscat.it

**Oggetto: Rapporti internazionali ed europei -
Direttiva n.62 del 17/06/1999 e ss.mm.ii.
Richiesta dati vs. nota del 7 marzo 2025 Prot. n. 6980**

Si fa riferimento alla nota in oggetto, con la quale codesta Direzione Generale,
con riferimento a quanto disposto dall'art. 11 della Direttiva UE 24/02/2022 n. 362


Tangenziale di Napoli SpA

Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento
da parte di Holding Reti Autostradali SpA
Sede e Direz.: 80126 NAPOLI - Via
Cintia , svincolo Fuorigrotta

Tel. PBX 081.7254111 - Cap. Soc. € 108.077.490,00
P.IVA 01368900633 - C.F. e Registro Imprese Napoli
01513210581
R.E.A. n. 246174/66

pubblicata in GU UE 04/03/2022 n. 69, ha invitato tutte le Concessionarie autostradali
*"a compilare l'allegata scheda, in relazione alle informazioni richieste dal citato art. 11
– dalla lettera a) alla lettera l) – restituendola, debitamente redatta, entro il prossimo
21/03/2025".*

Con la presente si trasmette la scheda compilata in tutte le sue parti.

Con l'occasione, porgiamo i nostri migliori saluti.

Tangenziale di Napoli S.p.A.

L'Amministratore Delegato

(ing. Luigi Massi)



Attuazione articolo 11 della direttiva (UE) 2022/362 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 febbraio 2022, che modifica le direttive 1999/62/CE, 1999/37/CE e (UE) 2019/520 per quanto riguarda la tassazione a carico di veicoli per l'uso di alcune infrastrutture

PREMESSA

La politica tariffaria adottata nel settore autostradale italiano in concessione è da sempre orientata a principi di chiarezza, trasparenza ed economicità.

Il regime di adeguamento tariffario annuale, all'interno del comparto autostradale, appare oggi variegato, attesa la diversità di realtà con cui risultavano nascere le varie concessioni.

Più precisamente, il quadro regolatorio precedente a quello attuale – ma formalmente ancora in essere per diverse concessionarie sino al momento in cui si addivenga al prossimo rinnovo dei relativi Piani Economico Finanziari – prevedeva diversi sistemi di adeguamento che avevano comunque in comune tra loro la presenza di elementi legati al tasso d'inflazione, ad un coefficiente di produttività, ad un parametro di remunerazione degli investimenti e, per alcuni casi, ad un parametro correlato alla qualità dei livelli di servizio.

Quanto invece al quadro regolatorio oggi vigente, esso nasce con il DL 109/2018 che ha esteso la competenza dell'ART (l'Autorità di Regolazione dei Trasporti) ricomprendendovi non più solo le nuove concessioni ma anche quelle già in essere affidate prima della sua istituzione, inclusi i profili tariffari, e stabilendo che alle Società Concessionarie si applichi un nuovo regime tariffario, basato sul principio del price cap e definito dall'Autorità stessa. A tal fine, l'ART ha avviato un procedimento volto a definire una nuova formula tariffaria omogenea per l'intero settore autostradale, conclusosi nel giugno 2019, in esito al quale ha emanato specifiche delibere riferite alle singole concessionarie interessate (quelle con periodo regolatorio scaduto e non rinnovato, o di prossima scadenza). Successivamente, il DL 162/2019, con riferimento alle Concessionarie con periodo regolatorio scaduto ma non ancora rinnovato, ha differito gli adeguamenti tariffari annuali previsti a partire dal 1° gennaio 2020 fino all'aggiornamento dei relativi PEF predisposti secondo le Delibere ART.

Infine, in relazione alle informazioni richieste dal questionario con riferimento alle previsioni della direttiva riguardanti gli oneri per i costi esterni da inserire all'interno delle tariffe di pedaggio, si fa presente che esse non vengono fornite in quanto tali oneri non sono previsti nel vigente regime regolatorio delle concessioni, il quale non include tali parametri nella determinazione del pedaggio da applicare all'utenza. D'altro canto, il sistema tariffario italiano ha da sempre seguito i principi ispiratori della Direttiva, applicando il pedaggiamento basato sull'effettivo utilizzo dell'infrastruttura, coerentemente alla logica del pay-per-use, e risultando quindi pienamente conforme alle relative previsioni.

Società Concessionaria: Tangenziale di Napoli

a) evoluzione degli oneri per l'uso dell'infrastruttura stradale, vale a dire le reti e le categorie di veicoli interessate, comprese eventuali esenzioni a norma degli articoli 7, 7

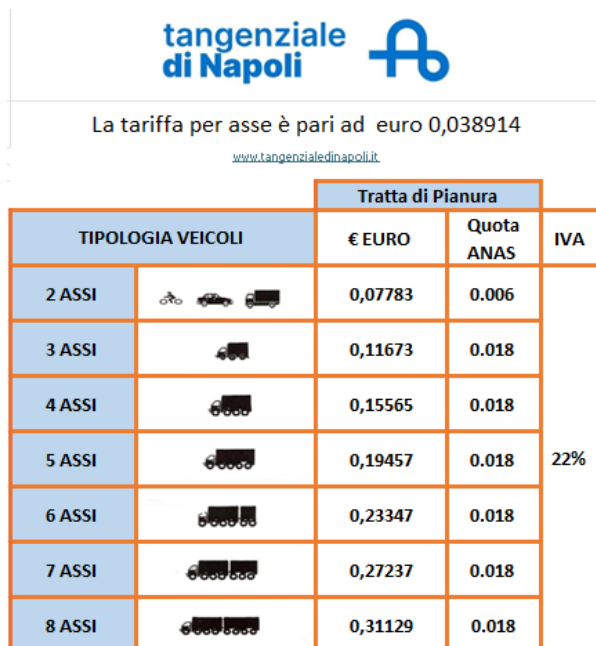
Riguardo all'evoluzione normativa si rimanda a quanto riportato in premessa. Il pedaggio viene convenzionalmente determinato e le disposizioni contrattuali delle convenzioni di concessione escludono qualsiasi autonomia o discrezionalità nella quantificazione, sia della tariffa inizialmente prevista in convenzione (parametrata ai costi di realizzazione e gestione dell'infrastruttura, alla durata della concessione nonché ad eventuali contributi dall'erario pubblico) sia nel suo adeguamento che avviene a cadenza annuale.

Le tariffe chilometriche unitarie sono differenziate per tipologia di veicolo (secondo un sistema di classificazione basato sul numero di assi e articolato su otto classi veicolari) nonché per tipologia di strada (ovvero se si sia in presenza di una tratta classificata come di pianura o di montagna (Tangenziale ha unicamente una tratta in pianura), data la differenza in costi di costruzione e gestione). Il calcolo del pedaggio è quindi effettuato moltiplicando la tariffa unitaria per una lunghezza convenzionale in chilometri, per la Società pari a 10 chilometro/transito, applicando l'aliquota IVA in misura ordinaria (22% attualmente) e arrotondando matematicamente il risultato (per eccesso o per difetto) ai 5 centesimi di euro. Alla tariffa unitaria viene inoltre aggiunto per previsione normativa, anche un sovracanone (anch'esso soggetto a IVA) destinato alla concessionaria statale ANAS SpA e finalizzato alla manutenzione della rete stradale non a pedaggio da quest'ultima gestita.

Sono soggetti al pagamento del pedaggio autostradale tutti i veicoli ammessi alla circolazione in autostrada ai sensi del D.Lgs. n.285/1992 "Nuovo codice della strada". Sono esentati dal pagamento del pedaggio esclusivamente i veicoli individuati all'interno dell'Art. 373 del D.P.R. n.495/1992 "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada" (veicoli delle Forze dell'Ordine, veicoli di soccorso sanitario, ecc.).

b) differenziazione degli oneri per l'infrastruttura o dei diritti di utenza in funzione della categoria del veicolo e del tipo di veicolo pesante;

La tariffa unitaria al km applicata dipende dal tipo di veicolo utilizzato (numero assi), arrotondata ai 5 cent. Tangenziale ha solo una tratta in pianura.



The screenshot shows the Tangenziale di Napoli logo and the text: "La tariffa per asse è pari ad euro 0,038914" and "www.tangenzialedinapoli.it". Below this is a table titled "Tratta di Pianura" with the following data:

TIPOLOGIA VEICOLI		€ EURO	Quota ANAS	IVA
2 ASSI	  	0,07783	0.006	22%
3 ASSI		0,11673	0.018	
4 ASSI		0,15565	0.018	
5 ASSI		0,19457	0.018	
6 ASSI		0,23347	0.018	
7 ASSI		0,27237	0.018	
8 ASSI		0,31129	0.018	

c) differenziazione degli oneri per l'infrastruttura o dei diritti di utenza in funzione delle prestazioni ambientali dei veicoli a norma degli articoli 7 octies, 7 octies bis o 7

Attualmente non applicata

d) se del caso, differenziazione degli oneri per l'infrastruttura in funzione dell'ora, del tipo di giorno o della stagione a norma dell'articolo 7 octies, paragrafo 1 ;

Attualmente non applicata. Nella Convenzione vigente è prevista la possibilità per il Concessionario di essere autorizzato dal Concedente ad applicare forme di modulazione tariffaria ulteriori anche basate su tali criteri

e) onere per i costi esterni imposto per ciascuna combinazione di classe di veicoli, tipo di strada e periodo di tempo;

Non risulta applicato.

f) onere medio ponderato per l'infrastruttura e introiti totali derivanti dalla riscossione di tale onere;

Di seguito riportata la tabella riepilogativa dei Ricavi netti da pedaggio da transiti ordinari e dei Veicoli KM in migliaia paganti per classi tariffarie riferite all'anno 2023:

	Anno 2023											
	Ricavi netti da pedaggio da transiti ordinari per classi tariffarie (€/000)						Veicoli km in migliaia paganti per classi tariffarie					
	A	B	3	4	5	Totale	A	B	3	4	5	Totale
Gennaio	5.359	-	15	6	10	5.390	62.627	-	112	39	34	62.812
Febbraio	5.133	-	15	7	9	5.164	65.378	-	111	37	36	65.562
Marzo	6.012	-	19	9	13	6.053	73.343	-	136	48	48	73.575
Aprile	5.603	-	18	8	13	5.641	68.358	-	130	45	47	68.581
Maggio	6.006	-	20	10	15	6.052	73.278	-	151	60	54	73.543
Giugno	6.069	-	21	10	18	6.118	73.698	-	160	64	65	73.986
Luglio	5.603	-	18	8	13	5.641	68.358	-	130	45	47	68.581
Agosto	6.006	-	20	10	15	6.052	73.278	-	151	60	54	73.543
Settembre	6.069	-	21	10	18	6.118	73.698	-	160	64	65	73.986
Ottobre	5.987	-	20	12	16	6.035	73.037	-	151	67	60	73.315
Novembre	5.548	-	16	9	15	5.589	67.688	-	122	54	57	67.921
Dicembre	3.939	-	13	5	11	3.968	48.741	-	99	24	40	48.904
Totale	67.335	-	218	104	164	67.821	821.482	-	1.610	608	608	824.308

Introito medio € 0,10 0,16 0,21 0,33 0,10

Si precisa che i valori indicati sono calcolati sul totale che è rappresentato al netto degli eventuali sconti applicati all'utenza.

Modalità di incasso %			
Contanti	Tessere	Telepass	Altre
38,78%	7,50%	49,15%	4,60%

La scheda COAN è rappresentata dai Veicoli km in migliaia paganti per classi tariffarie.

Sistema semi-chiuso: Il pedaggio è un corrispettivo dovuto alla società concessionaria commisurato alla classe di appartenenza dei veicoli e, in maniera convenzionale, alla percorrenza chilometrica effettuata, ove la classe del veicolo viene determinata al passaggio alle stazioni di esazione, posizionate lungo l'infrastruttura stessa in ottemperanza ai contenuti del contratto di concessione.

Traffico Pagante: si intendono i veicoli*chilometro (vkm) statistici epurati dai veicoli esenti a norma di legge (art. 373 del regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada) e dai veicoli con esenzione parziale (auto sociali che viaggiano sulle tratte di propria competenza)

g) introiti totali derivanti dalla riscossione degli oneri per i costi esterni;

Non risulta applicato.

h) introiti totali derivanti dalla riscossione degli oneri connessi alla congestione del traffico per categoria di veicolo;

Non applicati oneri di congestione

i) introiti totali derivanti dalle maggiorazioni e i tratti stradali su cui sono stati

Non applicate maggiorazioni

j) introiti totali derivanti dalla riscossione dei pedaggi o dei diritti di utenza o, se del caso, entrambi

Si riportano nella seguente tabella i ricavi da pedaggio di TANA, riferiti all'ultimo Bilancio approvato (esercizio 2023) con evidenza della quota/parte riferita al canone, all'extra canone e all'iva), riferiti a dati dell'ultimo bilancio approvato.

Anno 2023 (€/000)	
Ricavi da pedaggio	61.333
Canone	1.508
Extra Canone	4.980
IVA	14.921

Secondo i Principi Contabili Nazionali.

k) uso degli introiti derivanti dall'applicazione della presente direttiva e modo in cui tale uso ha consentito allo Stato membro di conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 9, paragrafo 2, o qualora tali introiti siano destinati al bilancio generale le informazioni sul livello di spesa assegnata all'infrastruttura del trasporto stradale e ai progetti di trasporto sostenibile;

Dato non nelle disponibilità della Società Concessionaria

l) evoluzione della quota di veicoli appartenenti alle varie classi di emissione sulle strade a pedaggio

Dati non nelle disponibilità della Società Concessionaria