

Allegato A alla delibera n. 88/2018 del 27 settembre 2018

Sistema tariffario di pedaggio per l'affidamento della gestione *in house* delle tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia.

DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE

SOMMARIO

PREMESSA	3
SISTEMA TARIFFARIO DI PEDAGGIO.....	5
Sezione 1	5
1. Principi generali.....	5
2. Definizioni	6
3. Individuazione delle attività pertinenti	7
4. Finalità del sistema tariffario di pedaggio e applicazione del metodo del <i>price cap</i>	7
5. Tariffa unitaria media	8
6. Modulazione tariffaria.....	10
7. Ulteriori variazioni tariffarie	11
8. Ulteriori oneri	11
Sezione 2	12
9. Criteri generali di ammissibilità dei costi	12
10. Criteri di ammissibilità dei costi operativi	12
11. Trattamento dei margini da attività commerciali	13
12. Capitale Investito Netto (CIN)	13
13. Criteri di ammissibilità degli investimenti	14
14. Principi per la quantificazione degli investimenti in beni reversibili	14
15. Criteri di determinazione dei costi di capitale ai fini tariffari	15
16. Tasso di remunerazione del capitale investito	16
Sezione 3	19
17. Dinamica della componente tariffaria di gestione	19
18. Tasso di inflazione programmato	19
19. Obiettivo di incremento di produttività da efficientamento	20
20. Dinamica della componente tariffaria di costruzione	20
21. Dinamica della componente tariffaria per gli eventuali oneri di concessione	22
22. Adeguamento della tariffa unitaria media	22
23. Meccanismi di penalità/premi con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi	23
24. Adeguamento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti	26
25. Poste figurative	27
26. Meccanismo di contenimento degli extra-ricavi mediante <i>revenue sharing</i>	27
27. Monitoraggio annuale della qualità e degli investimenti	28
Sezione 4	29
28. Obblighi di separazione contabile	29
29. Obblighi informativi al concedente e all'Autorità	29
ALLEGATI	31
Tabella 1 Schema di contabilità regolatoria	31
Tabella 2 Schema di Piano Finanziario Regolatorio	32

PREMESSA

L'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, ha istituito - 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), ed 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);

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”*.

La disciplina di riferimento specifica, per la tratta autostradale di cui trattasi, è contenuta nell'art. 13 bis del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172 rubricato *“Disposizioni in materia di concessioni autostradali”*, che ha previsto, tra l'altro, che:

- i) le funzioni di concedente sono svolte dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (di seguito: MIT);
- ii) la convenzione di concessione per la realizzazione delle opere e la gestione della tratta autostradale ha durata trentennale ed è stipulata dal MIT con le regioni e gli enti locali che hanno sottoscritto il Protocollo di intesa del 14 gennaio 2016, che potranno anche avvalersi di una società *in house*, esistente o appositamente costituita, nel cui capitale non figurino privati;
- iii) l'atto convenzionale di concessione è stipulato dal MIT con il concessionario autostradale dopo l'approvazione del CIPE e previo parere dell'Autorità di regolazione dei trasporti sullo schema di convenzione.

Il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 (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.

Riguardo alla configurazione dell'istituto dell'*in house providing* nell'ambito del rapporto concessorio da costituirsi con le Amministrazioni territoriali che hanno sottoscritto il Protocollo d'intesa in data 14 gennaio 2016, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha formulato, in data 13 aprile 2018, una richiesta di parere al Consiglio di Stato, Sezione Prima, che si è espresso in merito il 26 giugno 2018 (parere n. 1645), chiarendo che il rapporto concessorio che verrà ad instaurarsi tra il concedente ed il concessionario consiste in un accordo di partenariato tra soggetti pubblici, nel quale è prevista, in virtù delle disposizioni contenute

nel citato art. 13 *bis* del d.l. 16 ottobre 2017, n. 148, la facoltà per gli enti territoriali concessionari di avvalersi di una società *in house*, quale modello organizzativo e funzionale per la gestione della concessione.

Nell'ambito del procedimento avviato con delibera n. 3/2018 del 25 gennaio 2018, ed avuto esclusivo riguardo alla nuova concessione afferente alle tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia¹, è di seguito individuato il sistema tariffario di pedaggio, basato sul metodo del *price cap* e con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale.

Non sono oggetto del presente provvedimento gli istituti attinenti ai profili amministrativi, contrattuali ed extracontrattuali 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.

¹ Le tratte autostradali in esame hanno una estesa chilometrica complessiva pari a km 210,20.

SISTEMA TARIFFARIO DI PEDAGGIO

Sezione 1

1. Principi generali

- 1.1 Il Sistema tariffario per la nuova concessione delle tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse veda, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera g), del d.l. 201/2011, è basato sul metodo del *price cap*, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale.
- 1.2 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, lettera b);
 - b.3) non pertinenti;
 - c) definizione delle modalità di determinazione delle tariffe di pedaggio, attraverso:
 - c.1) individuazione del perimetro dei costi ammissibili del concessionario e relativa valorizzazione;
 - c.2) individuazione del livello tariffario massimo iniziale, da determinare *ex ante* avvalendosi dei riferimenti e dei criteri, di seguito specificati, in relazione alle singole componenti tariffarie ed alle correlate previsioni dei volumi di traffico;
 - c.3) applicazione del metodo del *price cap*, con determinazione a cadenza quinquennale dell'indicatore di produttività X, come fissato dall'Autorità (v. punto 19), a valere sulla componente tariffaria gestionale;
 - d) definizione di un efficace meccanismo di salvaguardia, coerente con l'impostazione del modello incentrato sul metodo del *price-cap*, finalizzato a trasferire direttamente, in termini di riduzione tariffaria, eventuali "extra-ricavi" correlati al fatto che i volumi di traffico a consuntivo si rivelino eccessivamente superiori alle previsioni di traffico (potenzialmente sottostimate);
 - e) definizione di un articolato meccanismo di penalità/premi per la qualità dei servizi offerti, volto a fornire al concedente, almeno nell'ambito di predefinite aree tematiche, la possibilità di individuare gli indicatori e i relativi obiettivi di qualità, monitorare il conseguimento degli obiettivi posti, valutare la *performance* del concessionario autostradale, e conseguentemente applicare immediatamente i meccanismi di penalità/premi con effetto diretto sulla tariffa all'utente;
 - f) definizione di obblighi di separazione contabile a carico del concessionario e previsione del relativo sistema di contabilità regolatoria.

2. Definizioni

- 2.1 **Concedente:** il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti²;
- 2.2 **Concessionario:** ai sensi dell'articolo 13 – *bis* del d.l. 148/2017, le regioni che hanno sottoscritto il Protocollo di intesa del 14 gennaio 2016;
- 2.3 **Periodo concessorio:** il periodo di durata della concessione sulla base del quale sono redatti il Piano Economico Finanziario e il Piano Finanziario Regolatorio.
- 2.4 **Periodo regolatorio:** il periodo di cinque anni, al termine del quale sono soggetti ad aggiornamento il Piano Economico Finanziario ed il Piano Finanziario Regolatorio, nel rispetto dei principi e dei criteri stabiliti nel presente documento, anche correlativamente alla revisione dei parametri del *price cap* (tra i quali i costi – meglio definiti al punto 5.5 – riferibili all'Anno base, le previsioni di traffico e l'indicatore di produttività X) e del WACC.
- 2.5 **Anno base:** l'ultimo esercizio per il quale sia disponibile un bilancio approvato nelle forme prescritte e certificato da società di revisione contabile, sulla cui base il concessionario sia in grado di predisporre i dati della contabilità regolatoria. Per il primo periodo regolatorio, si fa riferimento all'ultimo bilancio relativo alla precedente gestione, approvato e certificato nelle forme sopra descritte.
- 2.6 **Anno ponte:** l'esercizio che si interpone tra l'Anno base ed il primo anno del periodo regolatorio, nel corso del quale il concessionario provvede agli adempimenti inerenti all'elaborazione ed alla presentazione al concedente ed all'Autorità della proposta di revisione del Piano Economico Finanziario e del Piano Finanziario Regolatorio.
- 2.7 **Price cap:** il metodo di definizione e adeguamento tariffario, che identifica un vincolo superiore alla dinamica della componente tariffaria di gestione (come definita al punto 5.2), per ciascun anno del periodo regolatorio, nonché un riallineamento della stessa, attraverso l'applicazione dell'indicatore di produttività X.
- 2.8 **Indicatore di produttività X:** 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 di cui al punto 2.11. Esso è rideterminato alla fine di ogni periodo regolatorio.
- 2.9 **Asset reversibili:** 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.
- 2.10 **Asset non reversibili:** gli *asset* – 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.
- 2.11 **Modello econometrico delle frontiere di efficienza:** il modello adottato dall'Autorità per individuare, sulla base di analisi di *benchmark* effettuate a partire dai dati storici dei concessionari autostradali

² Il Sistema tariffario si fonda sull'assunto che la nuova concessione delle tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse veda, ai sensi dell'articolo 13 – *bis* del d.l. 148/2017, da un lato, nella veste di concedente, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e, dall'altro, nella veste di concessionario, le regioni che hanno sottoscritto il Protocollo di intesa del 14 gennaio 2016, con facoltà per le stesse di avvalersi di una società, c.d. *in house*

nazionali, i costi efficienti degli stessi in funzione delle estese chilometriche delle tratte autostradali esercite. Tale modello, inizialmente posto a base della delibera n. 70/2016 per la definizione degli ambiti ottimali di gestione, è stato successivamente utilizzato per la determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale nell'ambito delle delibere n. 119/2017 e n. 73/2018.

- 2.12 **Oneri di concessione:** gli eventuali oneri specifici che il concessionario è tenuto a corrispondere allo Stato o ad altri soggetti preventivamente individuati, secondo modalità e tempistiche predeterminate, conseguenti ad eventuali obblighi di natura convenzionale afferenti all'affidamento in concessione delle tratte autostradali in questione.
- 2.13 **Piano Finanziario Regolatorio (PFR):** il modello unificato di pianificazione finanziaria-regolatoria, 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.
- 2.14 **Poste figurative:** le componenti tariffarie figurative, di segno positivo o negativo, finalizzate ad assicurare gradualità nell'evoluzione della tariffa, anche al fine di evitare squilibri di sistema.
- 2.15 **Revenue sharing:** il meccanismo di salvaguardia, basato sugli scostamenti tra le stime dei volumi di traffico e i relativi valori a consuntivo, finalizzato a limitare la realizzazione da parte del concessionario di extra-ricavi derivanti da una eventuale sottostima dei volumi di traffico previsti nel PFR.

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 ed 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 11.

4. Finalità del sistema tariffario di pedaggio e applicazione del metodo del *price cap*

- 4.1 Il Sistema tariffario di pedaggio persegue la finalità di assicurare:
- a) una dinamica annua della componente tariffaria di gestione di cui al punto 5.2 basata sull'applicazione della metodologia del *price cap* e 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 del capitale investito pari al tasso di remunerazione *pre-tax* di cui al punto 16³, con riferimento agli investimenti:

- effettuati su *asset* oggetto di concessione (reversibili), ivi compreso l'onere di subentro ovvero il valore delle opere assentite, già eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della precedente concessione, al netto:
 - (i) delle precostituite riserve vincolate per ritardati investimenti;
 - (ii) del "debito di poste figurative", accantonato tra i fondi rischi ed oneri, costituito dall'eccedenza degli introiti da pedaggio rispetto ai costi ammessi a remunerazione dall'Ente concedente;
- effettuati su *asset* di funzionamento del concessionario (non reversibili), ove pertinenti ed efficienti.

4.2 La corretta applicazione del Sistema tariffario è annualmente riscontrata dall'Autorità nell'esercizio delle proprie funzioni. In particolare, a seguito della trasmissione del Piano Finanziario Regolatorio da parte del concedente, l'Autorità verifica le seguenti condizioni:

- a) corretta applicazione della metodologia del *price cap*, di cui al punto 17, alla componente tariffaria di gestione di cui al punto 5.2;
- 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 16.6, lettera b);
- c) congruità delle eventuali poste figurative di cui al punto 25 ed azzeramento del corrispondente valore complessivo, ottenuto scontando i relativi importi al tasso nominale di remunerazione del capitale di cui al punto 16.6, lettera b);
- 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 costituita dalla somma di due distinte componenti:

- a) **componente tariffaria di gestione (T_G)**: finalizzata, sulla base della dinamica tariffaria di cui al punto 17, inclusiva dell'incremento della produttività da efficientamento, a permettere il recupero:
 - (i) dei costi operativi⁴ stimati con riferimento all'Anno base per ciascun periodo regolatorio; (ii) dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione del capitale investito) afferenti agli *asset* di funzionamento per la gestione della concessione, 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 del capitale investito) afferenti agli *asset* reversibili al termine del rapporto concessorio, ivi compresi l'onere di subentro da corrispondere al concessionario

³ Per le valutazioni in merito alla redditività, il concessionario, in funzione dell'opzione prescelta (cfr. punto 12.3) potrà far riferimento ad uno dei seguenti valori del tasso di remunerazione del capitale investito (WACC):

- WACC reale di cui al punto 16.6 lettera a), nel caso di opzione per il CIN rivalutato;
- WACC nominale di cui al punto 16.6 lettera b), nel caso di opzione per il CIN contabile.

⁴ comprensivi dei costi operativi legati ai nuovi investimenti, nonché di quelli relativi alla manutenzione ordinaria e degli utilizzi, medi su base quinquennale, dei fondi di accantonamento destinati alla manutenzione ciclica dell'infrastruttura autostradale.

uscente (rappresentato dal valore residuo degli investimenti da questi realizzati e non ancora ammortizzati, assentiti dal concedente), il valore delle opere realizzate in dipendenza dei piani di investimento oggetto di concessione, ivi compresi gli interventi programmati di manutenzione straordinaria.

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

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

- 5.3 Nel caso in cui il concedente, con riferimento alla concessione in oggetto, preveda la corresponsione di un onere di concessione, la tariffa unitaria media va integrata con una **componente tariffaria per oneri di concessione** ($T_{OC,t}$), finalizzata al recupero di tali oneri, attraverso l'individuazione di una quota annua nominale costante per tutto il periodo concessorio (ovvero non soggetta alla dinamica del *price cap*).

La tariffa unitaria media, eventualmente integrata con la suddetta componente (di seguito: **tariffa unitaria media integrata**) risulta quindi la seguente:

$$T'_t = T_t + T_{OC,t}$$

- 5.4 Ai fini della modulazione tariffaria, per la tariffa unitaria media integrata 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, per ciascun anno del periodo tariffario, delle componenti tariffarie di cui ai punti 5.2 e 5.3:

- il livello dei costi di gestione C_G (da utilizzarsi nell'ambito della formula tariffaria di cui al successivo punto 17 ed in relazione all'anno base) 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:

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

- il livello dei costi per gli eventuali oneri di concessione C_{OC} viene determinato secondo la seguente formula:

$$C_{OC} = C_{vc}$$

dove:

C_o indica i costi operativi, comprensivi di quelli legati ai nuovi investimenti, nonché dei costi operativi relativi alla manutenzione ordinaria e degli utilizzi, medi su base quinquennale, dei fondi di accantonamento destinati alla manutenzione ciclica dell'infrastruttura autostradale;

E_{aa} indica l'extraprofitto derivante dalle attività accessorie, come meglio specificato al punto 11;

- $C_{a,nr}$ indica i costi di ammortamento afferenti agli *asset* di funzionamento per la gestione della concessione, non reversibili al termine del rapporto concessorio;
- $C_{rc,nr}$ indica i costi di remunerazione del capitale afferenti agli *asset* di funzionamento per la gestione della concessione, 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.
- C_{vc} indica la quota annua del valore della concessione eventualmente fissato dal concedente.

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

- 5.6 La tariffa unitaria media integrata, distintamente per ciascuna delle componenti di cui ai punti 5.2 e 5.3, è stimata a preventivo, su base annuale e per ciascun periodo regolatorio, secondo quanto previsto ai punti 17, 20 e 21.
- 5.7 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. Le suddette stime previsionali sono aggiornate alla scadenza di ogni periodo regolatorio.

6. Modulazione tariffaria

- 6.1 Sulla base della tariffa unitaria media integrata, relativa a ciascuna annualità del periodo concessorio, il concessionario, nel rispetto della normativa vigente e a parità di ricavi complessivi, determina i pedaggi afferenti alle diverse classi di veicoli e tipologie di tratta autostradale. La modulazione della tariffa per classe veicolare, da applicare con riferimento all'impatto ambientale, è determinata nel rispetto delle previsioni normative in materia.
- 6.2 Il concessionario può essere autorizzato dal concedente ad attuare forme di modulazione tariffaria ulteriori rispetto a quelle di cui al punto 6.1, sempre a parità di ricavi complessivi, 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 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;
 - c) articolazione per fasce orarie (es.: *peak/off-peak*);
 - d) differenziazione giornaliera (es.: *feriale/festivo*);
 - e) tipologia traffico merci (es.: *modale/intermodale*);
 - f) agevolazioni per utilizzatori frequenti.

- 6.3 La modulazione tariffaria, fermo restando il rispetto della relazione descritta al punto 5.4 con riferimento alla tariffa unitaria media integrata, è improntata ai principi di trasparenza, equità e non discriminazione tra gli utenti.
- 6.4 L'Autorità verifica preventivamente la conformità al presente sistema tariffario della modulazione tariffaria, nonché di ogni eventuale successiva variazione della stessa.

7. Ulteriori variazioni tariffarie

- 7.1 Il concedente ha facoltà di introdurre variazioni in aumento o in diminuzione rispetto alla tariffa unitaria media integrata, come sopra definita, per effetto di specifiche previsioni normative in materia.
- 7.2 Qualora il concedente intenda avvalersi di tale facoltà, i livelli tariffari complessivi definiti dal concessionario – comprensivi delle eventuali variazioni di cui al punto 7.1 – oltre ad assicurare il pieno rispetto dei criteri contenuti nelle disposizioni normative in materia, sono improntati, in conformità a quanto previsto dall'articolo 37, comma 2, lettera a) del d.l. 201/2011, al rispetto dei seguenti principi:
- a) efficienza produttiva della gestione, anche attraverso il rigoroso rispetto delle finalità del sistema di pedaggio, come definite al punto 4.1 ed alla luce delle misure di cui al punto 5;
 - b) contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori;
 - c) trasparenza, equità e non discriminazione tra gli utenti.
- 7.3 In ogni caso, gli eventuali introiti derivanti dalle variazioni di cui al punto 7.1 non possono concorrere in alcun modo alla redditività del concessionario;
- 7.4 Prima della loro attivazione, l'Autorità verifica la conformità al presente sistema tariffario delle variazioni tariffarie di cui al punto 7.1, nonché di ogni eventuale successiva modifica delle stesse.

8. Ulteriori oneri

- 8.1 Alla tariffa determinata ai sensi dei precedenti punti 5, 6 e 7, vanno aggiunti:
- a) quanto il concessionario è tenuto a corrispondere ai soggetti legittimati, segnatamente:
 - a.1) il canone annuo ai sensi dell'art. 1, comma 1020, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, fissato in misura pari al 2.40% dei proventi netti dei pedaggi;
 - a.2) l'integrazione al canone di cui all'art. 19, comma 9 *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) le imposte e ogni altro onere previsto per legge;
 - b) gli oneri supplementari a carico dei mezzi d'opera per l'adeguamento delle infrastrutture stradali di cui all'art. 34, comma 2, del d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285.

Sezione 2

9. Criteri generali di ammissibilità dei costi

- 9.1 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 3.1, lettere a) e b);
 - 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, fatti salvi gli specifici criteri di ammissibilità di seguito illustrati;
 - 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 4, 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 4, devono essere verificabili attraverso la riconciliazione con i dati risultanti dalla contabilità generale e dal bilancio d'esercizio.

10. Criteri di ammissibilità dei costi operativi

- 10.1 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 o di gestione diretta della concessione da parte degli enti territoriali.
- 10.2 Sono altresì ammissibili gli utilizzi di fondi di accantonamento destinati alla manutenzione ciclica dell'infrastruttura autostradale, sulla base dell'importo medio degli stessi, registrato nei cinque anni precedenti l'Anno ponte.
- 10.3 Rappresentano oneri non ammissibili ai fini regolatori, oltre che i costi riconducibili ad attività di cui al precedente punto 3.1 lettera c), 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, lettera a);
- f) oneri di qualunque tipo derivanti dall'inosservanza di norme e prescrizioni.

11. Trattamento dei margini da attività commerciali

- 11.1 L'ammontare dei costi operativi, con riferimento al livello iniziale della componente tariffaria di gestione, è computato al netto dell'extraprofitto generato dalle attività accessorie di cui al punto 3.1, lettera b).
- 11.2 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 16.6 – fra le seguenti componenti economiche, valutate all'Anno base:
 - 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.

12. Capitale Investito Netto (CIN)

- 12.1 Il capitale investito netto (CIN) 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, come quantificati al primo gennaio dell'Anno base di ciascun periodo regolatorio, purché funzionali all'esercizio della gestione autostradale;
 - b) **asset reversibili**, relativi agli investimenti realizzati nel corso della concessione, come quantificati al primo gennaio di ciascun esercizio del periodo regolatorio, comprensivi dell'onere di subentro da corrispondere al concessionario uscente, ovvero del valore delle opere assentite già eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della precedente concessione, al netto della precostituita riserva vincolata per ritardati investimenti.
- 12.2 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.
- 12.3 In merito alla valorizzazione degli *asset* da imputare a CIN all'Anno base, il concedente potrà optare, in alternativa:
 - a) per il valore corrente netto (CIN rivalutato), espresso sulla base dell'indice di rivalutazione di cui al punto 12.6;
 - b) per il valore contabile netto (CIN contabile).

- 12.4 La scelta tra le due opzioni di cui al punto 12.3 effettuata per il primo periodo regolatorio è vincolante anche per i successivi periodi regolatori.
- 12.5 All'opzione del CIN rivalutato è associato il tasso di remunerazione reale del capitale di cui al punto 16.6 lettera a); viceversa, all'opzione del CIN contabile è associato il tasso di remunerazione nominale del capitale di cui al punto 16.6 lettera b).
- 12.6 Qualora il concedente opti per una valorizzazione del CIN rivalutato, sono utilizzati i seguenti indici di rivalutazione:
- a) il deflatore degli investimenti fissi lordi per valorizzare gli *asset* non reversibili all'inizio di ciascun periodo regolatorio;
 - b) l'inflazione programmata di cui alla misura 16.1 per valorizzare gli *asset* all'interno di ciascun periodo regolatorio.

13. Criteri di ammissibilità degli investimenti

- 13.1 Sono ammissibili ai fini tariffari, con riferimento all'intero periodo concessorio, i seguenti investimenti, realizzati/conferiti ed iscrivibili in bilancio:
- a) gli investimenti in *asset* reversibili oggetto di concessione, ivi compresi gli interventi programmati di manutenzione straordinaria, come quantificati nel Piano Finanziario Regolatorio;
 - b) gli investimenti in *asset* non reversibili, strettamente necessari alle attività autostradali, come quantificati nel Piano Finanziario Regolatorio;
 - c) gli ulteriori investimenti in *asset* reversibili, inseriti in eventuali atti aggiuntivi alla convenzione di concessione, concordati con il concedente.
- 13.2 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.

14. Principi per la quantificazione degli investimenti in beni reversibili

- 14.1 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” adottate dallo stesso Ministero con d.m. 300/2017;
- 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, fatte salve le eventuali differenze di costo autorizzate dal concedente in sede di approvazione del progetto esecutivo, 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 derivi da modifiche progettuali ammissibili ai sensi dell’art. 106 del Codice. 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) con riguardo all’approvazione del progetto esecutivo da parte del concedente, 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.

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

15.1 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.

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

- a) l’ammortamento degli *asset* reversibili è riconosciuto, alternativamente:
 - i. con il metodo finanziario, in relazione alla durata residua della concessione, tenuto conto dell’eventuale valore residuo al termine della stessa;
 - ii. in base ad aliquote economico-tecniche stabilite in ottemperanza ai principi sanciti dal codice civile, tenuto conto della vita utile degli *asset* medesimi e dell’eventuale valore residuo al termine della stessa, solo per gli *asset* la cui vita utile, in ragione della propria natura, non si estenda oltre il termine di scadenza della concessione;
- b) l’ammortamento degli *asset* non reversibili è riconosciuto in base ad aliquote tecniche-economiche stabilite in ottemperanza ai principi sanciti dal codice civile, tenuto conto della vita utile e dell’eventuale valore residuo al termine della stessa.

15.3 I costi di remunerazione del capitale sono determinati in misura pari al tasso di remunerazione del capitale investito di cui al punto 16, 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.

16. Tasso di remunerazione del capitale investito

16.1 La remunerazione spettante al concessionario sul capitale investito netto di cui al punto 12, è determinata secondo il metodo basato sul costo medio ponderato delle fonti di finanziamento, capitale di rischio e di indebitamento, comunemente stimate 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 costo del capitale di debito;

R_e è il costo del 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 nominale di remunerazione del capitale (al lordo della tassazione); tale tasso è convertito in termini reali attraverso la formula di Fisher:

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

dove:

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

16.2 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 proprio;

rfr *risk free rate*, ovvero il tasso privo di rischio;

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

erp *equity risk premium*, ovvero il premio sul capitale di rischio.

16.3 Il costo del capitale di 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 al 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 del capitale di debito;

rfr *risk free rate*;

dp premio al debito.

16.4 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 al 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.

16.5 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 g* è pari a _.

b) il costo del capitale di debito

Il costo del debito del settore è determinato sulla base del rapporto tra oneri finanziari e debiti finanziari delle 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 costo del debito è dato dalla somma del *risk free rate* e del premio al debito (quest'ultimo nel limite massimo del 2%), come riportato nella formula di cui al punto 16.3. Il costo del capitale di debito R_d è pari a _%.

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 è poi proceduto al *relevering* degli *asset beta* sopra individuati, così da ricavare l'*equity beta* da attribuire al settore autostradale.

Il *relevering* è effettuato mediante 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 coefficiente *equity beta* così calcolato è pari a _.

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, per ciascun periodo regolatorio, agli ultimi 12 mesi disponibili.

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

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

L'erp rappresenta il premio, rispetto al rendimento di un'attività priva di rischio, di un investimento nel mercato azionario. L'Autorità ritiene di confermare per l'erp un valore pari al 5,5%;

f) le aliquote fiscali (t, T)

Con riferimento all'incidenza fiscale, vi sono due parametri, t e T:

- t rappresenta lo scudo fiscale e viene rappresentata dall'aliquota IRES;
- T rappresenta l'aliquota complessiva gravante sulle società che si conferma risultante dalla somma dell'IRES e dell'IRAP, ricavabili dalla normativa di settore vigente.

Pertanto, al momento attuale: t=24% e T=28,82%.

16.6 L'applicazione dei predetti parametri (con valori stimati in riferimento al mese di giugno 2018) determina i seguenti valori del tasso di remunerazione del capitale investito, validi per il primo periodo regolatorio:

a) WACC reale R_r : _%;

b) WACC nominale R : _%.

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

17. Dinamica della componente tariffaria di gestione

17.1 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, predeterminato con riferimento all'anno $t + 1$; in particolare, per $t = 0$ in relazione a ciascun periodo regolatorio (ovvero in corrispondenza dell'anno coincidente con l'anno ponte), si assume:

$$T_{G,t} = \frac{C_{G,ap}}{V_{m,1-5}}$$

dove:

$C_{G,ap}$ è il livello dei costi di gestione con riferimento all'Anno ponte, definito nel seguente modo:

$$C_{G,ap} = C_{G,ab} \cdot (1 + P_{ap})$$

in cui:

P_{ap} è il tasso di inflazione programmato per l'Anno ponte, come risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza (DEF) disponibile;

$C_{G,ab}$ è il livello dei costi di gestione con riferimento all'Anno base;

$V_{m,1-5}$ indica il volume di traffico medio annuo, calcolabile come media aritmetica dei volumi di traffico previsti *ex ante* per ogni anno del periodo regolatorio, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio;

$T_{G,t}$ è il livello 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 18;

X_{t+1} è il coefficiente di incremento della produttività da efficientamento per l'anno $t + 1$, di cui al punto 19.

18. Tasso di inflazione programmato

18.1 La variabile $\hat{P}_{t+1}$, con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui al punto 17, 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.

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

19. Obiettivo di incremento di produttività da efficientamento

- 19.1 Con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui al punto 17, 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.
- 19.2 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 alla tratta oggetto di concessione, la percentuale complessiva di recupero X^* valida per il primo quinquennio, annualmente declinata in singoli tassi annuali di efficientamento X_t , tali per cui:

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

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

- 19.3 I criteri e le metodologie di cui al punto 19.2 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 4, secondo la medesima formula. Di conseguenza, si procederà all'aggiornamento dei relativi valori nel Piano Economico Finanziario e nel Piano Finanziario Regolatorio.

20. Dinamica della componente tariffaria di costruzione

- 20.1 La stima annuale della componente tariffaria di costruzione, nel caso di opzione per CIN rivalutato, 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 15.2, 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 15.3;
- $PF_{K,t+1}$ indica l'importo, di segno positivo o negativo, delle poste figurative di cui al punto 2.14, 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 15), nel seguente modo:

$$C_{a,r,(t+1)} = C_{a,r,f(t+1)} + C_{a,r,t(t+1)}$$

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

dove:

- $C_{a,r,f(t+1)}$ indica il costo di ammortamento, riferito agli *asset* reversibili al termine della concessione e sottoposti ad ammortamento con metodo finanziario, di cui al punto 15.2, lettera a) - (i), determinato al 1° gennaio dell'anno $t + 1$;
- $C_{a,r,t(t+1)}$ indica il costo di ammortamento, riferito agli *asset* reversibili al termine della concessione e sottoposti ad ammortamento con aliquote economico-tecniche, di cui al punto 15.2, lettera a) - (ii), determinato al 1° gennaio dell'anno $t + 1$;
- $CIN_{r,(t+1)}$ 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;
- R_r indica il tasso reale di remunerazione del capitale investito (WACC) di cui al punto 16.6 lettera a).

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

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

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 12.3;
- $\hat{P}_t$ indica il tasso di inflazione programmata relativo all'anno t , determinato secondo le modalità di cui al punto 18;

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, ovvero al valore delle opere assentite già eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della precedente concessione, al netto della precostituita riserva vincolata per ritardati investimenti.

20.2 La stima annuale della componente tariffaria di costruzione, nel caso di opzione per CIN contabile, è basata sulla medesima formula di cui al punto 20.1, fatti salvi gli adeguamenti di seguito specificati.

Il livello della componente $C_{rc,r,(t+1)}$ è determinato nel seguente modo:

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

R indica il tasso nominale di remunerazione del capitale investito (WACC) di cui al punto 16.6 lettera b).

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

$$CIN_{r,(t+1)} = (CIN_{r,t} - C_{a,r,t} + I_t)$$

21. Dinamica della componente tariffaria per gli eventuali oneri di concessione

21.1 La stima annuale della componente tariffaria per oneri di concessione corrisponde al valore risultante dalla seguente dinamica:

$$T_{OC,t+1} = \frac{C_{vc}}{V_{t+1}}$$

dove:

$T_{OC,t+1}$ è il livello della componente tariffaria per oneri di concessione, predeterminato con riferimento all'anno $t + 1$;

C_{vc} indica la quota annua dell'eventuale valore della concessione, come definita al punto 5.5;

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

22. Adeguamento della tariffa unitaria media

22.1 La tariffa unitaria media di cui al punto 5.2, determinata *ex ante* secondo le modalità illustrate ai punti 17 e 20, è adeguata annualmente in esito al monitoraggio annuale di cui al punto 27, 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:

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

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

dove:

$T_{G,t+1}^*$ è il livello della componente tariffaria di gestione di cui al punto 17, 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 penalità/premi di cui al punto 23, 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 20, 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 24, 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 25, finalizzate ad assicurare, nel rispetto del principio della neutralità finanziaria, la gradualità delle variazioni tariffarie nel corso del periodo concessorio.

22.2 Nel caso specifico della concessione in oggetto, al fine di tenere conto di quanto previsto al punto 5.3, l'adeguamento della tariffa unitaria media integrata scaturisce dall'applicazione della seguente formula:

$$T_{t+1}' = T_{t+1}^* + T_{OC,t+1}$$

$T_{OC,t+1}$ è il livello della componente tariffaria per oneri di concessione, di cui al punto 21.1.

22.3 Fermi restando i meccanismi di penalità/premi di cui ai punti 23 e 24, il concedente può introdurre ulteriori sanzioni e penali a carico del concessionario, dandone adeguata evidenza nella convenzione di concessione, da correlare alla mancata o ritardata realizzazione delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria.

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

23.1 Con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui al punto 22, 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 .

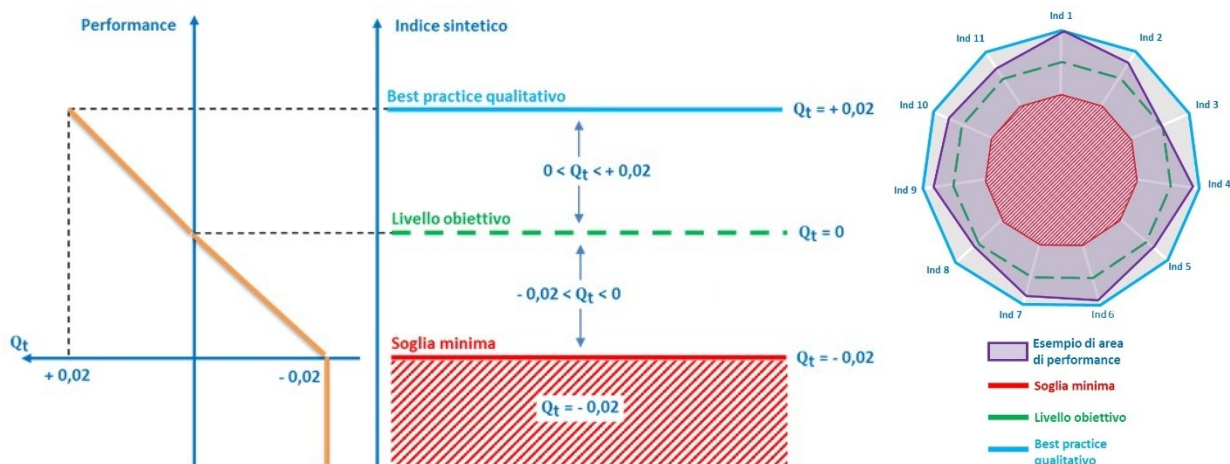
23.2 Il meccanismo di penalità/premi è basato su un *panel* di indicatori, come illustrato nei punti seguenti.

23.3 La variazione tariffaria associata alla variabile Q_t deve essere compresa entro i seguenti limiti minimo e massimo:

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

$$\max (Q_t) = + 0,02$$

23.4 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 23.8).



23.5 Con riferimento alla precedente figura, per ciascun indicatore j -esimo (Iq_j) sono definiti tre distinti livelli di qualità (nel seguito, soglie di qualità):

- soglia minima ($Iq_{\text{soglia minima}, j}$): 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 ($Iq_{\text{obiettivo}, j}$): 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 ($Iq_{\text{best practice}, j}$): soglia che identifica la frontiera massima in corrispondenza della quale la variazione della tariffa dovuta alla qualità assume il valore massimo $\max(Q_t) = +0,02$.
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*.

23.6 Le soglie di qualità devono essere fissate dal concedente, con riferimento ad ogni periodo regolatorio – *ex ante* e su base annuale – tenendo conto dei principi di cui sopra.

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

- ad ogni dimensione prestazionale deve essere assegnato dal concedente un peso Pq_j , con $\sum_j Pq_j = 1$;
- se tutte le dimensioni Iq_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 $l_{q,j}$ 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 il valore di $Q_{t,j}$ si determina in base al posizionamento del valore di $l_{q,j}$ tra i valori $l_{q, \text{soglia minima}, j}$ e $l_{q, \text{obiettivo}, j}$, mediante interpolazione lineare;

- se tutte le dimensioni $l_{q,j}$ 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 il valore di $Q_{t,j}$ si determina in base al posizionamento del valore di $l_{q,j}$ tra i valori $l_{q, \text{obiettivo}, j}$ e $l_{q, \text{Best practice}, j}$, mediante interpolazione lineare;

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

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

23.9 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 merci⁵;
- 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;

⁵ 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.).

- *customer satisfaction* rispetto ai livelli di servizio complessivo e specifico per aree di interesse definite dal concedente;
- impiego di barriere di sicurezza laterali 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.

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

24. Adeguamento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti

24.1 Con riferimento alla formula di adeguamento tariffario di cui al punto 22.1, 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, ovvero del valore delle opere assentite già eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della precedente concessione, al netto della precostituita riserva vincolata per ritardati investimenti;

$I_{P,a}$ 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, ovvero del valore delle opere assentite già eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della precedente concessione, al netto della precostituita riserva vincolata per ritardati investimenti;

- 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 16.

25. Poste figurative

25.1 Per garantire la gradualità dell'evoluzione tariffaria, è possibile, *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 ricomprese nella formula di cui al punto 20.

25.2 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 24 deve essere pertanto ulteriormente adeguata a seguito di tale ricalcolo.

26. Meccanismo di contenimento degli extra-ricavi mediante *revenue sharing*

26.1 A partire dal periodo regolatorio successivo al primo, nel caso in cui la variazione dei volumi di traffico a consuntivo risultante alla fine del periodo regolatorio trascorso sia positiva e oltre una soglia predeterminata, pari a +2%, una percentuale (crescente da 50% a 100% al crescere dello scostamento da +2% a +10%) del montante medio annuo dell'extra-ricavo, attribuibile al volume di traffico eccedente la soglia, dovrà essere registrata quale posta figurativa a deduzione dei costi ammessi per il periodo regolatorio successivo ovvero, per l'ultimo periodo regolatorio, poste a decremento dell'eventuale valore di subentro.

26.2 Detto extra-ricavo sarà calcolato come differenza tra:

- i ricavi⁶ scaturiti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata ai volumi di traffico effettivo consuntivato;
- i ricavi⁷ scaturenti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata ai volumi traffico previsto *ex ante* maggiorato del 2% (ricavi soglia).

26.3 Per i periodi regolatori successivi al primo, al fine di una corretta definizione dei costi operativi, si tiene adeguatamente conto del meccanismo di *revenue sharing* di cui al punto 26.1.

⁶ Al netto degli oneri di cui al punto 8;

⁷ Al netto degli oneri di cui al punto 8;

27. Monitoraggio annuale della qualità e degli investimenti

- 27.1 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 22, nonché la conseguente proposta di aggiornamento del Piano Finanziario Regolatorio.
- 27.2 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 23;
 - b) dei coefficienti α_t e Y_t , di cui al punto 24;
 - c) del ricalcolo delle poste figurative di cui al punto 25.
- La suddetta proposta è trasmessa, entro i successivi 15 giorni, all'Autorità.
- 27.3 Nell'esercizio delle proprie funzioni, l'Autorità verifica la corretta applicazione dei principi e dei criteri da essa fissati, entro 30 giorni dal ricevimento della proposta formulata dal concedente.

Sezione 4

28. Obblighi di separazione contabile

- 28.1 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:
- alle singole tratte autostradali, come identificate nell'oggetto della concessione;
 - alle singole attività come definite dal punto 3, con specificazione delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché delle operazioni intervenute con parti correlate.
- 28.2 Il binomio tratta-attività costituisce l'unità elementare di riferimento per il concessionario, al fine di adempiere agli obblighi di separazione contabile.
- 28.3 Ai fini della redazione della contabilità regolatoria, le suddette componenti economiche e patrimoniali potranno risultare di pertinenza:
- diretta ed esclusiva di una specifica attività e tratta;
 - di una pluralità di tratte e/o attività, in tal caso allocabili in base a specifici *driver*;
 - dell'insieme delle tratte e delle attività (incluse le spese generali), in tal caso allocabili in base a *driver* aggregati.
- 28.4 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.
- 28.5 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.
- 28.6 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.
- 28.7 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.

29. Obblighi informativi al concedente e all'Autorità

- 29.1 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 28;
- 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.

29.2 I documenti di cui al punto 29.1 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").

29.3 L'Autorità considera i documenti di cui ai precedenti punti 29.1 e 29.2 come riservati.

29.4 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 per tratta e attività

CONCESSIONARIA:			ATTIVITÀ AUTOSTRADALI						ATTIVITÀ ACCESSORIE				Importi non pertinenti	TOTALE	TOTALE parti correlate	Valori da Bilancio di esercizio	
Anno			Gestione			Costruzione			Aree di servizio			Servizi tecnologici ed informativi					Altre attività accessorie
Tratta		1	Totale	di cui per manutenzione ordinaria	di cui verso parti correlate	Totale	di cui per manutenzione straordinaria	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 sovraccanone 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.h	Ricavi derivanti da variazioni tariffarie (punto 7 del sistema tariffario di pedaggio)																
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.h.I	di cui per valore della concessione																
2.h.II	di cui per canone della concessione																
2.i	Accantonamenti																
2.I	Utilizzi di fondi di accantonamento																
2.I	Costi capitalizzati																
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																
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																
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																

Tabella 2 Schema di Piano Finanziario Regolatorio

	P1 - Primo periodo tariffario							P2							P5 - Sesto periodo tariffario						
	Anno Base	Anno Ponte	1	2	3	4	5	6	7	24	25	26	27	28	29	30					
Volumi di traffico previsti (000 veicoli/km)																					
Volumi di traffico medi annui per periodo regolatorio (000 veicoli/km)																					
COMPONENTE TARIFFARIA DI GESTIONE (in migliaia di euro)																					
Costi operativi totali ammessi (comprensivi delle attività accessorie)																					
Utilizzo di fondo accantonamento per rinnovi																					
Ricavi da attività accessorie (in deduzione)																					
Costi operativi totali ammessi netti																					
Immobilitazioni non reversibili al 1/1																					
Ammortamento tecnico-economico annuo																					
Remunerazione annua																					
Costi di capitale totali ammessi																					
Costi totali afferenti a componente tariffaria di gestione																					
Componente tariffaria di gestione unitaria																					
COMPONENTE TARIFFARIA DI COSTRUZIONE (in migliaia di euro)																					
Opere eseguite e non ammortizzate precedente concessione																					
Immobilitazioni reversibili al 1/1																					
Opere in corso al 1/1																					
Valore residuo a fine concessione																					
Totale capitale investito netto di costruzione																					
Ammortamento finanziario annuo																					
Remunerazione annua																					
Costi totali afferenti a componente tariffaria di costruzione																					
Componente tariffaria di costruzione unitaria																					
Poste figurative annue																					
COMPONENTE PER ONERI DI CONCESSIONE (in migliaia di euro)																					
Costo annuo per valore della concessione																					
Costi totali afferenti a componente tariffaria per oneri di concessione																					
Componente tariffaria per oneri di concessione unitaria																					
TARIFFA UNITARIA MEDIA - RICAVI - COSTI																					
Tariffa unitaria media (con eventuali poste figurative)																					
Ricavi da traffico previsti																					
Costi totali previsti																					
ANALISI DEI FLUSSI DI CASSA																					
Valore attuale netto: ricavi da traffico previsti																					
Valore attuale netto: costi totali previsti																					
Valore attuale netto: poste figurative																					