

Allegato A - delibera n. 86/2017 del 23 giugno 2017

Elementi per la definizione dello Schema di concessione e Sistema tariffario di pedaggio relativi alle tratte autostradali A5 – Torino – Ivrea – Quincinetto, A4/A5 – Ivrea – Santhià, Sistema Tangenziale di Torino, Diramazione Torino-Pinerolo, A21 – Torino – Alessandria – Piacenza

SOMMARIO

PREMESSA	3
I - ELEMENTI PER LA DEFINIZIONE DELLO SCHEMA DI CONCESSIONE	
1. Oggetto dell'affidamento	4
2. Durata della concessione	4
3. Trattamento del rischio traffico	4
4. Obiettivi di qualità del servizio	5
5. Allocazione dei rischi relativi alle fasi di progettazione e costruzione	5
6. Regolazione tariffaria e relativi obblighi informativi	5
7. Revisione del Piano Economico Finanziario	6
II. SISTEMA TARIFFARIO DI PEDAGGIO	
Sezione 1	
1. Principi generali	7
2. Definizioni	7
3. Individuazione delle attività pertinenti	8
4. Applicazione del metodo del price cap	9
5. Tariffa unitaria media	9
6. Modulazione tariffaria	11
Sezione 2	
7. Criteri generali di ammissibilità dei costi	12
8. Criteri di ammissibilità dei costi operativi	12
9. Trattamento dei margini da attività commerciali	13
10. Capitale Investito Netto (CIN)	13
11. Criteri di ammissibilità degli investimenti	13
12. Principi per la quantificazione degli investimenti in beni reversibili	14
13. Criteri di determinazione dei costi di capitale ai fini tariffari	14
14. Tasso di remunerazione del capitale investito	15
Sezione 3	
15. Dinamica della tariffa unitaria media	18
16. Tasso di inflazione programmato	18
17. Obiettivo di incremento di produttività da efficientamento	19
18. Dinamica della componente tariffaria di costruzione	20
19. Gli elementi della componente tariffaria $\Delta t+1$	20
20. Meccanismi di premi/penalità con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi	20
21. Meccanismo di penalità per il ritardo nell'effettuazione degli investimenti rispetto al cronoprogramma	23
22. Poste figurative	24
23. Monitoraggio annuale della qualità e degli investimenti	24
Sezione 4	
24. Obblighi di separazione contabile	25
25. Obblighi informativi al Concedente e all'Autorità	26
ALLEGATI	
Tabella 1 Schema di contabilità regolatoria	27
Tabella 2 Schema di Piano Finanziario Regolatorio	28
PARTE I	
QUESITO 1 ELEMENTI PER LA DEFINIZIONE DELLO SCHEMA DI CONCESSIONE	29
PARTE II	
QUESITO 2 STRUTTURA DEL SISTEMA TARIFFARIO	29
QUESITO 3 DINAMICA TARIFFARIA	29
QUESITO 4 TASSO DI REMUNERAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO	29
QUESITO 5 SEPARAZIONE CONTABILE	29
QUESITO 6 QUALITÀ	29
QUESITO 7 MODULAZIONE TARIFFARIA	29

PREMESSA

L'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, nell'istituire - nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481 - l'Autorità di regolazione dei trasporti (nel seguito, Autorità), ha, tra l'altro, previsto che la stessa:

- provvede *“a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali ed alle reti autostradali (...), nonché in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci in ambito nazionale, locale e urbano anche collegata a stazioni, aeroporti e porti”* (comma 2, lettera a);
- provvede *“a definire in relazione (...) alle diverse infrastrutture, il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture di trasporto”* (comma 2, lettera e);
- *“determina i criteri per la redazione della contabilità delle imprese regolate”* (comma 3, lettera b).

Ai sensi del comma 2, lettera g), del citato art. 37, inoltre, l'Autorità provvede, *“con particolare riferimento al settore autostradale, a stabilire per le nuove concessioni sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del price cap, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per ciascuna concessione; a definire gli schemi di concessione da inserire nei bandi di gara relativi alla gestione o costruzione; a definire gli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per le nuove concessioni; a definire gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, allo scopo di promuovere una gestione plurale sulle diverse tratte e stimolare la concorrenza per confronto”*.

Il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e s.m.i. (di seguito: Codice), in attuazione della direttiva 23 febbraio 2014, n. 2014/23/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, dedica la parte III alla disciplina organica dei contratti di concessione.

Il presente documento, nell'ambito del procedimento avviato con delibera n. 83/2017 del 31 maggio 2017, con esclusivo riferimento alla nuova concessione afferente alle tratte autostradali (aventi un'estesa chilometrica complessiva pari a km 320,85)

- A5 – Torino – Ivrea – Quincinetto (km 51,29);
- A4/A5 – Ivrea – Santhià (km 23,65);
- Sistema Tangenziale di Torino (km 56,38);
- Diramazione Torino – Pinerolo (km 24,63);
- A21 – Torino – Alessandria – Piacenza (km 164,90);

individua gli elementi per la definizione dello schema di concessione da inserire a cura del concedente nel bando di gara (Parte I), nonché il Sistema tariffario di pedaggio, basato sul metodo del *price cap* e con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale (Parte II).

I - ELEMENTI PER LA DEFINIZIONE DELLO SCHEMA DI CONCESSIONE

Lo schema di concessione da inserire a cura del concedente nel bando di gara, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lett. g), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'affidamento delle tratte autostradali A5 – Torino – Ivrea – Quincinetto, A4/A5 – Ivrea – Santhià, Sistema Tangenziale di Torino, Dircamazione Torino – Pinerolo, A21 – Torino – Alessandria – Piacenza, contiene, in particolare, le previsioni di seguito illustrate.

1. Oggetto dell'affidamento

1.1 Al riguardo lo schema di concessione, anche ai fini della definizione degli effettivi livelli tariffari, definisce le prestazioni oggetto di affidamento al concessionario, almeno secondo la seguente articolazione:

- a) gestione e sfruttamento economico di infrastrutture autostradali da parte del concessionario per la durata della concessione;
- b) progettazione di opere e/o di interventi di manutenzione straordinaria;
- c) realizzazione di opere e/o interventi di manutenzione straordinaria;
- d) ogni attività connessa alla gestione delle infrastrutture autostradali, anche da realizzare;
- e) manutenzione ordinaria di infrastrutture autostradali, secondo le previsioni del progetto esecutivo e del programma dei lavori di manutenzione.

Le suddette prestazioni devono essere dettagliate nel cronoprogramma allegato alla convenzione di concessione.

1.2 Nella previsione relativa all'oggetto le parti convengono altresì che l'importo dei lavori approvato dal concedente, come risultante dal Piano Economico Finanziario *[che costituisce specifico allegato alla convenzione]*, fatte salve le ipotesi espressamente previste di revisione dello stesso, è da intendersi fisso ed invariabile.

2. Durata della concessione

2.1 La durata complessiva della concessione è articolata, specificandone il numero di mesi/anni, secondo le seguenti fasi, più precisamente dettagliate nel cronoprogramma:

- a) progettazione delle opere e/o degli interventi di manutenzione straordinaria da realizzare;
- b) realizzazione delle opere e/o degli interventi di manutenzione straordinaria da realizzare;
- c) gestione funzionale delle infrastrutture autostradali oggetto della concessione.

2.2 Per le concessioni ultra quinquennali deve trovare applicazione quanto stabilito dall'art. 168, comma 2, del d.lgs. n.50/2016.

3. Trattamento del rischio traffico

3.1 Al riguardo, anche ai fini della definizione degli effettivi livelli tariffari, lo schema di concessione prevede che:

- a) nell'ambito del rischio operativo, il rischio traffico è assunto dal concessionario sulla base della stima risultante dall'esito degli atti di gara;

b) il concessionario si obbliga a far gravare gli effetti economici correlati al rischio traffico esclusivamente sulla gestione economica della pertinente tratta autostradale.

3.2 Le parti conseguentemente convengono che, a fronte dell'eventuale riduzione degli effettivi volumi di traffico rispetto ai valori stimati derivanti dall'applicazione delle metodologie descritte al successivo punto 5 della parte II, riportati nell'apposito prospetto del Piano Economico Finanziario, il concessionario non ha diritto a richiedere la revisione del piano stesso.

4. Obiettivi di qualità del servizio

4.1 In proposito, anche ai fini della definizione degli effettivi livelli tariffari, lo schema di concessione:

- a) individua i livelli generali di qualità riferiti al complesso delle prestazioni e i livelli specifici di qualità *[entrambi oggetto di un allegato alla convenzione]* riferiti alla singola prestazione da garantire all'utente, che il concessionario si obbliga a rispettare, anche sulla base di eventuali provvedimenti adottati dall'Autorità;
- b) prevede che i valori previsionali ed effettivi relativi a ciascun indicatore siano trasmessi almeno annualmente al concedente, nonché all'Autorità;
- c) prevede che la Carta dei servizi, che il concessionario è tenuto a redigere ed aggiornare annualmente, recepisca in modo specifico i diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti del concessionario, come individuati dall'Autorità con proprio provvedimento ai sensi dell'art. 8 del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge 24 marzo 2012, n. 27.

5. Allocazione dei rischi relativi alle fasi di progettazione e costruzione

5.1 L'equilibrio economico finanziario rappresenta il presupposto per la corretta allocazione dei rischi.

5.2 Al riguardo, anche ai fini della definizione degli effettivi livelli tariffari, lo schema di concessione prevede l'assunzione, da parte del Concessionario, dei rischi inerenti le fasi di progettazione (qualora sia posto a base di gara il quadro esigenziale) e costruzione, declinati in modo da ricomprenservi quantomeno le seguenti tipologie:

- a) rischio di progettazione;
- b) rischio di esecuzione dell'opera difforme dal progetto;
- c) rischio di aumento del costo dei fattori produttivi o di inadeguatezza o indisponibilità di quelli previsti nel progetto;
- d) rischio di errata valutazione dei costi e tempi di costruzione;
- e) rischio di inadempimenti contrattuali di fornitori e subappaltatori.

6. Regolazione tariffaria e relativi obblighi informativi

6.1 Al riguardo lo schema di concessione prevede, anche tramite ricorso ad opportuni allegati, che:

- a) il Sistema tariffario;
- b) la predisposizione del sistema di contabilità dei costi e la redazione della contabilità regolatoria delle attività autostradali, da riconciliarsi con la contabilità generale redatta in conformità alla normativa vigente;

- c) la tenuta di una distinta contabilità regolatoria per ogni altra attività diversa da quella di cui alla lettera b);
 - d) la trasmissione dei relativi dati al concedente nonché all'Autorità;
- sono specificatamente regolati secondo i criteri e le modalità definiti dal Sistema tariffario di pedaggio relativo alle tratte autostradali oggetto della concessione (v. Parte II).

7. Revisione del Piano Economico Finanziario

- 7.1 Il Piano Economico Finanziario è il documento contenente tutte le informazioni che il concessionario rappresenta al concedente, necessarie ai fini dell'analisi e della verifica delle condizioni di convenienza economica e sostenibilità finanziaria della concessione.
- 7.2 Al riguardo, anche ai fini della definizione degli effettivi livelli tariffari, lo schema di concessione prevede che può procedersi alla revisione del Piano Economico Finanziario, da attuarsi mediante la rideterminazione delle condizioni di equilibrio¹, qualora si verificano fatti non riconducibili al concessionario che incidono sull'equilibrio economico finanziario.
- 7.3 Costituiscono fatti non riconducibili al concessionario: a) le sopravvenienze normative e/o regolamentari capaci di incidere anche in via mediata sull'equilibrio economico finanziario; b) i casi di forza maggiore da specificarsi nello Schema di convenzione allo scopo di evidenziarne il carattere di assoluta eccezionalità; c) le ipotesi di compromissione dell'equilibrio economico finanziario conseguenti ad eventuali modifiche del contratto di concessione di cui all'art. 175 del Codice, dai commi 1 a 4, con l'eccezione delle ipotesi di modifiche soggettive del concessionario.
- 7.4 Nella previsione concernente le ipotesi di revisione del Piano Economico Finanziario le parti convengono altresì che lo schema di atto aggiuntivo contenente la relativa proposta di revisione, corredato di tutta la correlata documentazione, è trasmesso all'Autorità per il parere di competenza.

¹ Per la valutazione delle condizioni di convenienza economica e sostenibilità finanziaria, come definita nell'art. 3, comma 1, lettera fff) del d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50, il concedente fa riferimento ai seguenti indicatori:

- sostenibilità finanziaria
 - DSCR (Debt Service Cover Ratio);
 - LLCR (Long Life Cover Ratio);
- valutazione della capacità del progetto/investimento di generare ricchezza e redditività dell'operatore economico:
 - TIR (Tasso Interno di Rendimento);
 - VAN (Valore Attuale Netto).

II. SISTEMA TARIFFARIO DI PEDAGGIO

Sezione 1

1. Principi generali

- 1.1 Il Sistema tariffario si fonda sull'assunto che l'affidamento congiunto in concessione delle tratte autostradali indicate in premessa avviene in esito ad un procedimento di gara basato sull'offerta economicamente più vantaggiosa.
- 1.2 Una volta resi noti agli offerenti il livello tariffario massimo iniziale e le previsioni dei volumi di traffico, come indicati dal concedente, nonché il valore del parametro X di efficientamento sulla componente tariffaria gestionale, come fissato dall'Autorità (v. punto 17), la tariffa unitaria media iniziale, proposta dai partecipanti alla procedura di gara e soggetta al meccanismo di *price cap*, costituisce uno dei parametri rilevanti ai fini della valutazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa.
- 1.3 Il concedente, nel definire i criteri a base della procedura di gara si avvale dei riferimenti e dei criteri forniti dall'Autorità per la determinazione della componente tariffaria gestionale, in particolare per l'individuazione del livello tariffario massimo di partenza.
- 1.4 Il Sistema tariffario è caratterizzato da:
 - a) definizione di un periodo regolatorio su base quinquennale;
 - b) distinzione delle attività tra:
 - b.1) direttamente soggette a regolazione tariffaria;
 - b.2) non direttamente soggette a regolazione tariffaria, ma rilevanti ai fini della destinazione della extraprofitabilità generata in virtù dello svolgimento di attività accessorie (v. punto 3.1.b);
 - b.3) non pertinenti;
 - c) definizione delle modalità di determinazione delle tariffe di pedaggio, attraverso:
 - c.1) applicazione del metodo del *price cap*, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale, applicato ad un livello di pedaggio di partenza definito dal concedente e/o risultante all'esito della procedura competitiva;
 - c.2) individuazione del perimetro dei costi ammissibili del concessionario e relativa valorizzazione;
 - d) definizione di obblighi di separazione contabile a carico del concessionario e previsione del relativo sistema di contabilità regolatoria.

2. Definizioni

- 2.1 **Periodo concessorio:** il periodo di durata della concessione, fissato dal concedente, sulla base del quale sono redatti il Piano Finanziario Regolatorio e il Piano Economico Finanziario.
- 2.2 **Periodo regolatorio:** il periodo di cinque anni, al termine del quale i parametri del *price cap* e del WACC sono soggetti ad aggiornamento.
- 2.3 **Price cap:** è il metodo di definizione e adeguamento tariffario, che identifica un vincolo superiore alla dinamica della tariffa media, per ciascun anno del periodo regolatorio, nonché un riallineamento

della stessa, con specifico riferimento alla componente tariffaria di gestione, attraverso l'applicazione dell'indicatore di produttività X.

- 2.4 **Indicatore di produttività X:** è il fattore percentuale di adeguamento annuale della componente tariffaria di gestione valido per ciascun periodo regolatorio (ed eventualmente modulato all'interno dello stesso), fissato dall'Autorità sulla base dell'obiettivo di incremento di efficienza minimo come risultante dalle evidenze del modello econometrico sulle "frontiere di efficienza" posto a base della delibera n.70/2016.
- 2.5 **Asset reversibili:** sono gli asset da devolvere gratuitamente al concedente alla scadenza della concessione, ammortizzati in ogni esercizio in relazione alla loro residua possibilità di utilizzazione, tenuto conto della durata della concessione.
- 2.6 **Asset non reversibili:** sono prevalentemente costituiti da beni tangibili quali immobili, automezzi, mobili, arredi, macchine d'ufficio, non devolvibili gratuitamente al concedente alla scadenza della concessione, ammortizzati in ogni esercizio in relazione alla loro residua possibilità di utilizzazione, tenuto conto della vita utile e dell'eventuale valore residuo.
- 2.7 **Modello econometrico delle frontiere di efficienza:** è il modello adottato dall'Autorità per individuare, sulla base di analisi di *benchmark* effettuate a partire dai dati storici dei concessionari autostradali nazionali, i costi efficienti degli stessi in funzione delle estese chilometriche delle tratte autostradali esercite.
- 2.8 **Piano Finanziario Regolatorio:** è il modello di pianificazione finanziario-regolatoria unificato, che il concessionario redige in conformità allo schema adottato dall'Autorità (Allegato - Tabella 2), da allegare alla concessione e da aggiornare annualmente, per la verifica di conformità del sistema tariffario adottato dal concessionario stesso.
- 2.9 **Poste figurative:** componenti tariffarie figurative, di segno positivo o negativo, finalizzate ad assicurare gradualità nell'evoluzione della tariffa, anche al fine di evitare squilibri di sistema.

3. Individuazione delle attività pertinenti

- 3.1 Ai fini della disciplina del sistema tariffario, le attività del concessionario sono distinte in:
- a) **Attività autostradali:** attività attinenti alla progettazione, costruzione, gestione, nonché alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle tratte autostradali destinate alla circolazione dei veicoli;
 - b) **Attività accessorie:** attività collegate allo sfruttamento commerciale delle aree e delle pertinenze autostradali, non correlate alla circolazione dei veicoli, ivi compresi (i) servizi di distribuzione carbolubrificanti e delle attività commerciali e ristorative nelle aree di servizio, (ii) cavidotti; (iii) segnaletica e pannelli informativi; (iv) servizi tecnologici ed informativi;
 - c) **Attività non pertinenti:** attività diverse da quelle indicate alle lettere a) e b).
- 3.2 Il sistema tariffario di pedaggio afferisce esclusivamente alle attività autostradali, fatto salvo l'assorbimento dell'extraprofitto relativo alle attività accessorie, di cui al punto 0.

4. Applicazione del metodo del *price cap*

- 4.1 La tariffa derivante dall'applicazione della metodologia del *price cap* persegue la finalità di assicurare:
- a) una dinamica annua della componente tariffaria di gestione di cui al punto 5.4 coerente con il conseguimento di un obiettivo di recupero di produttività;
 - b) che, con riferimento alla durata del periodo concessorio, il concessionario ottenga, nel rispetto del principio di correlazione ai costi come riconosciuti dal concedente sulla base dei principi e criteri definiti dall'Autorità (v. Sezione 2), una redditività orientata al tasso reale di remunerazione del capitale *pre-tax* di cui al punto 14, in considerazione:
 - degli investimenti effettuati su asset di funzionamento del concessionario (non reversibili), ove pertinenti ed efficienti;
 - degli investimenti effettuati su asset oggetto di concessione (reversibili), ivi compreso l'onere di subentro.
- 4.2 La corretta applicazione del sistema tariffario è annualmente riscontrata dall'Autorità nell'esercizio delle funzioni attribuite dall'art.37, comma 3 del d.l. 201/2011. A seguito della trasmissione del Piano Finanziario Regolatorio, l'Autorità in particolare verifica le seguenti condizioni:
- a) applicazione della metodologia del *price cap*, di cui al punto 15, alla componente tariffaria di gestione di cui al punto 5.4;
 - b) uguaglianza del valore attualizzato dei ricavi da pedaggio attesi, correlati alla componente tariffaria di costruzione, e dei costi ammissibili attesi afferenti agli investimenti, ottenuto scontando i relativi importi al tasso nominale di remunerazione del capitale di cui al punto 14.6;
 - c) azzeramento del valore attualizzato delle eventuali poste figurative, di cui al punto 22, ottenuto scontando i relativi importi al tasso nominale di remunerazione del capitale di cui al punto 14.6;
 - d) rispetto dei principi e dei criteri di ammissibilità di cui alla Sezione 2.

5. Tariffa unitaria media

- 5.1 La tariffa unitaria media è il prezzo unitario medio, espresso in euro per veicolo*km, dei pedaggi praticati dal concessionario alle diverse classi di veicoli e tipologie di tratta autostradale, ponderato con i volumi di traffico.
- 5.2 La tariffa unitaria media è determinata al netto:
- a) di quanto il concessionario è tenuto a corrispondere ai soggetti legittimati, ovvero:
- a.1) canone annuo ai sensi dell'art. 1, comma 1020, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, fissato in misura pari al 2,4% dei proventi netti dei pedaggi;
 - a.2) integrazione al canone di cui all'art. 19 del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, conv. l. 122/2010;
 - a.3) imposte;
- b) degli oneri supplementari a carico dei mezzi d'opera per l'adeguamento delle infrastrutture stradali di cui all'art. 34, comma 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.
- 5.3 La tariffa unitaria media T_t relativa all'anno t è quindi definita come:

$$T_t = \frac{\sum_{i=1}^n p_i^t q_i^t}{\sum_{i=1}^n q_i^t}$$

dove p_i^t e q_i^t indicano, rispettivamente, le tariffe chilometriche ed i chilometri percorsi da veicoli appartenenti alla i -esima delle n classi tariffarie elementari, nell'anno t .

5.4 La tariffa unitaria media di periodo è costituita dalla somma di due distinte componenti:

- a) **componente tariffaria di gestione (T_G)**: finalizzata (i) ad assicurare, sulla base del livello tariffario iniziale proposto dall'aggiudicatario della gara e dell'indicatore di produttività X predefinito, che il flusso attualizzato di ricavi, valutato in correlazione ai volumi di traffico riportati nel Piano Economico Finanziario, sia pari al livello, stimato dal concessionario, del flusso attualizzato dei propri costi operativi, ivi comprese le manutenzioni ordinarie, nonché (ii) ad assicurare il recupero dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione) afferenti agli asset di funzionamento del concessionario, non reversibili al termine del rapporto concessorio;
- b) **componente tariffaria di costruzione (T_K)**: finalizzata a permettere il recupero dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione) afferenti agli asset reversibili al termine del rapporto concessorio, ivi compresi l'onere di subentro da corrispondere al concessionario uscente e le opere realizzate in dipendenza dei piani di investimento oggetto di concessione.

5.5 Ai fini del corretto calcolo delle componenti tariffarie di cui al punto 5.4:

- il livello dei costi di gestione C_G viene determinato secondo la seguente formula:

$$C_G = (C_o - E_{aa}) + C_{a,nr} + C_{rc,nr}$$

- il livello dei costi di costruzione C_K viene determinato secondo la seguente formula:

$$C_K = C_{a,r} + C_{rc,r}$$

dove:

- C_o indica i costi operativi, ivi comprese le manutenzioni ordinarie;
- E_{aa} indica l'extraprofitto derivante dalle attività accessorie, come meglio specificato al punto 0;
- $C_{a,nr}$ indica i costi di ammortamento afferenti agli asset di funzionamento del Concessionario, non reversibili al termine del rapporto concessorio;
- $C_{rc,nr}$ indica i costi di remunerazione del capitale afferenti agli asset di funzionamento del Concessionario, non reversibili al termine del rapporto concessorio;
- $C_{a,r}$ indica i costi di ammortamento afferenti agli asset reversibili al termine del rapporto concessorio;
- $C_{rc,r}$ indica i costi di remunerazione del capitale afferenti agli asset reversibili al termine del rapporto concessorio.

Ai fini della determinazione delle suddette componenti tariffarie, la metodologia analitica impiegata per formulare le stime previsionali di traffico deve essere caratterizzata da trasparenza e riproducibilità. Deve inoltre consentire l'effettuazione di analisi di simulazione, di sensitività e di rischio da parte dei soggetti istituzionalmente legittimati.

La definizione delle componenti di costo sopra indicate è disciplinata nella Sezione 2.

La dinamica nel periodo regolatorio della tariffa unitaria media è disciplinata nella Sezione 3.

6. Modulazione tariffaria

- 6.1 Sulla base della tariffa unitaria media relativa a ciascuna annualità (v. punto 15) del periodo concessorio, il concessionario, nel rispetto della normativa vigente e a parità di ricavi complessivi, determina le tariffe afferenti alle diverse classi di veicoli e tipologie di tratta autostradale.
- 6.2 Il concessionario può concordare con il concedente modulazioni tariffarie ulteriori rispetto a quelle di cui al punto 6.1, basate, in via esemplificativa e non esaustiva, su:
- a) classificazione diversa e/o più articolata dei veicoli, con eventuale superamento del principio “asse-sagoma”, così come disciplinato dal decreto interministeriale 19 dicembre 1990, n. 2691;
 - b) classificazione dei veicoli in base all’impatto ambientale, in conformità alle previsioni contenute nel d.lgs. n. 7/2010 e s.m.i.;
 - c) classificazione delle tratte autostradali in base a criteri di valutazione delle modalità di utilizzo prevalente, dell’incidenza dei costi di costruzione e/o manutenzione, del livello di traffico;
 - d) articolazione per fasce orarie (es.: *peak/off-peak*);
 - e) differenziazione giornaliera (es.: *feriale/festivo*);
 - f) tipologia traffico merci (es.: *modale/intermodale*).
- 6.3 La modulazione tariffaria deve rispettare criteri di equità e non discriminazione tra gli utenti.

Sezione 2

7. Criteri generali di ammissibilità dei costi

7.1 L'ammissibilità ai fini tariffari dei costi operativi e di capitale, come disciplinati dal presente provvedimento, è subordinata al rispetto dei seguenti criteri generali:

- a) **pertinenza**: i costi e le altre componenti economiche negative sono considerati ammissibili se, e nella misura in cui, si riferiscono alle attività autostradali e accessorie di cui al punto 3;
- b) **congruità**: i costi e le altre componenti economiche negative sono considerati ammissibili se, e nella misura in cui, ne sia verificata l'adeguatezza rispetto ai fini stabiliti. L'adeguatezza viene valutata, di volta in volta, in relazione agli obiettivi programmati, agli andamenti storici ed al riflesso degli impegni pluriennali nel periodo concessorio;
- c) **competenza**: i costi e le altre componenti economiche negative sono ammissibili se riferibili all'esercizio di competenza economica;
- d) **imputazione al conto economico**: i costi operativi e le altre componenti economiche negative sono ammissibili se, e nella misura in cui, sono imputate al conto economico relativo all'esercizio di competenza;
- e) **separatezza**: i differenti elementi compresi nelle singole voci di costo devono essere esposti separatamente;
- f) **comparabilità dei valori**: i valori riportati nei documenti di contabilità regolatoria, di cui alla Sezione IV, devono risultare comparabili con le voci incluse nel Piano Finanziario Regolatorio;
- g) **verificabilità dei dati**: i costi indicati nei documenti di contabilità regolatoria, di cui alla Sezione IV, devono essere verificabili attraverso la riconciliazione con i dati risultanti dalla contabilità generale e dal bilancio d'esercizio.

8. Criteri di ammissibilità dei costi operativi

8.1 Per l'allocazione e l'ammissibilità dei costi operativi sono presi in considerazione, con riferimento al bilancio d'esercizio del concessionario, i costi iscrivibili alle voci 6, 7, 8, 9, 11 e 14 di cui all'articolo 2425 del codice civile, o analoghe voci in caso di adozione dei principi contabili internazionali IAS/IFRS.

8.2 Rappresentano oneri non ammissibili ai fini regolatori le tipologie di costo di seguito indicate, che in nessun caso potranno essere considerate nel perimetro dei costi operativi:

- a) oneri finanziari;
- b) oneri fiscali, ad esclusione dell'IRAP sul costo del lavoro e dei tributi locali;
- c) accantonamenti di qualsiasi natura;
- d) rettifiche di valore delle immobilizzazioni materiali e immateriali;
- e) oneri straordinari, ovvero oneri che, alla luce del criterio di pertinenza, non sono ascrivibili all'ordinario processo produttivo delle attività autostradali di cui al punto 3.1.a;
- f) oneri di qualunque tipo derivanti dall'inosservanza di norme e prescrizioni.

9. Trattamento dei margini da attività commerciali

- 9.1 L'ammontare dei costi operativi è computato al netto dell'extraprofitto generato dalle attività accessorie di cui al punto 3.1.b.
- 9.2 L'extraprofitto è determinato dalla differenza, diminuita di un profitto ragionevole – approssimato come pari al tasso di remunerazione del capitale investito di cui al punto 14.6 – fra:
- a) i ricavi derivanti da tali attività;
 - b) la somma dei costi operativi e degli eventuali ammortamenti, allocati alle medesime attività, ammissibili secondo i criteri della presente Sezione.

10. Capitale Investito Netto (CIN)

- 10.1 Il capitale investito netto (CIN), quantificato al primo gennaio di ciascun esercizio del periodo regolatorio e rivalutato con l'applicazione del tasso di inflazione programmato, è rappresentato dalla somma degli importi relativi alle seguenti immobilizzazioni materiali e immateriali, al netto degli ammortamenti, purché riconosciuti dal concedente:
- a) **asset non reversibili**, di dotazione iniziale o acquisiti nel corso della concessione, purché funzionali all'esercizio della gestione autostradale;
 - b) **asset reversibili**, relativi agli investimenti realizzati nel corso della concessione e comprensivi dell'onere di subentro, da corrispondere al concessionario uscente.
- 10.2 Fatto salvo quanto specificato nella presente Sezione, per la determinazione del capitale investito netto sono ammissibili ai fini tariffari, con riferimento all'intero periodo concessorio:
- a) i costi iscrivibili alle voci B-I e B-II dell'articolo 2424 del codice civile, al netto dell'eventuale valore residuo al termine della concessione o della vita utile;
 - b) il capitale circolante netto rappresentato dal saldo tra rimanenze, crediti verso clienti e debiti commerciali.

11. Criteri di ammissibilità degli investimenti

- 11.1 Sono ammissibili ai fini tariffari, con riferimento all'intero periodo regolatorio, i seguenti investimenti, realizzati/conferiti ed iscrivibili in bilancio:
- a) gli investimenti in asset reversibili, oggetto di concessione sulla base delle indicazioni fornite dal concedente, come descritti nel Piano Finanziario Regolatorio;
 - b) gli investimenti in asset non reversibili, strettamente necessari alle attività autostradali, come descritti nel Piano Finanziario Regolatorio;
 - c) gli ulteriori investimenti in asset reversibili, inseriti in eventuali atti aggiuntivi alla convenzione di concessione, qualora concordati con il concedente.
- 11.2 Per le componenti di seguito indicate valgono i seguenti criteri di ammissibilità:
- a) le immobilizzazioni finanziarie non sono riconosciute;
 - b) il valore dell'avviamento non è riconosciuto;
 - c) i costi di ricerca e sviluppo, nonché i diritti di brevetto industriale e le opere d'ingegno, sono riconosciuti unicamente per la quota riferibile ad impegni che discendono dal rapporto concessorio, purché approvati dal concedente;

- d) i costi per concessioni, licenze e marchi sono riconosciuti solo se relativi a voci direttamente afferenti alle attività autostradali;
- e) le immobilizzazioni materiali non reversibili sono riconosciute unicamente se relative a spese funzionali per l'esercizio delle attività autostradali, purché approvate dal concedente;
- f) le immobilizzazioni e le lavorazioni in corso sono ammesse a remunerazione in ragione del rispettivo grado di realizzazione;
- g) gli oneri della progettazione definita sulla base del quadro esigenziale sono ammessi solo dopo l'approvazione del progetto definitivo.

12. Principi per la quantificazione degli investimenti in beni reversibili

12.1 Per quanto riguarda la quantificazione degli investimenti in beni reversibili, ammissibili ai fini tariffari, valgono i seguenti principi:

- a) la valorizzazione degli investimenti deve essere coerente con le "Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche nei settori di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti" presentate al CIPE nella seduta del 1° dicembre 2016, previste dal d.lgs. 228/2011 e propedeutiche al Documento Pluriennale di Pianificazione dello stesso Ministero;
- b) il costo dell'investimento risultante dal progetto definitivo, determinato al netto degli eventuali contributi pubblici e valutato avendo riguardo alla congruità ed alla ragionevolezza delle soluzioni proposte sotto il profilo tecnico ed economico, rappresenta il dato di riferimento per il concessionario, ai fini dell'individuazione del limite massimo di spesa ammissibile;
- c) per ciascun investimento, in presenza di un importo di spesa a consuntivo superiore al valore risultante dal progetto definitivo, il maggior costo può essere considerato ammissibile esclusivamente qualora discenda da forza maggiore o da causa del terzo. La prova della sussistenza di circostanze specifiche è posta a carico del concessionario, mentre il concedente verifica, di volta in volta, la veridicità dei presupposti di fatto;
- d) nel caso in cui l'importo dell'investimento risultante dal progetto esecutivo, approvato dal concedente, sia superiore al corrispondente valore del progetto definitivo, la differenza è posta a carico del concessionario, fatto salvo che ciò discenda da fatto del terzo o forza maggiore;
- e) l'approvazione del progetto esecutivo da parte del concedente assume rilevanza ai soli fini procedurali; conseguentemente, ai soli fini dell'ammissibilità della spesa rimane vincolante l'importo indicato nel progetto definitivo, ad eccezione delle modifiche approvate dal concedente nei termini di legge.

13. Criteri di determinazione dei costi di capitale ai fini tariffari

13.1 Ai fini tariffari, sono riconosciuti i seguenti costi di capitale:

- a) i costi di rimborso del capitale direttamente investito nelle attività autostradali, secondo le relative quote di ammortamento;
- b) i costi di remunerazione del capitale investito.

13.2 Per la determinazione dei costi di rimborso del capitale si applicano i seguenti criteri:

- a) l'ammortamento degli asset reversibili è riconosciuto in relazione alla durata residua della concessione, tenuto conto dell'eventuale valore residuo al termine della stessa;

b) l'ammortamento degli asset non reversibili è riconosciuto in base ad aliquote economico-tecniche stabilite in ottemperanza ai principi sanciti dal codice civile, tenuto conto della vita utile e dell'eventuale valore residuo al termine della stessa.

13.3 I costi di remunerazione del capitale sono determinati in misura pari al tasso di remunerazione del capitale investito di cui al punto 14, espresso in termini reali al lordo delle imposte, moltiplicato per il Capitale Investito Netto, al netto del relativo fondo di ammortamento.

14. Tasso di remunerazione del capitale investito

14.1 La remunerazione spettante al concessionario sul capitale investito netto di cui al punto 10, è determinata secondo il metodo basato sul costo medio ponderato delle fonti di finanziamento, capitale di rischio e di indebitamento, comunemente stimato utilizzando la metodologia del Capital Asset Pricing Model (CAPM), in base alla seguente formula:

$$R = g \cdot \frac{R_d (1 - t)}{1 - T} + (1 - g) \cdot \frac{R_e}{1 - T}$$

dove:

R_d è il tasso di rendimento ammesso sul capitale di debito;

R_e è il tasso nominale di rendimento ammesso sul capitale proprio;

g è la quota di indebitamento finanziario (*gearing*);

$(1-g)$ è la quota di capitale proprio;

t rappresenta lo "scudo fiscale", cioè l'aliquota IRES;

T è l'aliquota fiscale sul reddito, composta da IRES + IRAP;

R è il tasso medio ponderato del costo di capitale (*Weighted Average Cost of Capital - WACC*) netto, ossia il tasso di remunerazione del capitale (al netto della tassazione) definito in termini nominali; tale tasso va convertito in termini reali attraverso la formula di Fisher:

$$R_{reale} = \frac{1 + R}{1 + \bar{P}} - 1$$

dove:

\bar{P} è la media aritmetica dei tassi di inflazione programmati per le annualità del periodo tariffario risultanti dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile.

14.2 Il costo del capitale di rischio è determinato secondo la seguente relazione:

$$R_e = rfr + \beta_e \cdot erp$$

dove:

R_e costo del capitale di rischio;

rfr *risk free rate*;

β_e *equity beta* (misura il rischio sistematico non diversificabile di un titolo azionario);

erp (*equity risk premium*): premio sul capitale di rischio.

14.3 Il costo medio del debito rappresenta quanto pagherebbe un'impresa secondo le condizioni di mercato per ottenere un finanziamento. Tale indicatore è costituito da due componenti, il *risk free*

rate e il premio sul debito, che tiene conto del rischio di default ed è legato al rating della società, secondo la seguente relazione:

$$R_d = rfr + dp$$

dove:

R_d costo medio del debito;

rfr *risk free rate*;

dp premio sul debito.

- 14.4 Le variabili del WACC sono distinte in variabili endogene ed esogene al settore autostradale, vale a dire variabili che derivano in tutto o in parte dalle scelte economiche e finanziarie delle imprese del settore e variabili che non dipendono da tali scelte, bensì dalle dinamiche dei mercati nazionali ed internazionali.

Sono incluse nella prima categoria: la struttura finanziaria, il premio sul debito, il coefficiente beta; nella seconda categoria sono incluse, invece, le variabili del tasso privo di rischio (*risk free rate*), del premio di mercato (*equity risk premium*) e dell'aliquota fiscale. Il tasso privo di rischio e l'aliquota fiscale derivano infatti dal costo di indebitamento pubblico e dalle politiche fiscali del Governo nazionale, mentre il premio di mercato dal rendimento del mercato complessivo in cui l'impresa opera.

- 14.5 Per la quantificazione delle predette variabili si adottano i seguenti criteri:

a) la struttura finanziaria (*gearing*)

L'indicatore principale della struttura finanziaria, utilizzato ai fini del calcolo del WACC, è il *gearing* (*g*) che misura il rapporto tra debiti finanziari e il totale delle fonti di finanziamento. Il *gearing* di settore è calcolato dalla media degli ultimi cinque anni delle società concessionarie autostradali.

Il valore del *gearing* è pari a **0,43**.

b) il premio sul debito (*debt premium - dp*)

Il costo del debito del settore è determinato sulla base del rapporto tra oneri finanziari e debiti finanziari di tutte le società concessionarie autostradali. Il periodo di riferimento è considerato pari a cinque anni; si considera l'indebitamento finanziario medio lordo di periodo con riferimento ai debiti finanziari, escludendo le partite infragruppo e i rapporti con i soci. Con riguardo agli oneri finanziari, si assume la voce di conto economico "interessi ed altri oneri finanziari", con riferimento ai debiti finanziari considerati.

Il premio sul debito calcolato come sopra è pari a **1,59%**.

c) il coefficiente beta (β), quale misura del rischio sistematico.

Il coefficiente *beta* rappresenta la misurazione del rischio sistematico e non diversificabile cui è soggetta l'impresa operante in un determinato mercato.

Tale valore è determinato con un'analisi per confronto dei cosiddetti *comparables*, ossia dei coefficienti *beta* di altre aziende o settori comparabili.

Una volta individuati gli *equity beta*, essi sono stati depurati della leva finanziaria specifica ("*delevering*") a favore di una leva nozionale, finalizzata a tener conto di una struttura finanziaria efficiente. A tal fine, si è proceduto a derivare gli asset beta (β_a) di ciascuna società considerata, utilizzando la metodologia standard di *delevering* di cui alla formula seguente:

$$\beta_a = \frac{\beta_e}{(1 + (1 - T_{ires}) D/E)}$$

dove:

β_a asset beta;

β_e equity beta;

T_{ires} aliquota di imposta sul reddito della società considerata (scudo fiscale);

D/E leva finanziaria.

L'asset beta è determinato dalla media aritmetica degli asset beta delle singole società del campione di riferimento. Al fine di applicare la leva nozionale si procederà al *relevering* degli asset beta sopra individuati, così da ricavare l'equity beta da attribuire al settore autostradale.

Il *relevering* è effettuato, con il rapporto D/E, definito con i parametri nozionali riferiti al settore autostradale, secondo la seguente formula:

$$\beta_e = \beta_a * [1 + (1 - T_{ires}) * \left(\frac{D}{E}\right)]$$

Il beta equity così calcolato è pari a **0,83**.

d) tasso privo di rischio (risk free rate - rfr)

Il *risk free rate (rfr)* è dato dalla media aritmetica dei rendimenti lordi giornalieri del BTP decennale, rilevati dalla Banca d'Italia con riferimento ai 12 mesi antecedenti la data di inizio di ciascun periodo regolatorio.

Il *risk free rate* alla data di stesura del presente documento è pari a **1,80%**.

e) il maggior rendimento di mercato rispetto al tasso privo di rischio (equity risk premium - erp)

Il premio per il rischio (*erp*) rappresenta il premio, rispetto ad un investimento privo di rischio, di un investimento azionario che per sua natura tratta capitali di rischio ed è quindi valutato come differenza tra il rendimento complessivo del mercato azionario ed il rendimento delle attività finanziarie prive di rischio.

L'*erp (equity risk premium)* è pari a **5,5%**.

f) le aliquote fiscali (t, T)

La legge di stabilità per il 2017 ha modificato le aliquote dell'IRES e dell'IRAP che sono aggiornate rispettivamente a 24% e 4,82%.

Pertanto: $t=24\%$ e $T=28,82\%$.

14.6 Il WACC nominale risultante dall'applicazione dei predetti parametri è pari a **6,64%** per il primo periodo regolatorio. Per i successivi periodi regolatori, si provvederà alla rideterminazione delle singole componenti, ferma restando la metodologia descritta.

Sezione 3

15. Dinamica della tariffa unitaria media

15.1 La tariffa unitaria media per chilometro è aggiornata annualmente sulla base della seguente formula:

$$T_{t+1} = T_t^G \cdot (1 + \hat{P}_{t+1} - X_{t+1}) + T_{t+1}^K \pm \Delta_{t+1}$$

dove:

T_t^G è il livello della componente tariffaria di gestione in vigore all'anno t:

- per il primo anno della concessione (coincidente con il primo anno del primo periodo regolatorio), si assume che T_t^G sia il livello iniziale di tariffa proposto dall'aggiudicatario della gara, minore o uguale al livello di tariffa iniziale massima definito dal concedente a base della gara;
- per il primo anno di ciascun ulteriore periodo regolatorio, successivo al primo, si assume che T_t^G scaturisca dall'applicazione della predetta formula alla tariffa dell'ultimo anno del periodo regolatorio precedente.

\hat{P}_{t+1} è il tasso di inflazione programmata relativo all'anno t+1, determinato secondo le modalità di cui al punto 16;

X_{t+1} è il coefficiente di incremento della produttività da efficientamento per l'anno t+1, determinato secondo le modalità di cui al punto 17;

T_{t+1}^K è la componente tariffaria per l'anno t+1, determinata a preventivo, secondo le modalità di cui al punto 18, in modo da consentire – ogni anno – la remunerazione degli investimenti programmati, cumulati fino all'anno precedente;

Δ_{t+1} è la componente tariffaria integrativa, di segno positivo o negativo, correlata all'applicazione:

- dei meccanismi di premi/penalità di cui al punto 20, con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi;
- del meccanismo di cui al punto 21, che tiene conto degli investimenti effettivamente realizzati rispetto a quanto programmato, nonché della penalità per il ritardo nell'effettuazione degli investimenti rispetto al cronoprogramma;
- di eventuali poste figurative di cui al punto 22, volte ad assicurare, nel rispetto del principio della neutralità finanziaria, la gradualità delle variazioni tariffarie nel corso del periodo concessorio.

16. Tasso di inflazione programmato

16.1 La variabile \hat{P}_{t+1} , con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui al punto 15, corrisponde al tasso di inflazione programmata relativo all'anno di applicazione della tariffa, come risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile all'inizio di ciascun periodo regolatorio.

- 16.2 Qualora i dati disponibili non coprissero l'intera durata di ciascun periodo regolatorio, il concessionario può far riferimento al dato dell'ultima annualità disponibile, da utilizzare quale stima per le annualità residue del periodo.

17. Obiettivo di incremento di produttività da efficientamento

- 17.1 Con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui al punto 15, X_{t+1} è il coefficiente di incremento della produttività annuo, da determinarsi, secondo quanto stabilito dall'art. 37, comma 2, lettera g), del d.l. 201/2011, con cadenza quinquennale.

- 17.2 Ai fini del calcolo del coefficiente di incremento della produttività, l'Autorità determina inizialmente, anche sulla base di analisi di *benchmark* sui costi efficienti effettuate a partire dai dati storici dei concessionari, secondo il metodo di analisi definito nella propria delibera n. 70/2016, la quantificazione dell'eventuale obiettivo di recupero di efficienza produttiva. A partire da tale analisi, l'Autorità determina e comunica al Concedente, con specifico riferimento alle tratte oggetto di concessione, la percentuale complessiva di recupero X^* valida per il primo quinquennio, annualmente declinata in singoli tassi annuali di efficientamento X_t (con esclusione del primo anno), tali per cui:

$$\prod_{t=2}^5 (1 - X_t) = 1 - X^*, \quad X_t > 0, \quad \forall t$$

- 17.3 I criteri e le metodologie di cui al punto 17.2 sono applicati per i successivi periodi regolatori, tramite l'effettuazione di nuove stime basate sull'aggiornamento del dataset agli ultimi dati disponibili, anche sulla base dei report di contabilità regolatoria di cui alla Sezione IV, a decorrere dal primo anno e secondo la seguente formula:

$$\prod_{t=1}^5 (1 - X_t) = 1 - X^*, \quad X_t \geq 0, \quad \forall t$$

- 17.4 Nel caso in cui l'ultimo periodo regolatorio, per effetto della durata complessiva della concessione, sia composto da un numero di anni n inferiore a 5, il concedente, previa intesa con l'Autorità, può distribuire la percentuale complessiva di recupero X^* , determinata per il quinquennio precedente, secondo la seguente formula:

$$\prod_{t=j}^{5+n} (1 - X_t) = 1 - X^*, \quad X_t \geq 0, \quad \forall t$$

dove $j=2$ se il periodo regolatorio composto da un numero di anni n inferiore a 5 è il secondo, mentre $j=1$ in tutti gli altri casi.

- 17.5 Nell'ambito delle attività di determinazione a cadenza quinquennale del coefficiente di efficientamento, di cui all'art. 37, comma 2, lettera g), del d.l. 201/2011, l'Autorità, qualora dovesse determinarsi una nuova percentuale complessiva di recupero X^* , provvede a disporre i conseguenti adeguamenti, potendosi in ogni caso prevedere fin d'ora che tale nuova X^* assuma, verosimilmente, un valore inferiore a quello del periodo regolatorio precedente.

18. Dinamica della componente tariffaria di costruzione

- 18.1 Con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui al punto 15, T_{t+1}^K è la componente tariffaria di costruzione all'anno $t+1$, determinata a preventivo e riportata nel Piano Economico Finanziario, basata sulla stima dell'importo, cumulato fino all'anno t , dei nuovi investimenti ammissibili secondo i criteri di cui al punto 11.
- 18.2 T_{t+1}^K è determinata in modo tale che, tenuto conto dei volumi di traffico previsti per la durata del periodo regolatorio, il valore attualizzato dei ricavi incrementali relativo a tali investimenti sia pari al valore attualizzato dei maggiori costi ammessi, scontando gli importi al tasso nominale di remunerazione del capitale di cui al punto 14.6.
- 18.3 Ai fini del calcolo dei costi ammessi, sono inclusi gli ammortamenti (con applicazione della metodologia di cui al punto 13.) e la remunerazione del capitale (ottenuta applicando il WACC reale di cui al punto 14.).

19. Gli elementi della componente tariffaria $\Delta t+1$

- 19.1 Con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui al punto 15, l'elemento $\Delta t+1$ rappresenta la componente tariffaria integrativa, di segno positivo o negativo, annualmente determinata, sulla base degli esiti del monitoraggio annuale di cui al punto 25, secondo la seguente somma algebrica:

$$\Delta_{t+1} = \Delta_{t+1}^Q + \Delta_{t+1}^K + \Delta_{t+1}^{PF}$$

dove:

- Δ_{t+1}^Q è la componente che implementa i meccanismi di premi/penalità previsti dal modello con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi;
- Δ_{t+1}^K è la componente che tiene conto degli investimenti effettivamente realizzati rispetto a quanto programmato, nonché del meccanismo di penalità per il ritardo nell'effettuazione degli investimenti rispetto al cronoprogramma;
- Δ_{t+1}^{PF} è la componente che tiene conto di eventuali poste figurative volte ad assicurare, nel rispetto del principio della neutralità finanziaria, la gradualità delle variazioni tariffarie nel corso del periodo concessorio.

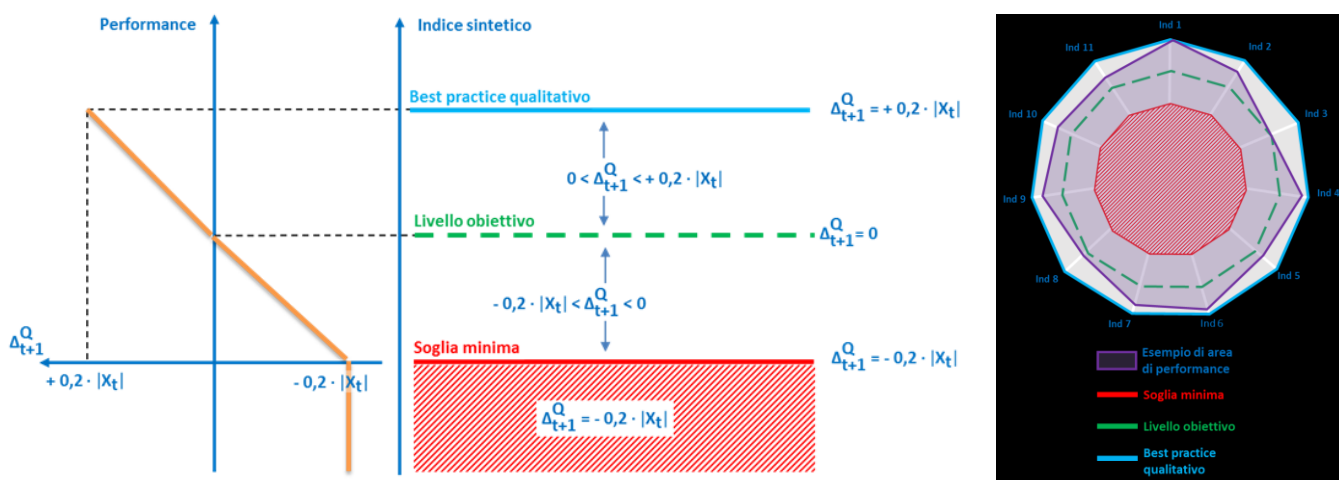
20. Meccanismi di premi/penalità con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi

- 20.1 Con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui al punto 19, la variabile Δ_{t+1}^Q corrisponde alla componente tariffaria per l'anno $t+1$ relativa alla qualità dei servizi dell'anno t .
- 20.2 Il meccanismo simmetrico di premi/penalità, ancorato al fattore di efficientamento X_t di cui al punto 17, è basato su un panel di indicatori come illustrato nei punti seguenti.
- 20.3 La variazione tariffaria associata alla variabile Δ_{t+1}^Q deve essere compresa entro i seguenti limiti minimo e massimo:

- $\min(\Delta_{t+1}^Q) = -0,2 \cdot |X_t|$
- $\max(\Delta_{t+1}^Q) = +0,2 \cdot |X_t|$

Ai fini della corretta applicazione del meccanismo di premi/penalità, qualunque sia il valore di X_t determinato dall'Autorità (v. punto 17), la variazione tariffaria Δ_{t+1}^Q deve obbligatoriamente attestarsi tra -0,2% e +0,2%, come da seguente condizione $-0,002 \leq \Delta_{t+1}^Q \leq +0,002$.

20.4 Il meccanismo di bonus/malus ed i relativi livelli qualitativi sono rappresentati nella figura seguente, relativa all'indice sintetico che viene calcolato come media pesata di tutti gli indicatori *j-esimi* (v. punto 20.9).



20.5 Con riferimento alla precedente figura, sono definiti tre distinti livelli di qualità (nel seguito, soglie di qualità):

- soglia minima ($lq_{\text{Soglia minima}}$): soglia in corrispondenza della quale il meccanismo bonus/malus assume il valore minimo, pari a $\min(\Delta_{t+1}^Q) = -0,2 \cdot |X_t|$.
Tale soglia deve essere definita dal concedente in funzione dei minimi standard qualitativi per l'indicatore *j-esimo*, che non possono in ogni caso essere inferiori ai corrispondenti valori registrati in passato. La soglia definita ha l'obiettivo di disincentivare il concessionario ad assumere livelli prestazionali al di sotto degli standard minimi richiesti e tollerabili dall'utenza;
- livello obiettivo ($lq_{\text{obiettivo}}$): soglia che identifica la frontiera in corrispondenza della quale il meccanismo bonus/malus si annulla, non determinando un impatto sulla tariffa.
Tale soglia deve essere definita dal concedente in funzione degli standard qualitativi medi richiesti per l'indicatore *j-esimo*;
- *best practice* qualitativo ($lq_{\text{Best practice}}$): soglia che identifica la frontiera massima in corrispondenza della quale la variazione della tariffa dovuta alla qualità assume il valore massimo $\max(\Delta_{t+1}^Q) = +0,2 \cdot |X_t|$.
Tale soglia deve essere definita dal concedente in funzione dei massimi standard qualitativi per l'indicatore *j-esimo* identificabili sul mercato autostradale a livello internazionale, oppure deve essere pari al 100% per indicatori definiti su base percentuale.
La soglia definita deve quindi mirare al conseguimento di performance che rappresentino livelli ottimali di riferimento per il settore autostradale, per il conseguimento dei quali il concessionario

autostradale viene premiato con un bonus aggiuntivo rispetto alla variazione tariffaria determinata dal meccanismo di *price cap*.

20.6 In merito alle soglie di qualità si deve tenere conto di quanto segue:

- le soglie devono essere fissate *ex ante* e per ogni singolo anno dal concedente, tenendo conto dei principi di cui sopra;
- spetta al concedente valutare l'opportunità di determinare con meccanismo di gara i livelli di qualità, per ogni indicatore, assumendo come base d'asta una soglia minima, definita tenendo conto dei principi di cui al punto 20.4.

20.7 Il concedente deve verificare annualmente il conseguimento degli indicatori-obiettivo nel corso del periodo tariffario, utilizzando il seguente approccio:

- ad ogni dimensione prestazionale deve essere assegnato dal concedente un peso Pq_j , con $\sum_j Pq_j = 1$;
- tramite i pesi di cui al punto precedente, i premi qualità devono essere suddivisi in tante componenti lq_j quante sono le dimensioni prestazionali prescelte (indicatori o indici);
- se tutte le dimensioni lq_j non risultano essere singolarmente al di sopra della soglia minima, il concessionario deve essere penalizzato adducendo un 20% aggiuntivo al fattore di efficientamento X_t ;
- se tutte le dimensioni lq_j sono al di sopra della soglia minima e contestualmente non sono tutte al di sopra del "Livello obiettivo", si deve rispettare la seguente disequazione: $-0,2 \cdot |X_t| \leq \Delta_{t+1}^Q \leq 0$, ove

$$\Delta_{t+1,j}^Q = -0,2 |X_t| \cdot \left(1 - \min \left[1; \frac{lq_j}{lq_{\text{obiettivo}, j}} \right] \right)$$

- se tutte le dimensioni lq_j sono al di sopra del livello obiettivo, si deve rispettare la seguente disequazione: $0 \leq \Delta_{t+1}^Q \leq +0,2 \cdot |X_t|$, ove

$$\Delta_{t+1,j}^Q = +0,2 |X_t| \cdot \left(\min \left[1; \frac{lq_j}{lq_{\text{Best practice}, j}} \right] \right)$$

20.8 Per la variazione totale tariffaria legata alla qualità dell'indicatore sintetico vale la seguente equazione:

$$\Delta_{t+1}^Q = \sum_{j=1}^{n \text{ indicatori}} P_{q,j} \cdot \Delta_{t+1,j}^Q$$

20.9 Il sistema di monitoraggio della qualità deve prevedere l'identificazione, da parte del concedente, di almeno un indicatore *j-esimo* per ciascuna delle seguenti aree tematiche:

- velocità media di percorrenza del flusso veicolare;
- disponibilità dell'infrastruttura;
- fluidità ai caselli;
- stato della pavimentazione;
- aggiornamento dinamico delle informazioni tramite pannelli a messaggio variabile;

- predisposizione di adeguate aree di sosta (rispetto alla superficie complessiva) riservate ai veicoli per l'autotrasporto di merci²;
- impiego di *Intelligent Transportation Systems (ITS)*, anche al fine di efficientare la logistica e perseguire l'ottimizzazione dell'utilizzo dell'infrastruttura da parte dei veicoli pesanti e dei veicoli leggeri;
- disponibilità di servizi di connettività (radio-mobilità) e copertura del segnale radio sulla rete autostradale, interoperabili, aperti, ed in linea con le più avanzate e consolidate tecnologie del settore delle telecomunicazioni;
- impiego di sistemi automatici per il monitoraggio strutturale delle infrastrutture (in particolare opere di attraversamento, muri di sostegno, rilevati e gallerie autostradali);
- impiego di tecnologie *free flow* per l'esazione delle tariffe autostradali in grado di evolvere verso soluzioni interoperabili a livello comunitario;
- *customer satisfaction* rispetto ai livelli di servizio complessivo e specifico per aree di interesse definite dal concedente.

20.10 Il concessionario comunica almeno annualmente al concedente, nonché all'Autorità, gli esiti del monitoraggio e le relative metodologie di rilevazione.

21. Meccanismo di penalità per il ritardo nell'effettuazione degli investimenti rispetto al cronoprogramma

21.1 Con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui al punto 19, al fine di tenere conto, ogni anno, degli investimenti effettivamente realizzati rispetto a quanto programmato, nonché di disincentivare il posticipo degli investimenti stessi, fatti salvi i meccanismi di penalità previsti dalla convenzione, che possono arrivare anche alla revoca della stessa, l'elemento Δ_{t+1}^K è così calcolato:

$$\Delta_{t+1}^K = (1 - \alpha_t) \cdot T_{t+1}^K + (1 - \alpha_t) \cdot (\gamma_t \cdot wacc) \cdot T_{t+1}^K$$

dove:

- α_t è la percentuale di investimenti effettivamente realizzati, cumulati fino all'anno t , rispetto all'importo di investimenti programmati per il medesimo periodo;
- γ_t è la percentuale di responsabilità imputabile al concessionario nel ritardo dell'effettuazione degli investimenti rispetto a quanto programmato, cumulato fino all'anno t ;
- $wacc$ è il tasso nominale di remunerazione del capitale investito, determinato per il periodo regolatorio secondo quanto stabilito dal punto 14.6, applicato in modo tale da determinare una penalità pari alla remunerazione che tali investimenti – qualora realizzati nell'anno di competenza t – avrebbero generato per il primo anno di inclusione in tariffa;
- T_{t+1}^K è la componente tariffaria di costruzione per l'anno $t+1$.

² Area tematica individuata anche con riguardo all'art. 24 comma 5-bis del Codice della Strada, come introdotto dalla legge 29 luglio 2010, n. 120 (G.U. n. 175 del 29 luglio 2010 suppl. ord.).

22. Poste figurative

- 22.1 Con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui al punto 19, Δ_{t+1}^{PF} è la componente tariffaria che individua la variazione tariffaria conseguente al ricalcolo delle poste figurative.
- 22.2 Per garantire la gradualità dell'evoluzione tariffaria, è possibile per il concessionario, *ex ante*, prevedere, per ciascun anno del periodo concessorio, l'inclusione di poste figurative di segno positivo o negativo, al fine di anticipare o posticipare la contabilizzazione dei costi ammessi rispetto all'anno di effettiva competenza, a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico-finanziaria all'interno del periodo concessorio di cui al punto 4.2.
- 22.3 Per assicurare il mantenimento della neutralità economico-finanziaria, il livello delle poste figurative, per gli anni da $t+1$ alla fine del periodo concessorio, deve essere annualmente ricalcolato sulla base dei valori delle altre sub-componenti tariffarie integrative.

23. Monitoraggio annuale della qualità e degli investimenti

- 23.1 Sulla base dei dati consuntivi e pre-consuntivi disponibili al 30 settembre di ogni anno, il concessionario fornisce al concedente, nonché all'Autorità, i valori delle grandezze necessarie per la determinazione della componente tariffaria integrativa di cui al punto 19, nonché la conseguente proposta di aggiornamento del Piano Finanziario Regolatorio.
- 23.2 Successivamente alle necessarie verifiche da parte del concedente, entro il 31 ottobre di ogni anno, le parti sottoscrivono un verbale di condivisione delle informazioni di cui al punto 23.1, ai fini della determinazione:
- a) dei coefficienti di cui al punto 20;
 - b) dei coefficienti α_t e γ_t , di cui al punto 21;
 - c) del ricalcolo delle poste figurative di cui al punto 22.

Il suddetto verbale è trasmesso, entro i successivi 15 giorni, all'Autorità.

Sezione 4

24. Obblighi di separazione contabile

- 24.1 Il concessionario, adottando i criteri di costo definiti nella Sezione 2 e l'allegato format di contabilità regolatoria, è tenuto ad allocare le componenti economiche e patrimoniali, in coerenza con i bilanci di esercizio:
- a) alle singole tratte autostradali, come identificate nell'oggetto della concessione;
 - b) alle singole attività come definite dal punto 3, con specificazione delle operazioni intervenute con parti correlate.
- 24.2 Il binomio tratta-attività costituisce l'unità elementare di riferimento per il concessionario, al fine di adempiere agli obblighi di separazione contabile.
- 24.3 Ai fini della redazione della contabilità regolatoria, le suddette componenti economiche e patrimoniali potranno risultare di pertinenza:
- a) diretta ed esclusiva di una specifica attività e tratta;
 - b) di una pluralità di tratte e/o attività, in tal caso allocabili in base a specifici *driver*;
 - c) dell'insieme delle tratte e delle attività (incluse le spese generali), in tal caso allocabili in base a *driver* aggregati.
- 24.4 All'allocazione diretta ed esclusiva il concessionario provvede per le componenti economiche e patrimoniali che, in base ad evidenze documentali, risultino oggettivamente ed esclusivamente allocabili a specifiche attività o tratte.
- 24.5 Per le componenti economiche e patrimoniali di pertinenza di una pluralità di tratte e/o attività, l'allocazione a ciascuna di esse dovrà avvenire il più oggettivamente ed analiticamente possibile, sulla base di *driver* scelti in ragione della loro idoneità a misurare i consumi di risorse o la destinazione degli asset nell'ambito di una specifica attività o tratta. I *driver* utilizzati devono essere evidenziati nelle note illustrative alla contabilità regolatoria.
- 24.6 In linea generale ed in carenza di differenti criteri di pari trasparenza ed oggettività, la citata allocazione pro quota per singola tratta è effettuabile sulla base di uno o più dei seguenti parametri:
- volume di traffico registrato;
 - transiti;
 - estensione chilometrica;
 - caratteristiche strutturali e altimetriche dell'infrastruttura autostradale;
 - grado di obsolescenza dell'infrastruttura autostradale e degli impianti ad essa asserviti.
- 24.7 Le componenti economiche e patrimoniali ascrivibili al complesso delle tratte e delle attività del concessionario, nonché quelle non diversamente ripartibili tra le varie attività e/o tratte sulla base di *driver* pertinenti ed obiettivi, sono allocate alle varie attività e/o tratte in proporzione alle quantità precedentemente allocate in via diretta e pro-quota.

25. Obblighi informativi al Concedente e all'Autorità

- 25.1 Il concessionario è tenuto a predisporre e fornire annualmente al concedente e all'Autorità, entro 30 giorni dall'approvazione del bilancio di esercizio:
- a) lo schema di contabilità regolatoria, redatto secondo l'allegato *format*, compilato in conformità ai criteri di cui al punto 24;
 - b) una relazione illustrativa che descriva dettagliatamente le metodologie di contabilità adottate ai fini della valorizzazione dei costi e della allocazione delle componenti economiche e patrimoniali.
- 25.2 I documenti di cui al punto 25.1 devono essere corredati da una relazione, redatta da una società di revisione indipendente dal concessionario, attestante la conformità degli stessi ai criteri della presente Sezione (c.d. "Certificazione").
- 25.3 L'Autorità considera i documenti di cui ai precedenti punti 25.1 e 25.2 come riservati.
- 25.4 Il concessionario è tenuto a redigere, prima della stipula della concessione, nonché ad aggiornare annualmente, il Piano Finanziario Regolatorio, secondo l'allegato *format*.

ALLEGATI

Tabella 1 Schema di contabilità regolatoria

	CONCESSIONARIA:		ATTIVITÀ AUTOSTRADALI				ATTIVITÀ ACCESSORIE				Importi non pertinenti	TOTALE	TOTALE parti correlate	
	Anno		Gestione		Costruzione		Aree di servizio							
	Tratta	1	Totale	di cui: verso parti correlate	Totale	di cui: verso parti correlate	Rifornimento	Ristoro	Altro	Servizi tecnologici ed informativi				Altre attività accessorie
1.a	Ricavi lordi												-	
1.b	Quota tariffaria retrocessa per concessione o subconcessione (canone)												-	
1.c	Quota tariffaria retrocessa per sovracanone ANAS												-	
1.d	Oneri per la circolazione sulle autostrade dei mezzi d'opera (art. 34 CdS)												-	
1.e	Altri ricavi retrocessi per legge												-	
1.f	Contributi in conto esercizio												-	
1.g	Contributi in conto impianti												-	
1	Ricavi netti		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
2.a	Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci												-	
2.b	Costi per servizi												-	
2.c	Costi per godimento beni di terzi												-	
2.d	Costo del personale												-	
2.f	Altri costi operativi												-	
2.g	Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci												-	
2.h	Oneri diversi di gestione												-	
2	Totale costi operativi		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
2.1	Totale costi operativi al netto dei ricavi retrocessi per legge		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
3 = 1-2.1	Risultato operativo lordo		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
4.a	Ammortamenti delle immobilizzazioni materiali autofinanziate												-	
4.a.i	di cui: ammortamenti delle immobilizzazioni materiali autofinanziate - devolvibili												-	
4.a.ii	di cui: ammortamenti delle immobilizzazioni materiali autofinanziate - non devolvibili												-	
4.b	Ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali autofinanziate		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
4.b.i	di cui: ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali autofinanziate - devolvibili												-	
4.b.ii	di cui: ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali autofinanziate - non devolvibili												-	
4.c	Ammortamenti delle immobilizzazioni finanziate con contributi pubblici in conto impianti												-	
4	Totale ammortamenti		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
5 = 3-4	Risultato al lordo del costo del Capitale Investito Netto		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
6.a	Valore del Capitale Investito Netto Autofinanziato		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
6.b	Valore del Capitale Investito Netto Finanziato con contributi pubblici												-	
6.c	WACC utilizzato ai fini della valutazione del costo del Capitale Investito Netto			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
6=6.a*6.c	Costo del Capitale Investito Netto Autofinanziato		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
7=5-6	Risultato al netto del costo del Capitale Investito Netto		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
8 = 2 + 4 + 6	Totale Costi		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
9	Unità operative (Veicoli km)												-	
10 = 8 / 9	Totale Costi per unità operativa		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
11	Totale costi ammessi al lordo del margine commerciale		-										-	
12	Totale margine commerciale												-	
13	Quota margine commerciale da portare in abbattimento dei costi ammessi												-	
14 = 11 - 12 * 13	Totale costi ammessi al netto del margine commerciale												-	
15 = 14 / 9	Totale costi ammessi al netto del margine commerciale per unità operativa												-	
Composizione del Capitale Investito Netto Autofinanziato														
IMM.1	Costi di impianto e di ampliamento												-	
IMM.2	Costi di sviluppo												-	
IMM.3	Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno												-	
IMM.4	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili												-	
IMM.5	Avviamento												-	
IMM.6	Immobilizzazioni in corso e acconti												-	
IMM.7	Altre												-	
MAT.1	Terreni e fabbricati												-	
MAT.2	Impianti e macchinario												-	
MAT.3	Attrezzature industriali e commerciali												-	
MAT.4	Altri beni												-	
MAT.5	Immobilizzazioni in corso e acconti												-	
CCN	Capitale Circolante Netto												-	
Ridistribuzione del Capitale Investito Netto Autofinanziato														
IMM.A	Immobilizzazioni immateriali devolvibili												-	
IMM.B	Immobilizzazioni immateriali non devolvibili												-	
MAT.A	Immobilizzazioni materiali devolvibili												-	
MAT.B	Immobilizzazioni materiali non devolvibili												-	
Rendicontazione delle spese per investimenti														
INV.IMM.DEV	Investimenti in immobilizzazioni immateriali devolvibili												-	
INV.IMM.DEV.P	di cui: quota finanziata con contributi pubblici												-	
INV.IMM.NDEV	Investimenti in immobilizzazioni immateriali non devolvibili												-	
INV.IMM.NDEV.P	di cui: quota finanziata con contributi pubblici												-	
INV.MAT.DEV	Investimenti in immobilizzazioni materiali devolvibili												-	
INV.MAT.DEV.P	di cui: quota finanziata con contributi pubblici												-	
INV.MAT.NDEV	Investimenti in immobilizzazioni materiali non devolvibili												-	
INV.MAT.NDEV.P	di cui: quota finanziata con contributi pubblici												-	
Ridistribuzione Gestionale dei costi operativi														
	Costo del lavoro												-	
	Materiali di consumo												-	
	Manutenzioni												-	
	di cui: pavimentazione	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	di cui: stazioni												-	
	di cui: gallerie												-	
	di cui: verde e pulizie												-	
	di cui: necessità invernali												-	
	di cui: altri elementi												-	
	Pulizie												-	
	Utenze												-	
	Altre prestazioni da terzi												-	
	Spese generali												-	
	Costo per godimento beni di terzi												-	
	Oneri diversi												-	
Altre voci di conto economico														
ON.FIN	oneri finanziari												-	
PROV.FIN	proventi finanziari												-	

Tabella 2 Schema di Piano Finanziario Regolatorio

		P1 - Primo periodo tariffario					P2 - Secondo periodo tariffario				
		P1-A1	P1-A2	P1-A3	P1-A4	P1-A5	P2-A1	P2-A2	P2-A3	P2-A4	P2-A5
Volumi di traffico previsti	T										
COMPONENTE TARIFFARIA DI GESTIONE											
Costi operativi totali ammessi	A										
Extraprofitto da attività accessorie (in deduzione)	B										
Costi operativi totali ammessi netti	C=A-B										
Immobilizzazioni non reversibili al 1/1	D										
Ammortamento tecnico-economico annuo	E										
Remunerazione annua	F										
Costi di capitale totali ammessi	G=E+F										
Costi totali afferenti a componente tariffaria di gestione	H=C+G										
Componente tariffaria di gestione unitaria	I										
COMPONENTE TARIFFARIA DI COSTRUZIONE											
Onere di subentro	J										
Immobilizzazioni reversibili al 1/1	K										
Opere in corso al 1/1	L										
Valore residuo a fine concessione	M										
Totale capitale investito netto di costruzione	N=J+K+L-M										
Ammortamento finanziario annuo	O										
Remunerazione annua	P										
Costi totali afferenti a componente tariffaria di costruzione	Q=O+P										
Componente tariffaria di costruzione unitaria	R										
TARIFFA UNITARIA MEDIA - RICAVI - COSTI											
Poste figurative annue	S										
Tariffa unitaria media (con poste figurative)	W=I+R±(S/T)										
Variazione annua % tariffa unitaria media											
Ricavi da traffico previsti	U=(I+R)*T±S										
Costi totali previsti	V=H+Q										
ANALISI DEI FLUSSI DI CASSA											
Valore attuale netto: ricavi da traffico previsti											
Valore attuale netto: costi totali previsti											
Valore attuale netto: poste figurative											

**QUESITI SUGLI ELEMENTI PER LA DEFINIZIONE DELLO SCHEMA DI CONCESSIONE E SUL SISTEMA
TARIFFARIO DI PEDAGGIO RELATIVO ALLE TRATTE AUTOSTRADALI A5, A4/A5, SISTEMA TANGENZIALE
DI TORINO, DIRAMAZIONE TORINO-PINEROLO, A21****PARTE I****QUESITO 1 ELEMENTI PER LA DEFINIZIONE DELLO SCHEMA DI CONCESSIONE**

Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte puntuali e motivate in merito a quanto rappresentato nella Parte I, punti da 1 a 7, del presente documento.

PARTE II**QUESITO 2 STRUTTURA DEL SISTEMA TARIFFARIO**

Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte puntuali e motivate in merito alla struttura del sistema tariffario.

QUESITO 3 DINAMICA TARIFFARIA

Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte puntuali e motivate in merito alla dinamica tariffaria esposta nella Sezione 3, punto 15.

QUESITO 4 TASSO DI REMUNERAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO

Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte puntuali e motivate in merito al tasso di remunerazione del capitale investito esposto nella Sezione 2, punto 14.

QUESITO 5 SEPARAZIONE CONTABILE

Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte puntuali e motivate in merito ai criteri di separazione contabile esposti nella Sezione 4.

QUESITO 6 QUALITÀ

Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte puntuali e motivate in merito all'impatto della qualità dei servizi sulla tariffa, come esposto nella Sezione 3.

QUESITO 7 MODULAZIONE TARIFFARIA

Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte puntuali e motivate in merito ai criteri di modulazione tariffaria esposti nella Sezione 1, punto 6.