

Allegato A alla delibera n. 119/2017 del 28 settembre 2017

Elementi per la definizione dello schema di concessione e sistema tariffario di pedaggio relativi alle tratte autostradali A5 (Torino-Ivrea-Quincinetto), A4/5 (Ivrea-Santhià), Sistema Tangenziale di Torino, Diramazione Torino-Pinerolo e A21 (Torino-Alessandria-Piacenza).

SOMMARIO

PREMESSA	3
I - ELEMENTI PER LA DEFINIZIONE DELLO SCHEMA DI CONCESSIONE.....	5
1. Oggetto dell'affidamento	5
2. Durata della concessione	5
3. Trattamento del rischio traffico	6
4. Obiettivi di qualità del servizio	6
5. Allocazione dei rischi relativi alle fasi di progettazione e costruzione	6
6. Regolazione tariffaria e relativi obblighi informativi	7
7. Revisione del Piano Economico Finanziario	7
II. SISTEMA TARIFFARIO DI PEDAGGIO	8
Sezione 1	
1. Principi generali.....	8
2. Definizioni	8
3. Individuazione delle attività pertinenti	9
4. Applicazione del metodo del <i>price cap</i>	10
5. Tariffa unitaria media	10
6. Modulazione tariffaria.....	12
Sezione 2	
7. Criteri generali di ammissibilità dei costi	13
8. Criteri di ammissibilità dei costi operativi	13
9. Trattamento dei margini da attività commerciali	14
10. Capitale Investito Netto (CIN)	14
11. Criteri di ammissibilità degli investimenti	14
12. Principi per la quantificazione degli investimenti in beni reversibili	15
13. Criteri di determinazione dei costi di capitale ai fini tariffari	16
14. Tasso di remunerazione del capitale investito	16
Sezione 3	
15. Dinamica della componente tariffaria di gestione	20
16. Tasso di inflazione programmato	20
17. Obiettivo di incremento di produttività da efficientamento	20
18. Dinamica della componente tariffaria di costruzione	21
19. Adeguamento della tariffa unitaria media	23
20. Meccanismi di premi/penalità con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi	23
21. Adeguamento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti.....	26
22. Poste figurative	27
23. Monitoraggio annuale della qualità e degli investimenti.....	27
Sezione 4	
24. Obblighi di separazione contabile	28
25. Obblighi informativi al concedente e all'Autorità	29
ALLEGATI	30
Tabella 1 Schema di contabilità regolatoria	30
Tabella 2 Schema di Piano Finanziario Regolatorio	31

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, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori”* (comma 2, lettera b);
- provvede *“a verificare la corretta applicazione da parte dei soggetti interessati dei criteri fissati ai sensi della lettera b)”* (comma 2, lettera c);
- 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.

Nell'ambito del procedimento avviato con delibera n. 83/2017 del 31 maggio 2017, ed avuto esclusivo riguardo 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);
- Dircamazione Torino – Pinerolo (km 24,63);
- A21 – Torino – Alessandria – Piacenza (km 164,90);

sono di seguito individuati 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).

Non sono oggetto del presente provvedimento gli istituti attinenti ai profili amministrativi, contrattuali ed extracontrattuali dello svolgimento della procedura di gara e della conduzione ed esecuzione del rapporto concessorio di competenza del concedente; quest'ultimo assicura in particolare la correlazione dell'esercizio delle proprie competenze con quanto di seguito definito nella Parte I e nella 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, Diramazione 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 prestazioni di cui alle lettere b) e c) devono essere puntualmente dettagliate nel cronoprogramma allegato alla convenzione di concessione, unitamente al programma delle manutenzioni di cui alla lettera e).

Le sanzioni e penali poste a carico del concessionario, prescritte nella convenzione e nei relativi allegati, sono commisurate alla gravità dell'inadempimento, fermi restando i meccanismi correttivi previsti dal sistema tariffario.

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, che decorre dalla data di registrazione da parte della Corte dei Conti del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, di approvazione della relativa convenzione, è articolata, specificandone il numero di mesi/anni, secondo le seguenti fasi:

- 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, che si esplica per l'intera durata 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 precisa che sono a carico del concessionario i rischi inerenti alle fasi di progettazione (qualora sia posto a base di gara il quadro esigenziale) e costruzione, declinati in modo da ricomprendervi 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.
- 5.3 I rischi derivanti dal ritardo o dalla mancata approvazione del progetto sono assunti dal concedente, nel solo caso in cui siano a quest'ultimo esclusivamente imputabili il ritardo o la mancata approvazione.

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 imputabili e non riferibili a rischi allocati al concessionario che incidono sull'equilibrio economico finanziario.
- 7.3 Costituiscono fatti non imputabili 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 indicarsi 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, nella documentazione di gara, il livello tariffario massimo iniziale e le correlate 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, soggetta al meccanismo di *price cap* e fondata su autonome previsioni di traffico elaborate sulla base dei livelli indicati dal concedente, 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 sono soggetti ad aggiornamento i parametri del *price cap* e del WACC, nonché correlativamente il Piano Economico Finanziario ed il Piano Finanziario Regolatorio, nel rispetto dei principi e dei criteri stabiliti nel presente documento.

- 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 anche 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. Esso è rideterminato alla fine di ogni periodo regolatorio anche sulla base dei volumi consuntivati di traffico.
- 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 9.

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 5.3 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 pari al tasso reale di remunerazione del capitale *pre-tax* di cui al punto 14 qualora il Concedente opti per una valorizzazione degli *asset* a valori rivalutati, oppure una redditività pari al tasso nominale di remunerazione del capitale *pre-tax* di cui al punto 14 qualora il Concedente opti per una valorizzazione degli *asset* a valori non rivalutati, con riferimento agli investimenti:
 - effettuati su *asset* di funzionamento del concessionario (non reversibili), ove pertinenti ed efficienti;
 - 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 proprie funzioni. A seguito della trasmissione del Piano Finanziario Regolatorio da parte del concedente, 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 5.3;
 - 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 sia:
 - 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 bis del d.l. 78/2009, convertito nella l. 102/2009, come modificato dall'art. 15, comma 4, del d.l. 78/2010, convertito nella 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 di periodo è costituita dalla somma di due distinte componenti:

- a) **componente tariffaria di gestione (T_G)**: finalizzata a dare evidenza, nell'ambito del Piano Economico Finanziario e del Piano Finanziario Regolatorio, allegati all'offerta, (i) che sulla base del livello tariffario iniziale proposto nell'offerta e dell'indicatore di produttività X, il flusso di ricavi, attualizzato applicando il tasso nominale *pre-tax* di cui al punto 14, valutato in correlazione ai volumi di traffico, sia pari al livello, stimato dal concessionario, del flusso, attualizzato applicando il tasso nominale *pre-tax* di cui al punto 14, dei propri costi operativi, comprensivi delle manutenzioni ordinarie e di quelli legati ai nuovi investimenti; nonché (ii) del 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.

Detta tariffa unitaria media, per ciascun anno t del periodo concessorio, è rappresentabile come segue:

$$T_t = T_{G,t} + T_{K,t}$$

- 5.4 Per la tariffa unitaria media T_t relativa all'anno t , deve valere la seguente relazione:

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

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

- 5.5 Ai fini del corretto calcolo delle componenti tariffarie di cui al punto 5.3:

- 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, comprensivi delle manutenzioni ordinarie nonché di quelli afferenti ai nuovi investimenti;
- E_{aa} indica l'extraprofitto derivante dalle attività accessorie, come meglio specificato al punto 9;
- $C_{a,nr}$ 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.

- 5.6 La tariffa unitaria media, distintamente per ciascuna delle componenti di cui al punto 5.3, è stimata a preventivo, su base annuale e per l'intero periodo concessorio, secondo quanto previsto ai punti 15 e 18.

6. Modulazione tariffaria

- 6.1 Sulla base della tariffa unitaria media relativa a ciascuna annualità 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 graduale 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*)
 - g) agevolazioni per utilizzatori frequenti.
- 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, è rappresentato dagli 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 (1. costi di impianto e di ampliamento; 2. costi di sviluppo; 3. diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno; 4. concessioni, licenze, marchi e diritti simili; 6. immobilizzazioni in corso e acconti; 7. altre) e B-II (1. terreni e fabbricati; 2. impianti e macchinario; 3. attrezzature industriali e commerciali; 4. altri beni; 5. immobilizzazioni in corso e acconti) 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.
- 10.3 Qualora il concedente opti per una valorizzazione del CIN a valori rivalutati, il concessionario dovrà utilizzare i seguenti indici di rivalutazione:
- a) il deflatore degli investimenti fissi lordi per valorizzare gli *asset* non reversibili all'inizio del periodo concessorio;
 - b) l'inflazione programmata di cui alla misura 14.1 per valorizzare gli *asset* all'interno del periodo concessorio.

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 (voce B.I, punto 5, dell'articolo 2424 del codice civile);
- 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, moltiplicato per il Capitale Investito Netto, al netto del relativo fondo di ammortamento. La remunerazione del Capitale Investito Netto, il Capitale Investito Netto e il relativo fondo di ammortamento, sono espressi coerentemente con quanto disposto dal concedente in base al punto 4.1. Pertanto, ad una remunerazione reale *pre-tax* corrisponde una valorizzazione del Capitale Investito Netto (nominale) e dei relativi ammortamenti (nominali) espressi a valori rivalutati, viceversa ad una remunerazione nominale *pre-tax* corrisponde una valorizzazione del Capitale Investito Netto e dei relativi ammortamenti espressi a valori non rivalutati.

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*) nominale *pre-tax*, ossia il tasso di remunerazione del capitale (al lordo della tassazione); tale tasso è 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:

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

dove:

β_a *asset beta*;

β_e *equity beta*;

t 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:

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

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 l'aliquota IRES che è aggiornata al 24%, mentre l'aliquota IRAP è rimasta invariata al 4,82%.

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

- 14.6 Il WACC nominale risultante dall'applicazione dei predetti parametri (con valori stimati in riferimento al mese di giugno 2017) 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. Di conseguenza, si procederà all'aggiornamento dei relativi valori nel Piano Economico Finanziario e nel Piano Finanziario Regolatorio.

Sezione 3

15. Dinamica della componente tariffaria di gestione

- 15.1 La stima annuale della componente tariffaria di gestione deve essere tale da non superare il valore risultante dalla seguente dinamica:

$$T_{G,t+1} \leq T_{G,t} \cdot (1 + \hat{P}_{t+1} - X_{t+1})$$

dove:

$T_{G,t+1}$ è il livello della componente tariffaria di gestione, determinato al momento della stipula della concessione con riferimento all'anno $t + 1$; in particolare, per $t = 0$ si assume

$$T_{G,t+1} = T_{G,gara}$$

dove:

$T_{G,gara}$ è il livello della componente tariffaria di gestione offerto dall'aggiudicatario della gara, minore o uguale al livello di tariffa iniziale massima definito dal concedente a base della gara.

$T_{G,t}$ è il livello della componente tariffaria di gestione in vigore all'anno t ;

\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 $t + 1$, di cui al punto 17;

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 ha individuato, 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:

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

L'Autorità ha pertanto determinato un valore dell'indicatore di produttività X_t pari a 1,5% per il primo periodo regolatorio.

- 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:

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

- 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:

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

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. Di conseguenza, si procederà all'aggiornamento dei relativi valori nel Piano Economico Finanziario e nel Piano Finanziario Regolatorio.

18. Dinamica della componente tariffaria di costruzione

- 18.1 La stima annuale della componente tariffaria di costruzione è basata sulla seguente formula:

$$T_{K,t+1} = \frac{C_{a,r,(t+1)} + C_{rc,r,(t+1)} + PF_{K,t+1}}{V_{t+1}}$$

dove:

$C_{a,r,(t+1)}$ indica i costi di ammortamento, riferiti all'anno $t + 1$, afferenti agli *asset* reversibili al termine del rapporto concessorio, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio, determinati in conformità a quanto previsto al punto 13.2, lettera a);

$C_{rc,r,(t+1)}$ indica i costi di remunerazione del capitale, riferiti all'anno $t + 1$, afferenti agli *asset* reversibili al termine del rapporto concessorio, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio, determinati in conformità a quanto previsto al punto 13.3;

$PF_{K,t+1}$ indica l'importo, di segno positivo o negativo, delle poste figurative di cui al punto 2.9, definite *ex ante*, volte ad assicurare per la componente tariffaria di costruzione, nel rispetto

del principio della neutralità finanziaria, gradualità di variazione nel corso del periodo concessorio;

V_{t+1} indica i volumi di traffico previsti *ex ante* e riferiti all'anno $t + 1$, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio.

Il livello delle componenti $C_{a,r,(t+1)}$ e $C_{rc,r,(t+1)}$ deriva dall'applicazione al capitale investito netto regolatorio, computato al 1° gennaio di ogni anno, dei rispettivi criteri di determinazione (descritti al punto 13), nel seguente modo²:

$$C_{a,r,(t+1)} = CIN_{r,(t+1)} \cdot \frac{1}{t_{conc} - t}$$

$$C_{rc,r,(t+1)} = CIN_{r,(t+1)} \cdot R_c$$

dove:

$CIN_{r,(t+1)}$ indica il valore del capitale investito netto regolatorio, riferito agli *asset* reversibili al termine della concessione, al 1° gennaio dell'anno $t + 1$, determinato sulla base di quanto di seguito specificato;

t_{conc} è la durata della concessione, espressa in anni;

R_c indica il tasso di remunerazione del capitale investito (WACC), come determinato sulla base di quanto previsto al punto 14 del documento di consultazione;

La dinamica del capitale investito netto nel corso del periodo concessorio è determinata come segue³:

$$CIN_{r,(t+1)} = (CIN_{r,t} - C_{a,r,t} + I_t) \cdot (1 + \hat{P}_t)$$

dove:

$CIN_{r,(t+1)}$ indica il valore del capitale investito netto regolatorio, riferito agli *asset* reversibili al termine della concessione, al 1° gennaio dell'anno $t + 1$;

$CIN_{r,t}$ indica il valore del capitale investito netto regolatorio, riferito agli *asset* reversibili al termine della concessione, al 1° gennaio dell'anno t ;

$C_{a,r,t}$ indica i costi di ammortamento, riferiti all'anno t , afferenti agli *asset* reversibili al termine del rapporto concessorio, così come valorizzati al 1° gennaio dello stesso anno t e riportati nel Piano Finanziario Regolatorio; si precisa che la quota annuale di investimenti prevista per l'anno t non determina ammortamenti nel medesimo esercizio;

I_t indica la quota annuale di investimenti prevista per l'anno t , con riferimento alle opere oggetto dei piani di investimento, così come riportate nel Piano Finanziario Regolatorio, ammissibili secondo i criteri di cui al punto 10.3;

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

Per $t = 0$ (cioè all'inizio del periodo concessorio), il valore di $CIN_{r,t}$ corrisponde al livello dell'onere di subentro eventualmente corrisposto al concessionario uscente.

2 la formulazione indicata si riferisce all'opzione per CIN rivalutato e WACC reale. Nel caso, viceversa, di opzione per CIN a costi storici e WACC nominale, si dovranno prevedere gli opportuni adeguamenti.

3 la formulazione indicata si riferisce all'opzione per CIN rivalutato e WACC reale. Nel caso, viceversa, di opzione per CIN a costi storici e WACC nominale, si dovranno prevedere gli opportuni adeguamenti.

19. Adeguamento della tariffa unitaria media

19.1 La tariffa unitaria media di cui al punto 5.6, determinata *ex ante* secondo le modalità illustrate ai punti 15 e 18, è adeguata annualmente in esito al monitoraggio annuale di cui al punto 23, afferente alla qualità dei servizi e all'attuazione degli investimenti, con le seguenti modalità:

$$T_{t+1}^* = T_{G,t+1}^* + T_{K,t+1}^*$$

con:

$$T_{G,t+1}^* = T_{G,t+1} \cdot (1 - \Delta T_{G,t+1}) \cdot (1 + Q_t) \qquad T_{K,t+1}^* = T_{K,t+1} + \Delta T_{K,t+1}$$

dove:

- $T_{G,t+1}^*$ è il livello della componente tariffaria di gestione di cui al punto 15, calcolato all'anno t ed effettivamente applicabile da parte del concessionario per l'anno $t + 1$;
- $T_{G,t+1}$ è il livello della componente tariffaria di gestione, determinato al momento della stipula della concessione con riferimento all'anno $t + 1$;
- $\Delta T_{G,t+1}$ è la variazione della componente tariffaria di gestione derivante dall'eventuale mancato sostenimento dei costi operativi stimati *ex ante* ed afferenti agli investimenti programmati, in ragione della loro mancata o ritardata attuazione;
- Q_t è il coefficiente rettificativo della componente tariffaria di gestione, di segno positivo o negativo, calcolato all'anno t e scaturente dall'applicazione dei meccanismi di premi/penalità di cui al punto 20, con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi;
- $T_{K,t+1}^*$ è il livello della componente tariffaria di costruzione calcolato all'anno t ed effettivamente applicabile da parte del concessionario per l'anno $t + 1$;
- $T_{K,t+1}$ è il livello della componente tariffaria di costruzione di cui al punto 18, determinato al momento della stipula della concessione con riferimento all'anno $t + 1$;
- $\Delta T_{K,t+1}$ è il livello della componente tariffaria integrativa di costruzione, di segno positivo o negativo, calcolata all'anno t e correlata all'applicazione:
 - del meccanismo di cui al punto 21, con riferimento all'attuazione degli investimenti, che tiene conto della quota di investimenti effettivamente realizzati rispetto a quanto programmato, nonché dell'eventuale correlata penalità;
 - delle necessarie variazioni alle poste figurative di cui al punto 22, finalizzate ad assicurare, nel rispetto del principio della neutralità finanziaria, la gradualità delle variazioni tariffarie nel corso del periodo concessorio.

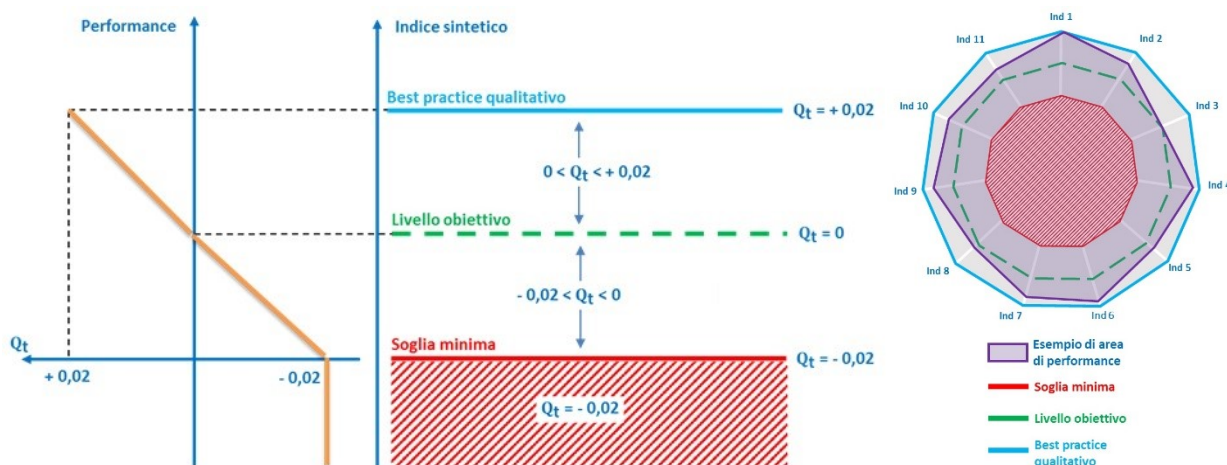
20. Meccanismi di premi/penalità con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi

- 20.1 Con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui al punto 19, la variabile Q_t corrisponde al coefficiente rettificativo della componente tariffaria di gestione $T_{G,t+1}$, da applicare per l'anno $t + 1$, di segno positivo o negativo, calcolato all'anno t .
- 20.2 Il meccanismo simmetrico di premi/penalità è basato su un panel di indicatori, come illustrato nei punti seguenti.
- 20.3 La variazione tariffaria associata alla variabile Q_t deve essere compresa entro i seguenti limiti minimo e massimo:

$$\min(Q_t) = -0,02$$

$$\text{MAX}(Q_t) = +0,02$$

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, per ciascun indicatore *j-esimo* sono definiti tre distinti livelli di qualità (nel seguito, soglie di qualità):

- soglia minima ($lq_{\text{soglia minima}, j}$): soglia in corrispondenza della quale il meccanismo bonus/malus assume il valore minimo, pari a $\min(Q_t) = -0,02$.
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 ($lq_{\text{obiettivo}, j}$): 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 ($lq_{\text{best practice}, j}$): soglia che identifica la frontiera massima in corrispondenza della quale la variazione della tariffa dovuta alla qualità assume il valore massimo $\text{MAX}(Q_t) = +0,02$.
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 $P_{q,j}$, con $\sum_j P_{q,j}=1$;
- se tutte le dimensioni $I_{q,j}$ non risultano essere singolarmente al di sopra della soglia minima, il concessionario deve essere penalizzato attraverso un correttivo tariffario basato sull'applicazione del limite massimo, pari al 2% della componente tariffaria di gestione;
- se tutte le dimensioni $I_{q,j}$ sono al di sopra della soglia minima e contestualmente non sono tutte al di sopra del "Livello obiettivo", per ciascun indicatore *j-esimo* si deve rispettare la seguente disequazione: $-0,02 \leq Q_{t,j} \leq 0$, ove

$$Q_{t,j} = -0,02 \cdot \left(1 - \min \left[1; \frac{I_{q,j}}{I_{q_{obiettivo,j}}} \right] \right)$$

- se tutte le dimensioni $I_{q,j}$ sono al di sopra del livello obiettivo, per ciascun indicatore *j-esimo* si deve rispettare la seguente disequazione: $0 \leq Q_{t,j} \leq +0,02$, ove

$$Q_{t,j} = +0,02 \cdot \left(\min \left[1; \frac{I_{q,j}}{I_{q_{Best\ practice,j}}} \right] \right)$$

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

$$Q_t = \sum_{j=1}^{n\ indicatori} P_{q,j} \cdot Q_{t,j}$$

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 (presenza di cantieri, in particolare in ore di punta e periodi vacanzieri);
- fluidità ai caselli (per esempio, disponibilità delle casse automatiche ai caselli e efficienza del sistema Telepass);
- stato della pavimentazione (difetti del manto stradale);
- 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 merci⁴;
- 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;

⁴ 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.).

- 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;
- impiego di barriere di sicurezza laterali e in ragione della loro conformità alla normativa tecnica vigente;
- impiego di barriere antirumore, in attuazione del Piano di Risanamento acustico ambientale previsto dalla Legge 447/95 e successivi decreti attuativi.

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

21. Adeguamento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti

21.1 Con riferimento alla formula di adeguamento tariffario di cui al punto 19, la componente $\Delta T_{K,(t+1)}$ è costituita da due sub-componenti, con le seguenti modalità:

$$\Delta T_{K,(t+1)} = \Delta T_{I,K,(t+1)} + H_{K,(t+1)}$$

Tali sub-componenti rispondono a diversi obiettivi:

- la prima sub-componente ($\Delta T_{I,K,(t+1)}$) è correlata all'importo degli investimenti non realizzati e si calcola con le seguenti modalità:

$$\Delta T_{I,K,(t+1)} = -(1 - \alpha_t) \cdot T_{K,(t+1)}$$

con

$$\alpha_t = \sum_{a=1}^t (I_{R,a}) / \sum_{a=1}^t (I_{P,a})$$

dove:

$T_{K,t+1}$ indica il livello della componente tariffaria di costruzione, determinato al momento della stipula della concessione con riferimento all'anno $t + 1$;

α_t indica la quota di investimenti effettivamente realizzati, cumulati fino all'anno t , rispetto all'importo di investimenti programmati per il medesimo periodo;

$I_{R,a}$ indica l'importo dei costi ammissibili ai fini tariffari, relativi all'anno $t + 1$, afferenti agli investimenti effettivamente realizzati, comprensivi dell'onere di subentro eventualmente corrisposto al concessionario uscente;

$I_{P,a}$ indica l'importo dei costi ammissibili ai fini tariffari, relativi all'anno $t + 1$, afferenti agli investimenti programmati all'atto della stipula della concessione, comprensivi dell'onere di subentro eventualmente corrisposto al concessionario uscente;

- la seconda sub-componente ($H_{K,(t+1)}$) rappresenta la penalità applicabile nel caso in cui il ritardo nell'effettuazione degli investimenti sia imputabile al concessionario, al fine di disincentivare il

posticipo degli investimenti stessi, fatti salvi i meccanismi di penalità previsti dalla convenzione, che possono arrivare anche alla revoca della stessa, e si determina come segue:

$$H_{K,(t+1)} = -(\gamma_t \cdot R_c) \cdot |\Delta T_{I,K,(t+1)}|$$

dove:

- γ_t indica la quota di investimenti non realizzati per responsabilità imputabile al concessionario, cumulati fino all'anno t , rispetto al totale degli investimenti non realizzati nel medesimo periodo;
- R_c indica il tasso di remunerazione del capitale investito (WACC), come determinato sulla base di quanto previsto al punto 14.

22. Poste figurative

- 22.1 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. Dette poste figurative *ex ante* sono state inserite nella formula di cui al punto 18.
- 22.2 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 meccanismi di adeguamento annuale della componente tariffaria di costruzione. La componente $\Delta T_{K,(t+1)}$ di cui al punto 21 deve essere pertanto ulteriormente adeguata a seguito di tale ricalcolo.

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 tutte le informazioni 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 Effettuate le necessarie verifiche, il concedente, entro il 31 ottobre di ogni anno, formula la proposta di aggiornamento tariffario annuale, recante, in particolare, la 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.
- La suddetta proposta è trasmessa, entro i successivi 15 giorni, all'Autorità.
- 23.3 Nell'esercizio delle funzioni di cui all'art. 37, comma 2, lettera c), del decreto legge n. 201/2011, l'Autorità verifica la corretta applicazione dei principi e dei criteri da essa fissati, entro 15 giorni dal ricevimento della proposta formulata dal concedente.

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			Servizi tecnologici ed informative	Altre attività accessorie				
Tratta	1	Totale di cui: verso parti correlate	Totale di cui: verso parti correlate	Rifornimento	Ristoro	Altro						
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	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	-
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											-
Riclassificazione 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											-
Riclassificazione 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 (<i>in deduzione</i>)	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 (<i>con poste figurative</i>)	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											