

Allegato A alla delibera n.119/2019 del 12 settembre 2019

Elementi per la definizione dello schema di concessione e sistema tariffario di pedaggio relativi alle tratte autostradali A12 Sestri Levante-Livorno, A11/A12 Viareggio-Lucca, A15 diramazione per La Spezia e A10 Ventimiglia-Savona.

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. Obblighi a carico del concessionario e 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	9
Sezione 1	9
1. Principi generali.....	9
2. Definizioni	10
3. Individuazione delle attività pertinenti	11
4. Finalità del Sistema tariffario di pedaggio e applicazione del metodo del <i>price cap</i>	11
5. Tariffa unitaria media	12
6. Modulazione tariffaria.....	14
7. Ulteriori variazioni tariffarie	15
8. Ulteriori oneri	15
Sezione 2	16
9. Criteri generali di ammissibilità dei costi	16
10. Criteri di ammissibilità dei costi operativi	16
11. Trattamento dei margini da attività commerciali	17
12. Capitale Investito Netto (CIN)	17
13. Criteri di ammissibilità degli investimenti	18
14. Principi per la quantificazione degli investimenti in beni reversibili	19
15. Criteri di determinazione dei costi di capitale ai fini tariffari	19
16. Tasso di remunerazione del capitale investito	20
Sezione 3	24
17. Dinamica della componente tariffaria di gestione	24
18. Tasso di inflazione programmato	24
19. Obiettivo di incremento di produttività da efficientamento	24
20. Dinamica della componente tariffaria di costruzione	25
21. Dinamica della componente tariffaria per oneri integrativi	27
22. Adeguamento della tariffa unitaria media	27
23. Meccanismi di premi/penalità con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi	28
Sezione 4	34
ALLEGATO.....	36

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), come modificato dall'articolo 16, comma 1, lettera a), del decreto-legge 28 settembre 2018, n.109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n.130, del citato art. 37, inoltre, l'Autorità provvede tra l'altro, *“con particolare riferimento al settore autostradale, a stabilire per le nuove concessioni nonché per quelle di cui all'articolo 43, comma 1 e, per gli aspetti di competenza, comma 2 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. 1/2019 del 17 gennaio 2019, ed avuto esclusivo riguardo alla nuova concessione afferente alle tratte autostradali (aventi un'estesa chilometrica complessiva pari a km 268,2):

- A12 Sestri Levante-Livorno (km 125,6);
- A11/A12 Viareggio-Lucca (km 21,5);
- A15 diramazione per La Spezia (km 7,8);
- A10 Ventimiglia-Savona (km 113,3);

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).

Al riguardo si evidenzia che il presente provvedimento presuppone l'affidamento di una concessione con scadenza temporale al 31 dicembre 2031, avuto riguardo alla decisione della Commissione Europea C(2018) 2435 final del 27 aprile 2018, "*State Aid SA.49335 (2017/N) and SA.49336 (2017/N) – Italy Italian Motorways investment plan*", il cui punto (33) richiama l'impegno del Governo italiano di indire nel 2031 una procedura di gara congiunta per l'affidamento delle concessioni SALT e CISA, atteso che: (i) SALT e CISA sono due concessioni autostradali appartenenti al medesimo gruppo SIAS e che (ii) il 31 dicembre 2031 giungerà a scadenza la concessione CISA¹.

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.

¹ (33) As regards the other motorways part of the original proposal, it remains understood that the SALT concession, expiring in 2019, cannot be part of any prolongation project. Italy confirms it will organize the relevant public tendering procedure as soon as possible so as to have the new concession starting no later than 1 August 2019. Regarding CISA, the Commission takes note that the works to complete the 1st Lotto TiBre of CISA, amounting to 460 million EUR from 2017, as well as the junction with Cispadana for 4 Km, will be realized. On the contrary, the Commission notes that Italy dropped the plan of a 2nd Lotto TiBre as well as the envisaged public contribution in kind of 900 million EUR and the State guarantee on the takeover value of 1.7 billion EUR. Lastly, the Commission takes note of Italy's declared intention to organize a joint public tendering procedure for SALT and CISA as of 2031 (SALT and CISA being other two motorway concessions belonging to the SIAS group) and that CISA will be tendered out, in 2031, with no takeover value.

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 A12 Sestri Levante-Livorno, A11/A12 Viareggio-Lucca, A15 diramazione per La Spezia e A10 Ventimiglia-Savona, 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, in conformità all'articolo 175 del Codice, è da intendersi fisso ed invariabile.

1.3 Ai sensi dell'articolo 167 del Codice, lo schema di concessione deve indicare espressamente il valore della concessione.

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. 50/2016.
- 2.3 Lo schema di concessione disciplina puntualmente gli istituti della sospensione e della proroga del contratto, nel rispetto dell'articolo 107 del Codice.

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 4.2 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 uno specifico allegato alla convenzione]* riferiti alla singola prestazione da garantire all'utente, che il concessionario si obbliga a rispettare, nel rispetto 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 ai sensi dell'art. 8 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, 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 adottato in attuazione dell'art. 37, comma 2, lett. e) del decreto legge 6 dicembre 2011, n.201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n.214.

5. Obblighi a carico del concessionario e allocazione dei rischi relativi alle fasi di progettazione e costruzione

- 5.1 Gli obblighi del concessionario afferenti alle diverse fasi della progettazione, esecuzione, manutenzione e gestione delle opere, sono puntualmente definiti nello schema di contratto, al fine di assicurare una corretta ed equilibrata allocazione dei rischi in capo al concessionario.
- 5.2 Lo schema di concessione indica il termine perentorio per la sottoscrizione del contratto di finanziamento decorso inutilmente il quale la concessione si intende risolta.
- 5.3 L'equilibrio economico finanziario rappresenta il presupposto per la corretta allocazione dei rischi.

- 5.4 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 ricomprendersi 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;
 - f) rischio di inaffidabilità e inadeguatezza della tecnologia utilizzata.
- 5.5 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 del progetto stesso.

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 concessione².
- 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 equilibrio, qualora si verificano fatti non imputabili e non riferibili

² 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).

a rischi allocati al concessionario che incidono sull'equilibrio economico finanziario. La revisione deve consentire la permanenza dei rischi trasferiti in capo al concessionario.

- 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.

II. SISTEMA TARIFFARIO DI PEDAGGIO

Sezione 1

1. Principi generali

- 1.1 Il Sistema tariffario stabilito dall'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità) è basato sul metodo del *price cap*, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale, e 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 19), 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, 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) applicazione del metodo del *price cap*, con determinazione a cadenza quinquennale dell'indicatore di produttività X, come fissato dall'Autorità, a valere sulla componente tariffaria gestionale definita dal concedente e/o risultante all'esito della procedura competitiva;
 - d) 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;
 - e) definizione di un meccanismo automatico di adeguamento tariffario correlato all'effettivo grado di attuazione degli investimenti, integrato da una penalità applicabile nel caso in cui il ritardo nell'effettuazione degli investimenti sia imputabile al concessionario;

- f) 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 previsto dalla convenzione sulla base del quale sono redatti il Piano Economico Finanziario e il Piano Finanziario Regolatorio.
- 2.2 **Periodo regolatorio**: il periodo di cinque anni, al termine del quale sono soggetti ad aggiornamento o revisione 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 l'indicatore di produttività X) e del WACC.
- 2.3 **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.
- 2.4 **Anno ponte**: l'esercizio che si interpone tra l'Anno base ed il primo anno del secondo 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 aggiornamento o revisione del Piano Economico Finanziario e del Piano Finanziario Regolatorio.
- 2.5 **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_t .
- 2.6 **Percentuale complessiva di recupero di efficienza produttiva X^*** : percentuale complessiva di recupero di produttività fissata con cadenza quinquennale dall'Autorità per la concessione, come risultante dalle evidenze del modello econometrico di cui al punto 2.10.
- 2.7 **Indicatore di produttività X_t** : il fattore percentuale di adeguamento annuale (secondo la formula del *price cap*) della componente tariffaria di gestione imputato a ciascun periodo regolatorio (ed eventualmente variabile all'interno dello stesso), derivato dal valore di X^* .
- 2.8 **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.
- 2.9 **Asset non reversibili**: gli *asset* – prevalentemente costituiti da beni 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.
- 2.10 **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 nazionali, i costi efficienti degli stessi in funzione di variabili tecniche ed economiche tra cui le 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 dall'Autorità per la determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale a partire dalla delibera n. 119/2017.

- 2.11 **Oneri integrativi:** 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 normativa o convenzionale connessi all'affidamento in concessione.
- 2.12 **Piano Finanziario Regolatorio (PFR):** il modello unificato di pianificazione finanziaria-regolatoria, che il concessionario redige in conformità allo schema adottato dall'Autorità (Allegato - Tabella 1), da allegare alla concessione e da aggiornare annualmente, per la verifica di conformità del Sistema tariffario adottato.
- 2.13 **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, ivi compreso il mancato coordinamento fra i flussi di cassa prodotti dalla gestione autostradale e i fabbisogni finanziari necessari per la realizzazione dei nuovi investimenti.
- 2.14 **Valore di subentro:** indennizzo a carico del subentrante per gli investimenti relativi alle opere assentite che il concessionario ha già eseguito e non ancora ammortizzato alla scadenza della concessione, pari al costo effettivamente sostenuto, al netto degli ammortamenti, dei beni reversibili non ancora ammortizzati come risultante dal bilancio di esercizio alla data dell'anno in cui termina la concessione, e delle variazioni eseguite ai fini regolatori.

3. Individuazione delle attività pertinenti

- 3.1 Ai fini della disciplina del sistema tariffario, le attività del concessionario sono distinte in:
- Attività autostradali:** attività attinenti alla progettazione, costruzione, gestione, nonché alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle tratte autostradali destinate alla circolazione dei veicoli, oggetto di concessione;
 - Attività accessorie:** attività collegate allo sfruttamento commerciale delle aree e delle pertinenze autostradali relative alle tratte oggetto di concessione, 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;
 - 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:
- 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;
 - 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 il valore di subentro effettivamente corrisposto. Il valore di subentro, fatte salve le valutazioni del concedente, può tenere conto, in diminuzione:
 - i. delle riserve vincolate per ritardati investimenti previste nella convenzione del concessionario uscente;
 - ii. del “debito di poste figurative” del concessionario uscente, accantonato tra i fondi rischi ed oneri, costituito dall’eccedenza degli introiti da pedaggio rispetto ai costi ammessi a remunerazione dal 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 conformità a quanto stabilito dall’articolo 37, comma 2, lett. c) del d.l. 201/2011. 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 di periodo è costituita dalla somma di due distinte componenti:

- a) **componente tariffaria di gestione (T_G)**: finalizzata, nel rispetto della dinamica tariffaria di cui al punto 17, inclusiva dell’incremento della produttività da efficientamento, a permettere il recupero:
 - (i) dei costi operativi, comprensivi di quelli relativi alla manutenzione ordinaria, nonché dei costi operativi incrementali legati ai nuovi investimenti e alle sopravvenienze legislative e regolamentari, sulla base di quanto proposto nell’offerta;
 - (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, sulla base di quanto proposto nell’offerta;

³ Per le valutazioni in merito alla redditività, il concessionario, in funzione dell’opzione prescelta (cfr. punto 12.4) potrà far riferimento ad uno dei seguenti valori del tasso di remunerazione del capitale investito (WACC):

- tasso reale, nel caso di opzione per il CIN rivalutato;
- tasso nominale, nel caso di opzione per il CIN contabile.

- 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 il valore di subentro da corrispondere al concessionario uscente di cui al punto 2.14, il valore delle opere realizzate in dipendenza dei piani di investimento oggetto di concessione, ivi inclusi 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 la convenzione di concessione, ovvero gli eventuali atti aggiuntivi alla stessa, prevedano la corresponsione di oneri integrativi di cui al punto 2.11, la tariffa unitaria media va integrata con una **componente tariffaria per oneri integrativi ($T_{OI,t}$)**, finalizzata al recupero di tali oneri, attraverso l'individuazione di una quota annua 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:

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

- 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 per la determinazione del livello della componente tariffaria di gestione con riferimento al successivo punto 17) 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 di cui al punto 5.2, lettera a);
- 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;

- il livello dei costi per gli eventuali oneri integrativi C_{OI} viene determinato come quota annua degli oneri integrativi di cui al punto 2.11.

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, 18 e 19.
- 5.7 Ai fini della determinazione delle componenti tariffarie di cui al presente punto, 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.

6. Modulazione tariffaria

- 6.1 Sulla base della tariffa unitaria media di cui al punto 5, relativa a ciascuna annualità del periodo concessorio, il concessionario, nel rispetto della normativa vigente e a parità di ricavi complessivi stimati sulla base della tariffa stessa, 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 stimati sulla base della tariffa stessa, 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, ove previsto da specifiche norme in materia, può introdurre variazioni in aumento o in diminuzione rispetto alla tariffa unitaria media di cui al punto 5.
- 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 in conformità al punto 5;
 - b) contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori;
 - c) trasparenza, equità e non discriminazione.
- 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 L'Autorità verifica la conformità al presente Sistema tariffario delle variazioni tariffarie di cui al punto 7.1 prima della relativa applicazione da parte del concessionario, nonché di ogni eventuale modifica delle stesse.

8. Ulteriori oneri

- 8.1 Alla tariffa determinata ai sensi dei 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'articolo 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'articolo 19, comma 9-bis, del d.l. 78/2009, convertito dalla l. 102/2009, come integrato dall'articolo 15, comma 4, del d.l. 78/2010, convertito dalla 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'articolo 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 Sistema tariffario, 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 nelle schede di contabilità analitica, 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 analitica, 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 (con esclusione degli oneri di cui al punto 8.1) di cui all'articolo 2425 del codice civile.
- 10.2 Rappresentano oneri non ammissibili ai fini regolatori, oltre che i costi riconducibili ad attività di cui al 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.
- 10.3 L'ammissibilità dei costi operativi che afferiscono agli eventuali oneri integrativi è valutata dall'Autorità in base alla specifica natura e finalità di detti costi, avuto particolare riguardo ai principi di efficienza

produttiva della gestione anche in relazione agli ambiti ottimali di gestione definiti con la delibera n. 70/2016 dell'Autorità.

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 – fra le seguenti componenti economiche, valutate sulla base di quanto proposto nell'offerta:
- i ricavi derivanti da tali attività;
 - 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:
- asset non reversibili**, di dotazione iniziale o acquisiti nel corso della concessione, come quantificati nell'offerta, purché funzionali all'esercizio della gestione autostradale;
 - asset reversibili**, relativi agli investimenti realizzati nel corso della concessione, come quantificati al primo gennaio di ciascun esercizio del periodo regolatorio, comprensivi del valore di subentro eventualmente già corrisposto.
- 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:
- 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;
 - il capitale circolante netto rappresentato dal saldo tra rimanenze, crediti verso clienti e debiti commerciali.
- 12.3 Ai fini dell'inclusione tra gli *asset* reversibili delle attività prive di consistenza fisica, sono ammissibili ai fini tariffari:
- i diritti maturati a fronte di specifiche obbligazioni alla realizzazione di servizi di costruzione, di ampliamento, di adeguamento e di miglioria dell'infrastruttura autostradale, al netto dell'eventuale valore attuale dei servizi di costruzione da rendere in futuro;
 - i diritti acquisiti da terzi, a fronte di costi sostenuti per il subentro nella titolarità della concessione.
- 12.4 In merito alla valorizzazione degli *asset* da imputare a CIN, è possibile optare, in alternativa:
- per il valore corrente netto (CIN rivalutato), espresso sulla base dell'indice di rivalutazione di cui al punto 12.7;

b) per il valore contabile netto (CIN contabile).

12.5 La scelta tra le due opzioni di cui al punto 12.4, effettuata per il primo periodo regolatorio di applicazione del presente Sistema tariffario sulla base di quanto previsto dalla documentazione di gara, è vincolante anche per i successivi periodi regolatori.

12.6 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).

12.7 Qualora si opti per il 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 al punto 18 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) 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;
- c) i costi per concessioni, licenze e marchi sono riconosciuti solo se relativi a voci direttamente afferenti alle attività autostradali;
- d) le immobilizzazioni materiali non reversibili sono riconosciute unicamente se relative a spese funzionali per l'esercizio delle attività autostradali, purché approvate dal concedente;
- e) le immobilizzazioni e le lavorazioni in corso sono ammesse a remunerazione in ragione del rispettivo grado di realizzazione;
- f) gli oneri della progettazione definitiva sulla base del quadro esigenziale sono ammessi solo dopo l'approvazione del progetto definitivo.

13.3 L'ammissibilità dei costi ad utilizzazione pluriennale che afferiscono agli eventuali oneri integrativi è valutata dall'Autorità in base alla specifica natura e finalità di detti costi, avuto particolare riguardo ai

principi di efficienza produttiva della gestione anche in relazione agli ambiti ottimali di gestione definiti con la delibera n. 70/2016 dell'Autorità.

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 disposte 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 si considera ammissibile esclusivamente qualora derivi da modifiche progettuali ammissibili ai sensi dell'articolo 106 del d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50. 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 disposte 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. attraverso l'utilizzo di quote di ammortamento finanziario differenziate, sistematicamente applicate in ogni esercizio, da calcolare sull'investimento complessivo realizzato, determinate nei singoli casi sulla base di quanto previsto nel Piano Economico Finanziario della concessione;
 - iii. 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.

15.4 I costi di ammortamento e remunerazione del capitale che afferiscono agli oneri integrativi sono determinati nel rispetto del vincolo di neutralità finanziaria.

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 **0,38**.

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 **4,79%**.

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 dato 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^i) di ciascuna società considerata, utilizzando la metodologia standard di *delevering* di cui alla formula seguente:

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

dove:

β_a^i *asset beta* della società *i-esima*;

β_e^i *equity beta* della società *i-esima*;

t^i aliquota di imposta sul reddito della società *i-esima* (scudo fiscale);

D^i / E^i leva finanziaria della società *i-esima*.

L'*asset beta* di settore (β_a) 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* dell'*asset beta* di settore, così da ricavare l'*equity beta* (β_e) 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:

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

Il coefficiente *equity beta* così calcolato è pari a **0,55**.

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 **2,79%**.

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 **6 settembre 2019**) determina i seguenti valori del tasso di remunerazione del capitale investito, validi per il primo periodo regolatorio di applicazione del presente Sistema tariffario:

a) WACC reale R_r : **5,74%**;

b) WACC nominale *R*: **7,01%**.

16.7 L'Autorità procede, entro il 15 settembre di ogni anno, ad aggiornare e rendere noto il tasso di remunerazione del capitale investito da utilizzare nell'ambito delle procedure di aggiornamento o revisione.

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, secondo la formula del *price cap*:

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

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 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 18;

X_t è l'indicatore di produttività annuale, 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 è l'indicatore di produttività (ossia il coefficiente di incremento della produttività annuo), da determinarsi per la concessione, secondo quanto stabilito dall'articolo 37, comma 2, lettera g), del d.l. 201/2011, con cadenza quinquennale.

19.2 Ai fini del calcolo dell'indicatore di produttività X_t , l'Autorità determina inizialmente, 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 in termini di percentuale complessiva di recupero di efficienza produttiva (X^*). A partire da tale ultimo valore, l'Autorità procede a determinare l'indicatore di produttività annuale X_t (con esclusione del primo anno), valido per il primo periodo regolatorio, che risulta dalla seguente relazione

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

Per la concessione in oggetto, il valore della percentuale complessiva di recupero di efficienza produttiva X^* è pari a **19,12%**, mentre l'indicatore di produttività X_t da impiegarsi nella formula della *price cap* è pari a **5,17%**.

- 19.3 Fatto salvo quanto previsto al punto 19.4, 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 IV, a decorrere dal primo anno e secondo la seguente formula:

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

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

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

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

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.

20. Dinamica della componente tariffaria di costruzione

- 20.1 La stima annuale della componente tariffaria di costruzione, nel caso di opzione per CIN contabile, 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 2.13, definite *ex ante*, volte ad assicurare per la tariffa, 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 della componente $C_{a,r,(t+1)}$ è il costo di ammortamento, riferito agli *asset* reversibili al termine della concessione e sottoposti ad ammortamento con una o più delle metodologie di cui al punto 15.2, lettera a), determinato al 1° gennaio dell'anno $t + 1$;

Il livello della componente $C_{rc,r,(t+1)}$ deriva dall'applicazione al capitale investito netto regolatorio, computato al 1° gennaio di ogni anno, dei rispettivi criteri di determinazione (descritti al punto 15.3), nel seguente modo:

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

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;

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

In generale, la dinamica del capitale investito netto nel corso del periodo concessorio è determinata come segue:

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

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 al capitale investito netto, 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 13.

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

20.2 La stima annuale della componente tariffaria di costruzione, nel caso di opzione per CIN rivalutato, 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:

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

dove:

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:

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

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

21. Dinamica della componente tariffaria per oneri integrativi

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

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

dove:

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

$C_{OI,t+1}$ indica la quota annua dei costi correlati agli oneri integrativi riferibile all'anno $t + 1$, 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.

21.2 L'eventuale componente degli oneri integrativi correlata alla gestione plurale sulle diverse tratte autostradali è sottoposta, nell'ambito del monitoraggio annuale di cui al punto 26, al medesimo meccanismo di adeguamento tariffario, correlato all'attuazione degli investimenti, previsto per la componente tariffaria di costruzione di cui al punto 24.

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 26, 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, 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 di cui al punto 17, determinato al momento della stipula della concessione o in occasione dell'aggiornamento o revisione quinquennale di cui al punto 2.2, con riferimento all'anno $t + 1$;

- $\Delta T_{G,t+1}$ è la componente tariffaria integrativa di gestione derivante dall'eventuale mancato sostenimento dei costi operativi stimati *ex ante* ed afferenti agli investimenti programmati e alle sopravvenienze normative e regolamentari, 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 o in occasione dell'aggiornamento o revisione quinquennale di cui al punto 2.2, 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 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:

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

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

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

23.1 Con riferimento alla formula di adeguamento 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 .

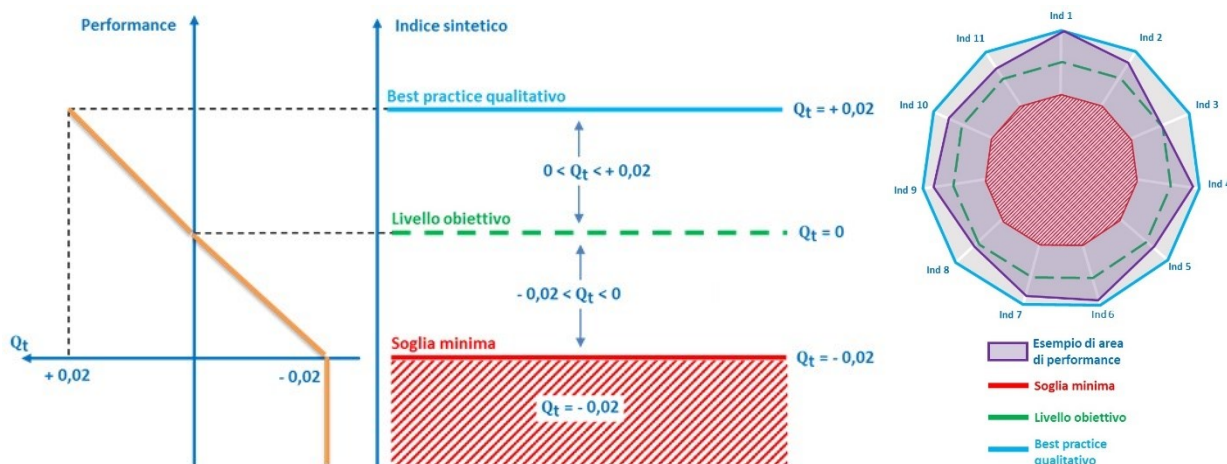
23.2 Il meccanismo di penalità/premi è basato su un *panel* di indicatori, come illustrato nei punti seguenti.

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

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, fatta salva:

- la previsione da parte del concedente di un periodo iniziale di transizione, finalizzato all'individuazione preliminare ed alla misurazione oggettiva dei distinti livelli degli indicatori di qualità, della durata massima di 24 mesi;
- la sussistenza di eventuali stati di emergenza, quali risultanti da specifici provvedimenti in tal senso adottati dagli organismi competenti, che interessano le tratte gestite dal concessionario nella definizione delle soglie di qualità.

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 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 il valore di $Q_{t,j}$ si determina in base al posizionamento del valore di I_{q_j} tra i valori $I_{q_{Soglia\ minima, j}}$ e $I_{q_{obiettivo, j}}$, mediante interpolazione lineare;

- 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 il valore di $Q_{t,j}$ si determina in base al posizionamento del valore di I_{q_j} tra i valori $I_{q_{obiettivo, j}}$ e $I_{q_{Best\ practice, j}}$, mediante interpolazione lineare;

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

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

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 variabile⁴;
- 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;

⁴ Tali informazioni dovranno rispettare i contenuti minimi previsti dai regolamenti (UE) n. 885/2013 e (UE) n. 886/2013, rispetto ai quali l'Autorità di regolazione dei trasporti assume le funzioni di organo nazionale indipendente di cui rispettivamente agli articoli 8 e 9 dei citati regolamenti.

⁵ Area tematica individuata anche con riguardo all'articolo 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 in ragione della loro conformità alla normativa tecnica vigente;
- impiego di barriere antirumore, in attuazione del Piano di Risanamento acustico ambientale previsto dalla legge 26 ottobre 1995, n. 447 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, secondo le modalità di cui al successivo punto 26.

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:

a) 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

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

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 del valore 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 preconstituita 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 del valore 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 preconstituita riserva vincolata per ritardati investimenti;

- b) 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:

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

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 indica il tasso di remunerazione del capitale investito (WACC), come determinato sulla base di quanto previsto al punto 16.

25. Poste figurative

25.1 È possibile, *ex ante*, prevedere, per ciascun anno del periodo concessorio, l'inclusione delle poste figurative di cui al punto 2.13, 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, lettera c). Tali 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. Monitoraggio annuale della qualità e degli investimenti

26.1 Sulla base dei dati consuntivi e pre-consuntivi disponibili al 30 settembre di ogni anno, il concessionario formula al concedente, trasmettendola per conoscenza all'Autorità, la proposta di aggiornamento tariffario annuale comprensiva di tutte le informazioni necessarie per la determinazione delle componenti tariffarie integrative ($\Delta T_{G,t+1}$ e $\Delta T_{K,t+1}$) di cui al punto 22, comprendente la conseguente proposta di aggiornamento del Piano Finanziario Regolatorio.

26.2 Il concedente, entro il 31 ottobre di ogni anno, effettua le necessarie verifiche in merito:

- ai coefficienti di cui al punto 23;
- ai coefficienti α_t e γ_t , di cui al punto 24;
- al ricalcolo delle poste figurative di cui al punto 25.

Gli esiti delle predette verifiche sono comunicati al concessionario e all'Autorità.

26.3 Entro i successivi 15 giorni, il concessionario procede all'eventuale conseguente aggiornamento del Piano Finanziario Regolatorio e lo trasmette al concedente e all'Autorità.

26.4 Entro 15 giorni dal ricevimento della documentazione di cui al punto 26.3, l'Autorità formula eventuali rilievi al concedente, per i profili di propria competenza.

27. Principi e criteri tariffari relativi all'eventuale protrarsi della gestione oltre la scadenza della concessione

27.1 Qualora alla scadenza della concessione non risulti possibile il subentro del nuovo concessionario senza soluzione di continuità, il concessionario uscente, nell'ambito di quanto stabilito convenzionalmente circa l'obbligo di proseguimento nella gestione ordinaria dell'infrastruttura e fatte salve specifiche disposizioni che dovessero regolare la quantificazione degli eventuali benefici netti registrabili nel periodo compreso tra la data di scadenza della concessione e la data di effettivo subentro, fa riferimento ai seguenti criteri di regolazione tariffaria:

- a) la dinamica della componente tariffaria di gestione è determinata dal trascinamento di quella vigente alla scadenza della concessione, incrementata annualmente, a partire dal 1° gennaio dell'anno successivo, sulla base del tasso di inflazione programmata di cui al punto 18;
- b) la dinamica della componente tariffaria di costruzione è determinata annualmente, sulla base di quanto stabilito al punto 20, ad eccezione delle poste figurative, fatta salva la sua immediata interruzione al verificarsi del completo ammortamento del capitale investito netto eventualmente esistente. Al riguardo:
 - i. l'ammortamento è riconosciuto nella misura di una quota annua pari alla media di quelle relative agli ultimi tre anni della concessione;
 - ii. il tasso di remunerazione da applicare è quello reso disponibile dall'Autorità per l'ultimo anno di validità della concessione.

Sezione 4

28. Obblighi di separazione contabile

- 28.1 A partire dal primo anno di applicazione del presente Sistema tariffario, il concessionario, adottando i criteri di costo definiti nella Sezione 2, 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 Fatto salvo l’esercizio delle proprie prerogative con riferimento ai dati eventualmente non disponibili, l’Autorità, a partire dal primo anno di applicazione del presente Sistema tariffario, per le verifiche sugli obblighi di separazione contabile di cui al punto 28 e per la generale attività di monitoraggio, si avvale delle schede di contabilità analitica compilate da ciascun concessionario nell’ambito del pertinente Sistema Informativo operante presso la Direzione Generale per la vigilanza sulle concessioni autostradali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
- 29.2 Il concessionario è comunque tenuto a redigere ed aggiornare annualmente il Piano Finanziario Regolatorio, in conformità allo schema adottato dall’Autorità (Allegato - Tabella 1).

ALLEGATO

	P1 - Primo periodo tariffario					P2 - Secondo periodo tariffario					P3 - Terzo periodo tariffario				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Volumi di traffico previsti (000 veicoli/km)	T														
COMPONENTE TARIFFARIA DI GESTIONE (in migliaia di euro)															
Costi operativi totali ammessi (comprensivi delle attività accessorie)	A														
Costi operativi incrementali da nuovi investimenti	A'														
Costi operativi incrementali da sopravvenienze normative e regolamentari	A''														
Ricavi da attività accessorie (in deduzione)	B														
Costi operativi totali ammessi netti	C=A+A'+A''-B														
Immobilizzazioni non reversibili al 1/1	D														
Ammortamento tecnico-economico annuo	E'														
Remunerazione annua	E''														
Costi di capitale totali ammessi	F=E'+E''														
Costi totali afferenti a componente tariffaria di gestione	H=C+F														
Componente tariffaria di gestione unitaria offerta in fase di gara	I														
Componente tariffaria di gestione unitaria derivante da applicazione formula <i>price-cap</i>	I														
COMPONENTE TARIFFARIA DI COSTRUZIONE (in migliaia di euro)															
CIN beni reversibili	J														
Opere eseguite e non ammortizzate oggetto di gara	K														
Immobilizzazioni reversibili al 1/1	L														
Opere in corso al 1/1	M														
Valore residuo a fine concessione	N=J+K+L+M														
Totale capitale investito netto di costruzione	O														
Ammortamento annuo CIN	P														
Remunerazione annua CIN	Q=O+P														
Costi totali afferenti a componente tariffaria di costruzione	R=Q/T														
Componente tariffaria di costruzione unitaria	S														
Poste figurative annue	S														
COMPONENTE TARIFFARIA PER ONERI INTEGRATIVI (in migliaia di euro)															
Costo annuo per onere integrativo 1	U1														
Costo annuo per onere integrativo 2	U2														
Costi totali afferenti a componente tariffaria per oneri integrativi	U=U1+U2														
Componente tariffaria per oneri integrativi unitaria	V=U/T														
TARIFFA UNITARIA MEDIA - RICAVI - COSTI															
Tariffa unitaria media (con eventuali poste figurative)	W=H+R+V+(S/T)														
Ricavi da traffico previsti	Y=W-T*														
Costi totali previsti	Z=H+Q+U														
ANALISI DEI FLUSSI DI CASSA															
Valore attuale netto: ricavi da traffico previsti	-														
Valore attuale netto: costi totali previsti	-														
Valore attuale netto: poste figurative	-														