

(allegato III direttiva 2006/38/CE)

PRINCIPI FONDAMENTALI PER L'ATTRIBUZIONE DEI COSTI E IL CALCOLO DEI PEDAGGI

Il presente allegato stabilisce i principi fondamentali per il calcolo dei pedaggi medi ponderati in modo da rispecchiare l'articolo 3, comma 9. L'obbligo di correlare i pedaggi ai costi non pregiudica la libertà di scegliere, a norma dell'art. 4, comma 1, di non recuperare la totalità dei costi attraverso la riscossione dei pedaggi o la libertà, a norma dell'articolo 3, comma 1°, di differenziare gli importi di pedaggi specifici dal pedaggio medio.

L'applicazione dei presenti principi deve essere pienamente conforme agli altri obblighi previsti dalla normativa comunitaria, in particolare il requisito per i contratti di concessione da assegnare a norma del decreto legislativo n. 163/2006 e di altri strumenti comunitari nel settore degli appalti pubblici.

Se lo Stato si impegna in una negoziazione con uno o più terzi per definire un contratto di concessione relativo alla costruzione o al funzionamento di una parte della sua infrastruttura o a tal fine si impegna in un processo analogo in base alla legislazione nazionale o un accordo concluso dal governo di un altro Stato, la conformità ai presenti principi è valutata in base ai risultati di tale negoziazione.

1. Definizione della rete e degli autoveicoli contemplati

— Qualora non venga applicato un unico sistema di pedaggio all'intera rete stradale transeuropea, si deve precisare in modo specifico la parte o le parti della rete che non è soggetta/non sono soggette ad un sistema di pedaggio nonché il sistema utilizzato per classificare gli autoveicoli ai fini della differenziazione dei pedaggi. Si deve, inoltre, precisare se si estende il campo di applicazione del sistema di pedaggio per comprendere gli autoveicoli al di sotto del limite di 12 tonnellate.

— Qualora si scelga di adottare politiche diverse in materia di recupero dei costi per differenti parti della rete (come consentito ai sensi dell'articolo 4, comma 1), ogni parte chiaramente definita della rete deve formare oggetto di un calcolo dei costi separato. Si può scegliere di ripartire la rete in un certo numero di parti chiaramente definite così da fissare modalità separate di concessione o un processo analogo per ciascuna parte.

2. Costi dell'infrastruttura**2.1. Costo dell'investimento**

— Il costo dell'investimento deve includere i costi di costruzione (compreso il costo di finanziamento) e i costi di sviluppo dell'infrastruttura più, se del caso, la remunerazione del capitale investito o il margine di utile. Vanno inoltre inclusi i costi per l'acquisizione del terreno, la pianificazione, la progettazione, la supervisione dei contratti di costruzione, la gestione del progetto, le ricerche archeologiche e le indagini del suolo nonché altri costi accessori pertinenti.

— Il recupero dei costi di costruzione deve basarsi sulla durata di vita predeterminata dell'infrastruttura o su un altro periodo (non inferiore a 20 anni) che possa essere considerato appropriato per motivi di finanziamento mediante un contratto di concessione o in altro modo. La durata del periodo di ammortamento può essere una variabile fondamentale nei negoziati per la definizione di contratti di concessione, specie se lo Stato, in quanto parte del contratto, intenda fissare un massimale per quanto riguarda il pedaggio medio ponderato applicabile.



— Fatto salvo il calcolo del costo dell'investimento, il recupero dei costi:

- a) può essere ripartito uniformemente sul periodo di ammortamento o ponderato sui primi anni, gli anni centrali o gli ultimi anni, purché tale ponderazione sia applicata in modo trasparente;
- b) può prevedere l'indicizzazione dei pedaggi sul periodo di ammortamento.

— Tutti i costi storici devono essere basati sugli importi pagati. I costi ancora da sostenere saranno basati su previsioni ragionevoli.

— Gli investimenti pubblici possono essere considerati prestiti finanziati. Il tasso d'interesse da applicare ai costi storici è il tasso applicato ai prestiti pubblici.

— La ripartizione dei costi sugli autoveicoli pesanti deve essere effettuata su una base obiettiva e trasparente, che tenga conto della proporzione del traffico di autoveicoli pesanti sulla rete e dei costi connessi. Gli autoveicoli/km percorsi dagli autoveicoli pesanti possono a tal fine essere adeguati mediante "fattori di equivalenza" oggettivamente giustificati come quelli di cui al punto 4. L'applicazione dei fattori di equivalenza può tener conto della costruzione di strade sviluppata per fasi o facente uso di un approccio basato su un lungo ciclo vitale.

— Le riserve per la remunerazione del capitale o il margine di utile stimati devono essere ragionevoli alla luce delle condizioni di mercato e possono essere differenziate allo scopo di fornire a terzi contraenti incentivi sui risultati per quanto riguarda i requisiti di qualità del servizio. La remunerazione del capitale può essere valutata mediante indicatori economici quali il TIR (tasso interno di rendimento) o il CMPC/WACC (costo medio ponderato del capitale).

2.2. Costi annuali di manutenzione e costi di riparazioni strutturali.

— Questi costi devono includere sia i costi annuali di manutenzione della rete sia i costi periodici relativi alla riparazione, al rinforzo e al rinnovo degli strati di asfalto, al fine di assicurare che il livello di funzionalità operativa della rete sia costante nel tempo.

— I costi devono essere ripartiti fra il traffico di autoveicoli pesanti e altri tipi di traffico in base a quote effettive e previste di autoveicoli/km e possono essere adeguati mediante fattori di equivalenza oggettivamente giustificati come quelli di cui al punto 4.

3. Costi inerenti al funzionamento, alla gestione e al sistema di pedaggio

Vi sono compresi tutti i costi sostenuti dall'operatore dell'infrastruttura che non rientrano nella sezione 2 e che riguardano l'attuazione, il funzionamento e la gestione dell'infrastruttura e del sistema di pedaggio. Essi comprendono in particolare:

— i costi per la costruzione, la posa e il mantenimento delle cabine di pedaggio e altri sistemi di pagamento,

— le spese quotidiane di funzionamento, di amministrazione e di applicazione del sistema di riscossione del pedaggio,

— le tasse e i diritti amministrativi relativi ai contratti di concessione,

— le spese di gestione, amministrazione e servizio relative al funzionamento dell'infrastruttura.



I costi possono includere una remunerazione del capitale o il margine di utile che rispecchi il grado del rischio trasferito.

Tali costi devono essere ripartiti su una base equa e trasparente fra tutte le classi di autoveicoli soggette al sistema di pedaggio.

4. Quota di traffico merci, fattori di equivalenza e meccanismo di correzione

— Il calcolo dei pedaggi deve basarsi su quote effettive o previste di autoveicoli/km di autoveicoli pesanti adeguate, se del caso, mediante fattori di equivalenza, per tenere debitamente conto dell'aumento dei costi di costruzione e di riparazione dell'infrastruttura a causa del suo utilizzo da parte degli automezzi.

— Nella tabella sottostante è fornita una serie di fattori indicativi di equivalenza. Qualora siano utilizzati eventuali fattori di equivalenza che differiscano da quelli presentati nella tabella, questi devono comunque essere basati su criteri obiettivamente giustificabili e resi pubblici.

Classe dell'autoveicolo [1]	Fattori di equivalenza		
	Riparazioni strutturali [2]	Investimenti	Manutenzione annuale
Compresi fra 3,5 t e 7,5 t, classe 0	1	1	1
> 7,5 t, classe I	1,96	1	1
> 7,5 t, classe II	3,47	1	1
> 7,5 t, classe III	5,72	1	1

[1] Cfr. allegato II per la determinazione della classe di autoveicolo.

[2] Le classi degli autoveicoli corrispondono a un carico per asse rispettivamente pari a: 5,5; 6,5; 7,5 e 8,5 tonnellate.

— I sistemi di pedaggio basati su previsioni di livelli di traffico devono prevedere un meccanismo di correzione con il quale i pedaggi sono adeguati periodicamente per correggere eventuali recuperi di costi per difetto o per eccesso dovuti a errori di previsione.

