
ELEMENTI PER LA DEFINIZIONE DELLO SCHEMA DI CONCESSIONE E DEL SISTEMA TARIFFARIO DI PEDAGGIO BASATO SUL METODO DEL PRICE CAP CON DETERMINAZIONE DELL'INDICATORE DI PRODUTTIVITÀ X A CADENZA QUINQUENNALE RELATIVI ALLA TRATTA AUTOSTRADALE A22 BRENNERO-MODENA.

Documento di consultazione

Allegato "A" alla delibera n.140/2024 del 23 ottobre 2024.



Sommario

PREMESSA 4

DEFINIZIONI 6

TITOLO 1. ELEMENTI PER LA DEFINIZIONE DELLO SCHEMA DI CONCESSIONE.....	8
Misura 1 Oggetto dell'affidamento	8
Misura 2 Durata della concessione	8
Misura 3 Trattamento del rischio traffico	9
Misura 4 Obiettivi di qualità del servizio	9
Misura 5 Obblighi a carico del concessionario e allocazione dei rischi relativi alle fasi di progettazione e costruzione	9
Misura 6 Regolazione tariffaria e relativi obblighi informativi	10
Misura 7 Aggiornamento e revisione del Piano Economico Finanziario.....	10
Misura 8 Equilibrio economico-finanziario delle concessioni e sostenibilità dei livelli tariffari	10
TITOLO 2. SISTEMA TARIFFARIO DI PEDAGGIO	14
Capo 1 ASPETTI GENERALI.....	14
Misura 9 Principi generali.....	14
Misura 10 Individuazione delle attività pertinenti	15
Misura 11 Finalità del sistema tariffario di pedaggio e applicazione del metodo del price cap	15
Misura 12 Tariffa unitaria media	16
Misura 13 Modulazione tariffaria	18
Misura 14 Ulteriori variazioni tariffarie	18
Misura 15 Ulteriori oneri	19
Capo 2 COSTING	19
Misura 16 Criteri generali di ammissibilità dei costi.....	19
Misura 17 Criteri di ammissibilità dei costi operativi	20
Misura 18 Trattamento dei margini da attività commerciali.....	20
Misura 19 Capitale investito netto (CIN)	20
Misura 20 Criteri di ammissibilità degli investimenti	21
Misura 21 Principi per la quantificazione degli investimenti in beni reversibili	22
Misura 22 Criteri di determinazione dei costi di capitale ai fini tariffari	22
Misura 23 Tasso di remunerazione del capitale investito	24
Capo 3 PRICING	27
Misura 24 Dinamica della componente tariffaria di gestione	27
Misura 25 Tasso di inflazione programmato	28
Misura 26 Obiettivo di incremento di produttività da efficientamento	29
Misura 27 Dinamica della componente tariffaria di costruzione	29
Misura 28 Dinamica della componente tariffaria per oneri integrativi	30
Misura 29 Poste figurative	31
Capo 4 ADEGUAMENTO ANNUALE DEI LIVELLI TARIFFARI.....	32
Misura 30 Adeguamento della tariffa unitaria media	32
Misura 31 Meccanismo di penalità/premi con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi	33
Misura 32 Adeguamento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti	35
Misura 33 Meccanismo di contenimento dei maggiori ricavi mediante revenue sharing.....	36
Misura 34 Monitoraggio annuale della qualità e degli investimenti	37
Misura 35 Principi e criteri tariffari relativi all'eventuale protrarsi della gestione oltre la scadenza della concessione	37
TITOLO 3. CONTABILITA' REGOLATORIA	38
Capo 1 SEPARAZIONE CONTABILE	38

Misura 36	Obblighi di separazione contabile	38
Misura 37	Obblighi informativi al concedente e all'Autorità.....	39
TITOLO 4. ANNESSI.....		39
Capo 1 ANNESSO 1		39

PREMESSA

L'articolo 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);
- "*determina i criteri per la redazione della contabilità delle imprese regolate*" (comma 3, lettera b).

Il decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 (di seguito: Codice), emanato 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 II del Libro IV alla disciplina organica dei contratti di concessione.

La Concessione di costruzione e gestione della infrastruttura autostradale A22 Brennero – Modena, già assentita ad Autostrada Brennero S.p.a., è venuta a scadenza il 30 aprile 2014.

Ai fini del riaffidamento della Concessione scaduta (in seguito anche Concessione) l'art. 13 bis del decreto – legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, ha stabilito, tra l'altro, quanto segue:

- comma 1: "*[...] il coordinamento delle infrastrutture autostradali A22 Brennero-Modena e A4 Venezia-Trieste, A28 Portogruaro-Pordenone e raccordo Villesse-Gorizia è assicurato come segue: a) le funzioni di concedente sono svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; b) le convenzioni di concessione per la realizzazione delle opere e la gestione delle tratte autostradali hanno durata trentennale e sono stipulate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con le regioni e gli enti locali che hanno sottoscritto gli appositi protocolli di intesa in data 14 gennaio 2016, che potranno anche avvalersi nel ruolo di concessionario di società in house, esistenti o appositamente costituite, nel cui capitale non figurino privati; c) le convenzioni di cui alla lettera b) devono prevedere che eventuali debiti delle società concessionarie uscenti e il valore di subentro delle concessioni scadute restino a carico dei concessionari subentranti".*
- comma 4: "*Gli atti convenzionali di concessione sono stipulati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con i concessionari autostradali delle infrastrutture di cui al comma 1, dopo l'approvazione del CIPE, previo parere dell'Autorità di regolazione dei trasporti sullo schema di convenzione e comunque, con riferimento all'infrastruttura autostradale A22 Brennero-Modena, entro il 15 dicembre 2021... I medesimi concessionari mantengono tutti gli obblighi previsti a legislazione vigente*".

In attuazione delle citate disposizioni, l'Autorità, con delibera del 18 luglio 2018, n.73, ha approvato il sistema tariffario di pedaggio per l'affidamento della gestione in house della tratta autostradale A22 Brennero-Modena; successivamente, ha reso i pareri nn.10/2018 e 3/2019 sullo schema di convenzione e sul piano economico – finanziario.

Non essendo stato completato l'iter dell'affidamento con la modalità sopra indicata, è intervenuto l'art. 2, comma 1-bis, del d.l. 121/2021, il quale ha previsto che "*Al fine di accelerare la realizzazione delle infrastrutture autostradali e l'effettuazione degli interventi di manutenzione straordinaria, nonché di promuovere l'innovazione tecnologica e la sostenibilità delle medesime infrastrutture, l'affidamento delle concessioni relative alla tratta autostradale di cui all'articolo 13-bis, comma 2, del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, può avvenire, in deroga alle disposizioni del comma 1 del medesimo articolo 13-bis, anche facendo ricorso alle procedure previste dall'articolo 183 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, da bandire entro il 31 dicembre 2024..."*¹.

Conseguentemente, l'affidamento della concessione in argomento può avvenire ricorrendo al *project financing*.

¹ La scadenza del 31 dicembre 2024 per la pubblicazione del bando di gara è stata prevista dall'art.1, comma 2-bis, del d.l. 89/2024, convertito dalla l.120/2024.

Tutto ciò premesso, l'Autorità, tenuto conto che, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 37, comma 2, lettera g) del d.l. n. 201/2011, è chiamata: "... *a stabilire per le nuove concessioni...sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del price cap, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per ciascuna concessione;*" nonché: "*a definire gli schemi di concessione da inserire nei bandi di gara relativi alla gestione o costruzione*"; individua nel corpo del presente Documento gli elementi dello schema di concessione da inserire nella documentazione a base di gara, nonché il relativo sistema tariffario di pedaggio.

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 al Titolo 1, Titolo 2 e Titolo 3.

DEFINIZIONI

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. **Periodo regolatorio:** il periodo di cinque anni, al termine del quale sono soggetti ad aggiornamento il Piano Economico Finanziario ed il Piano Finanziario Regolatorio, nel rispetto dei principi e dei criteri stabiliti nel presente documento, anche correttamente alla revisione dei parametri del *price cap* (tra i quali i costi – meglio definiti alla Misura 12 punto 4,– riferibili all'Anno base, le previsioni di traffico e l'indicatore di produttività X) e del WACC.
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.
4. **Anno ponte:** l'esercizio che si interpone tra l'Anno base ed il primo anno del periodo regolatorio, nel corso del quale il concessionario provvede agli adempimenti inerenti all'elaborazione ed alla presentazione al concedente ed all'Autorità della proposta di revisione del Piano Economico Finanziario e del Piano Finanziario Regolatorio.
5. **Price cap:** il metodo di definizione e adeguamento tariffario, che identifica un vincolo superiore alla dinamica della componente tariffaria di gestione (come definita alla Misura 12), per ciascun anno del periodo regolatorio, nonché un riallineamento della stessa, attraverso l'applicazione dell'indicatore di produttività Xt.
6. **Percentuale complessiva di recupero di efficienza produttiva X*:** percentuale complessiva di recupero di produttività, come risultante dalle evidenze del modello econometrico delle frontiere di efficienza, fissata dall'Autorità per la concessione, secondo quanto stabilito dall'articolo 37, comma 2, lettera g), del d.l. 201/2011, con cadenza quinquennale.
7. **Indicatore di produttività Xt:** 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*.
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.
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.
10. **Modello econometrico delle frontiere di efficienza:** il modello adottato dall'Autorità con delibera n. 70/2016 per stimare, sulla base di analisi di benchmark effettuate a partire dai dati storici dei concessionari autostradali nazionali, l'efficienza di scala e di costo delle concessionarie autostradali italiane.
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.
12. **Piano Finanziario Regolatorio (PFR):** il modello unificato di pianificazione finanziaria-regolatoria, che il concessionario redige in conformità allo schema adottato dall'Autorità (ANNESSO 1), da allegare alla concessione e da aggiornare annualmente, per la verifica di conformità del Sistema tariffario adottato.
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.

14. **Revenue sharing:** il meccanismo di salvaguardia, basato sugli scostamenti tra le stime dei volumi di traffico e i relativi valori a consuntivo, finalizzato a limitare la realizzazione da parte del concessionario di maggiori ricavi derivanti da una eventuale sottostima dei volumi di traffico previsti nel PFR.
15. **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.
16. **Weighted Average Cost of Capital (WACC):** metodologia di determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito, basata sul costo medio ponderato delle fonti di finanziamento (capitale di rischio e capitale di debito).

TITOLO 1. 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, lettera g), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'affidamento della tratta autostradale A22 Brennero-Modena, contiene, in particolare, le previsioni di seguito illustrate.

Misura 1 Oggetto dell'affidamento

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.

2. Nella previsione relativa all'oggetto le parti convengono altresì che i lavori il cui valore va quantificato nella documentazione di gara e inserito nel Piano Economico Finanziario [*che costituisce specifico allegato alla convenzione*], è da intendersi fisso ed invariabile, fatte salve le ipotesi di cui all'articolo 189 del Codice.
3. Ai sensi dell'articolo 179 del Codice, lo schema di concessione deve indicare espressamente il valore della concessione.

Misura 2 Durata della concessione

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. Per le concessioni ultra-quinquennali deve trovare applicazione quanto stabilito dall'art. 178, comma 2, del Codice.
3. Lo schema di concessione disciplina puntualmente gli istituti della sospensione dei lavori e della proroga degli stessi, nel rispetto dell'articolo 121 del Codice.

Misura 3 Trattamento del rischio traffico

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.
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 Titolo 2 del presente atto, riportati nell'apposito prospetto del Piano Economico Finanziario, il concessionario non ha diritto a richiedere la revisione del piano stesso.

Misura 4 Obiettivi di qualità del servizio

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.

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

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

Misura 6 Regolazione tariffaria e relativi obblighi informativi

1. Al riguardo lo schema di concessione prevede, anche tramite ricorso ad opportuni allegati:
 - 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 (vedi Titolo 2).

Misura 7 Aggiornamento e revisione del Piano Economico Finanziario

1. Il Piano Economico Finanziario è il documento contenente tutte le informazioni che il concessionario rappresenta al concedente, necessarie ai fini dell'analisi e della verifica delle condizioni di convenienza economica e sostenibilità finanziaria della concessione.
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, al verificarsi di eventi sopravvenuti straordinari e imprevedibili non imputabili al concessionario che incidono in modo significativo sull'equilibrio economico finanziario. La revisione deve consentire la permanenza dei rischi trasferiti in capo al concessionario e delle condizioni di equilibrio economico-finanziario relative al contratto in conformità all'articolo 192 del Codice.
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 (cosiddetto rischio normativo);
 - 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. 189 del Codice, dai commi 1 a 4, con l'eccezione delle ipotesi di modifiche soggettive del concessionario.
4. Nella previsione concernente le ipotesi di aggiornamento quinquennale e di revisione del Piano Economico Finanziario, le parti convengono altresì che lo schema di atto aggiuntivo contenente la relativa proposta, corredata di tutta la correlata documentazione, è trasmesso all'Autorità per le valutazioni di competenza.

Misura 8 Equilibrio economico-finanziario delle concessioni e sostenibilità dei livelli tariffari**8.1. Verifica dell'equilibrio economico-finanziario della concessione**

1. Nell'ambito dell'istruttoria propedeutica all'esercizio delle proprie competenze in occasione degli aggiornamenti/revisioni del PEF, l'Autorità verifica che il PEF elaborato dal concessionario e validato dal concedente, per ciascun periodo regolatorio e in conformità al presente atto di regolazione, assicuri, nel rispetto dei principi di efficienza produttiva delle gestioni e di contenimento dei costi per gli utenti, il mantenimento dell'equilibrio economico-finanziario della concessione autostradale durante l'intera durata del contratto, in ragione dell'effettivo rischio operativo assunto dal concessionario.

2. La verifica dell'equilibrio economico-finanziario avviene attraverso la valutazione dei seguenti indicatori di convenienza economica e di sostenibilità finanziaria:

- a) *Tasso interno di rendimento di progetto (TIR di progetto)*: indica, in termini percentuali, il tasso di rendimento assicurato dai flussi di cassa operativi di progetto (FCFO – *Free Cash Flow from Operations*), così come individuati nel PEF a partire dal primo anno del primo periodo regolatorio e fino alla scadenza della concessione.

L'Equilibrio economico-finanziario è assicurato quando il TIR di progetto tende al costo medio ponderato del capitale (WACC). Il costo medio ponderato del capitale è individuato come media del valore applicato in ciascun periodo regolatorio, a partire dal primo anno di applicazione del Sistema tariffario dell'Autorità, e fino alla scadenza della concessione;

- b) *Return on Invested Capital (ROIC)* medio: indica il valore medio del rapporto, calcolato per ciascun esercizio a partire dal primo anno del primo periodo regolatorio e fino alla scadenza della concessione, fra il risultato operativo scaturente dall'attività autostradale, e la quota di capitale investito netto del concessionario afferente alla medesima attività. Tale valore medio per l'intero periodo considerato si ottiene ponderando il ROIC calcolato in ciascun anno del periodo considerato con il relativo capitale investito netto della medesima annualità.

L'Equilibrio economico-finanziario è assicurato quando il ROIC medio di concessione tende al costo medio ponderato del capitale (WACC) per l'intero periodo considerato. Il costo medio ponderato del capitale è individuato come media del valore applicato in ciascun periodo regolatorio, a partire dal primo anno di applicazione del Sistema tariffario dell'Autorità, e fino alla scadenza della concessione;

- c) *Tasso interno di rendimento dell'Equity (TIR Equity)*: indica, in termini percentuali, il tasso di rendimento del flusso di cassa disponibile per gli azionisti (FCFE - *Free Cash Flow to Equity pre dividend-policy*), così come individuato nel PEF a partire dal primo anno del primo periodo regolatorio e fino alla scadenza della concessione, tenendo in considerazione il capitale proprio (Equity) dagli stessi investito nell'iniziativa.

L'Equilibrio economico-finanziario è assicurato quando il TIR Equity tende al costo ammesso sul capitale proprio (R_e medio) a partire dal primo anno del primo periodo regolatorio e fino alla scadenza della concessione. Il R_e medio per l'intera concessione è individuato come media del R_e applicato in ciascun periodo regolatorio;

- d) *Debt service cover ratio (DSCR)*: indica, in termini adimensionali, per ciascuna annualità interessata dal rimborso di quote di debito verso soggetti finanziatori, il rapporto fra
- il flusso di cassa operativo di progetto (FCFO – *Free Cash Flow from Operations*) così come individuato nel PEF per tale annualità, e
 - il servizio del debito, comprensivo di quota capitale e quota interessi, individuato nel PEF per la medesima annualità.

La sostenibilità del debito è assicurata quando la media dell'indicatore DSCR, per il periodo considerato, è superiore a 1,3;

- e) *Loan life cover ratio (LLCR)*: indica, in termini adimensionali, per ciascuna annualità interessata dal rimborso di quote di debito verso soggetti finanziatori, il rapporto fra
- il valore attuale netto della somma dei flussi di cassa operativi di progetto (FCFO – *Free Cash Flow from Operations*) misurati a partire da tale annualità e fino all'ultimo anno di rimborso del debito, scontati al costo ammesso sul capitale di debito (R_d);
 - la somma degli importi erogati e non rimborsati relativi ai medesimi finanziamenti, valutati alla medesima annualità.

La sostenibilità del debito è assicurata quando la media dell'indicatore LLCR, per il periodo considerato è superiore a 1,5.

3. Ai fini della verifica di cui al punto 1, per ciascun indicatore di cui al punto 2 sono individuati i seguenti margini di tolleranza in relazione al rispettivo *benchmark* di riferimento, da assumere al netto degli effetti della Misura 33:
 - a) **TIR di progetto**: da -70 a +120 punti base;
 - b) **ROIC**: da -70 a +120 punti base;
 - c) **TIR Equity**: da -70 a +120 punti base;
 - d) **DSCR**: -0,1;
 - e) **LLCR**: -0,3;
4. Per la società di progetto/scopo eventualmente da costituire, ai fini della verifica dell'equilibrio economico-finanziario della concessione è individuato come indicatore di convenienza economica il solo tasso di rendimento dei flussi di cassa liberi per gli azionisti (TIR Equity) di cui al punto 2, lettera c), fermo restando l'utilizzo degli indicatori di sostenibilità finanziaria DSCR e LLCR di cui, rispettivamente, al punto 2, lettere d) ed e).

8.2. Meccanismo di recupero in relazione alla remunerazione dell'Equity

1. Nell'ambito dell'istruttoria propedeutica all'esercizio delle proprie competenze in occasione degli aggiornamenti/revisioni del PEF, l'Autorità verifica la sussistenza, a partire dal primo anno del primo periodo regolatorio e fino alla scadenza della concessione, con riferimento alla remunerazione dell'Equity, di un eventuale disequilibrio della concessione, di segno positivo oppure negativo, ovvero la possibilità che si verifichi una delle seguenti ipotesi:
 - a) Disequilibrio di segno positivo: $TIR\ Equity > R_e\ medio + (120\ punti\ base)$
 - b) Disequilibrio di segno negativo: $TIR\ Equity < R_e\ medio - (70\ punti\ base)$
2. La sussistenza di un eventuale disequilibrio di segno positivo determina l'insorgere di un debito regolatorio per il concessionario, il cui ammontare è accantonato annualmente nel passivo dello stato patrimoniale del bilancio di esercizio del concessionario, in un fondo vincolato rivalutato annualmente ad un tasso pari all'inflazione di cui alla Misura 25, e messo a disposizione del concedente per le seguenti finalità:
 - a) realizzazione di attività di manutenzione straordinaria e/o nuove opere, già presenti nel PEF vigente del periodo regolatorio di riferimento, e pertanto poste a copertura del relativo capitale investito netto regolatorio e dei connessi costi di capitale ai fini tariffari;
 - b) utilizzo nella costruzione tariffaria mediante l'inclusione di poste figurative di segno negativo, al fine di adottare una differente modalità di linearizzazione dell'andamento dei livelli tariffari, maggiormente sostenibile per l'utenza autostradale;
 - c) riduzione dell'eventuale valore di subentro alla scadenza della concessione;
 - d) ogni altra destinazione ritenuta utile, purché a beneficio del settore autostradale.
3. In caso di accertamento da parte dell'Autorità di sussistenza di un eventuale disequilibrio di segno negativo, il concessionario e il concedente, ai sensi dell'art. 192 del Codice, possono adire alla procedura di revisione del contratto di concessione nella misura strettamente necessaria a ricondurlo ai livelli di equilibrio, nel rispetto del rischio operativo a carico del concessionario, così come pattuito al momento della conclusione del contratto.

8.3. Sostenibilità dei livelli tariffari

1. Il recupero dei costi ammissibili attraverso l'applicazione della tariffa unitaria media integrata deve risultare compatibile con una condizione di sostenibilità dei livelli tariffari da parte degli utenti autostradali, durante l'intero periodo concessorio, tenuto anche conto del tasso di inflazione di cui alla Misura 25.

2. Al riguardo il concessionario, tenuto conto delle condizioni di mercato e avuto riguardo alle previsioni di traffico, ai fini delle verifiche dell'Autorità sul Sistema di pedaggio ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera g) del D.L. 201/2011, è tenuto a fornire al concedente e all'Autorità medesima ogni possibile evidenza dell'elasticità della domanda *retail* in relazione alla variazione del pedaggio, con riferimento all'intero periodo concessorio residuo, trasmettendo tra l'altro all'Autorità, nell'ambito dei procedimenti propedeutici al rilascio dei propri pareri, gli esiti di (i) analisi effettuate sulla base di idonei modelli di simulazione, e (ii) indagini dirette volte a determinare la funzione di domanda.
3. Il concessionario tiene adeguatamente conto, nelle stime dei volumi di traffico, delle evidenze sull'elasticità della domanda *retail* di cui al punto 2.

TITOLO 2. SISTEMA TARIFFARIO DI PEDAGGIO

Capo 1 ASPETTI GENERALI

Misura 9 Principi generali

1. Il presente Sistema tariffario stabilito dall'Autorità di regolazione dei trasporti è basato sul metodo del *price cap*, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale.
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 alla Misura 26, 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.
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.
4. Il Sistema tariffario è caratterizzato da:
 - a) definizione di un periodo regolatorio su base quinquennale;
 - b) distinzione delle attività tra:
 - i) direttamente soggette a regolazione tariffaria;
 - ii) non direttamente soggette a regolazione tariffaria, ma rilevanti ai fini della destinazione della extraprofittabilità generata in virtù dello svolgimento di attività accessorie (v. punto 3.1, lettera b);
 - iii) non pertinenti;
 - c) definizione delle modalità di determinazione delle tariffe di pedaggio, attraverso:
 - i) individuazione del perimetro dei costi ammissibili del concessionario e relativa valorizzazione;
 - ii) individuazione del livello tariffario massimo iniziale, da determinare *ex ante* avvalendosi dei riferimenti e dei criteri, di seguito specificati, in relazione alle singole componenti tariffarie ed alle correlate previsioni dei volumi di traffico;
 - iii) applicazione del "metodo del price cap, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per ciascuna concessione", come fissato dall'Autorità, a valere sulla componente tariffaria gestionale;
 - 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, ai sensi della Misura 7.3;
 - f) definizione di obblighi di separazione contabile a carico del concessionario e previsione del relativo sistema di contabilità regolatoria.

Misura 10 Individuazione delle attività pertinenti

1. Ai fini della disciplina del Sistema tariffario, le attività del concessionario sono distinte in:
 - a) **Attività autostradali:** attività attinenti alla progettazione, costruzione, gestione, nonché alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle tratte autostradali destinate alla circolazione dei veicoli, oggetto di concessione;
 - b) **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 di carbolubrificanti, di gas naturale compresso e gas naturale liquefatto, di ricarica dei veicoli elettrici, attività commerciali e ristorative nelle aree di servizio; (ii) cavidotti; (iii) segnaletica e pannelli informativi; (iv) servizi tecnologici ed informativi;
 - c) **Attività non pertinenti:** attività diverse da quelle indicate alle lettere a) e b).
2. Il sistema tariffario di pedaggio afferisce esclusivamente alle attività autostradali, fatto salvo l'assorbimento dell'extraprofitto relativo alle attività accessorie.

Misura 11 Finalità del sistema tariffario di pedaggio e applicazione del metodo del price cap

1. Il Sistema tariffario di pedaggio persegue la finalità di assicurare:
 - a) una dinamica annua della componente tariffaria di gestione di cui alla Misura 12 basata sull'applicazione della metodologia del *price cap* e coerente con il conseguimento di un obiettivo di recupero di produttività;
 - b) che, con riferimento alla durata del periodo concessionario, 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. Capo 2), una redditività del capitale investito pari al tasso di remunerazione *pre-tax* di cui alla Misura 23, con riferimento agli investimenti:
 - i) 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:
 - delle riserve vincolate per ritardati investimenti previste nella convenzione del concessionario uscente;
 - dell'eventuale "debito di poste figurative previgente" 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;
 - ii) effettuati su *asset* di funzionamento del concessionario (non reversibili), ove pertinenti ed efficienti.
 - c) un'ulteriore componente tariffaria, la cui dinamica permetta al concessionario di tenere conto di eventuali **oneri integrativi** conseguenti ad obblighi di natura normativa o convenzionale connessi all'affidamento in concessione.
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 PEF e del PFR da parte del concedente, l'Autorità verifica le seguenti condizioni:
 - a) la corretta applicazione della metodologia del *price cap*, alla componente tariffaria di gestione;
 - 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 di remunerazione *pre-tax* di cui alla Misura 23.

- c) la congruità delle eventuali poste figurative di cui alla Misura 29 ed azzeramento, entro la scadenza della concessione, del corrispondente valore complessivo, sulla base di quanto previsto dalla stessa Misura 29, tenuto conto delle indicazioni operative di cui alla delibera n. 15/2024;
- d) il rispetto dei principi e dei criteri di ammissibilità definiti dall'Autorità, con riferimento ai costi di gestione e di investimento;
- e) la sostenibilità per gli utenti dei livelli tariffari previsti nel PFR;
- f) la congruità dell'eventuale valore di subentro alla scadenza della concessione;
- g) il mantenimento dell'equilibrio economico e finanziario della concessione, di cui alla Misura 8.

Misura 12 Tariffa unitaria media

Componenti della tariffa

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.
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 alla Misura 24 inclusiva dell'incremento della produttività da efficientamento, a permettere il recupero:
 - i) dei costi operativi, comprensivi di quelli relativi alla manutenzione ordinaria e degli utilizzi medi, su base quinquennale, dei fondi di accantonamento destinati alla manutenzione ciclica dell'infrastruttura autostradale, stimati con riferimento all'Anno base per ciascun periodo regolatorio successivo al primo, 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;
 - b) **componente tariffaria di costruzione (T_K)**: finalizzata a permettere il recupero dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione del capitale investito) afferenti agli *asset* reversibili al termine del rapporto concessorio, ivi compresi l'eventuale valore di subentro da corrispondere al concessionario uscente, 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:

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

3. Nel caso in cui la convenzione di concessione, ovvero gli eventuali atti aggiuntivi alla stessa, prevedano la presenza di oneri integrativi, la tariffa unitaria media è 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:

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

Costi correlati al calcolo della tariffa

4. Ai fini del corretto calcolo, per ciascun anno del periodo tariffario, delle componenti tariffarie di cui ai precedenti punti 2 lettera a) e b):

- a) il livello dei **costi di gestione C_G** è determinato all'Anno base, secondo la seguente formula:

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

dove:

- C_o indica i costi operativi di cui Misura 12, punto 2, lettera a);
- E_{aa} indica l'extraprofitto derivante dalle attività accessorie, come meglio specificato alla Misura 18;
- $C_{a,nr}$ indica i costi di ammortamento afferenti agli *asset* di funzionamento per la gestione della concessione, non reversibili al termine del rapporto concessionario;
- $C_{rc,nr}$ indica i costi di remunerazione del capitale afferenti agli *asset* di funzionamento per la gestione della concessione, non reversibili al termine del rapporto concessionario;

- b) il livello dei **costi di costruzione C_k** viene determinato, per ciascuna annualità, secondo la seguente formula:

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

dove:

- $C_{a,r}$ indica i costi di ammortamento afferenti agli *asset* reversibili al termine del rapporto concessionario, che risultino realizzate nell'annualità di riferimento;
- $C_{rc,r}$ indica i costi di remunerazione del capitale afferenti agli *asset* reversibili al termine del rapporto concessionario.

- c) il livello dei **costi per gli eventuali oneri integrativi C_{OI}** è determinato come quota annua degli oneri integrativi di cui alla Misura 12, punto 3.

Nel caso di specie, sulla base delle informazioni al momento disponibili, tra gli oneri integrativi rientrano:

- i) la quota annuale del fondo ferrovia da corrispondere al bilancio dello Stato, ai sensi dell'articolo 55, comma 13, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, finalizzata ad assicurare il finanziamento trasversale dell'opera ferroviaria Brennero - Verona, a partire dall'anno 2026 compreso, per l'intero periodo concessionario;
- ii) la quota annuale del fondo infrastrutture territoriali, ai sensi dell'art. 1, comma 2 sexies, del decreto-legge n. 89/2024 a partire dal 2026 compreso fino al 2045, destinata a interventi per infrastrutture stradali e di miglioramento della viabilità ordinaria;
- iii) il valore della concessione ai sensi dell'art. 13 bis, comma 3 del decreto-legge n. 148/2017;
- iv) l'eventuale importo delle spese sostenute per la predisposizione della proposta di affidamento della concessione con il ricorso alla finanza di progetto ai sensi dell'art. 193, comma 8, del decreto legislativo n. 36/2023.

La definizione delle componenti di costo sopra indicate è disciplinata al Capo 2.

5. La tariffa unitaria media integrata, distintamente per ciascuna delle componenti di cui alla Misura 12, punti 2 e 3, è stimata a preventivo, su base annuale e per ciascun periodo regolatorio, secondo quanto previsto dalla Misura 24, dalla Misura 27 e dalla Misura 28.
6. Ai fini della determinazione delle componenti tariffarie di cui alla presente Misura, 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.

Misura 13 Modulazione tariffaria

1. 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 .

2. Sulla base della tariffa unitaria media integrata di cui alla Misura 12, relativa a ciascuna annualità del periodo concessionario, 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.
3. Il concessionario può essere autorizzato dal concedente ad attuare forme di modulazione tariffaria ulteriori rispetto a quelle di cui al precedente punto 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.
4. La modulazione tariffaria, fermo restando il rispetto della relazione descritta al precedente punto 1 con riferimento alla tariffa unitaria media integrata, è improntata ai principi di trasparenza, equità e non discriminazione tra gli utenti.
5. L'Autorità verifica preventivamente la conformità al presente Sistema tariffario della modulazione tariffaria, nonché di ogni eventuale successiva variazione della stessa.

Misura 14 Ulteriori variazioni tariffarie

1. Il concedente, ove previsto da specifiche disposizioni normative, può introdurre variazioni in aumento o in diminuzione rispetto alla tariffa unitaria media integrata di cui alla Misura 12.
2. Qualora il concedente intenda avvalersi di tale facoltà, i livelli tariffari complessivi definiti dal concessionario – comprensivi delle eventuali variazioni di cui al precedente punto 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 alla Misura 11 ed in conformità al Misura 12;

- b) contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori;
 - c) trasparenza, equità e non discriminazione.
3. In ogni caso, gli eventuali introiti derivanti dalle variazioni di cui al precedente punto 1 non possono concorrere in alcun modo alla redditività del concessionario.
4. L'Autorità verifica la conformità al presente Sistema tariffario delle variazioni tariffarie di cui al precedente punto 1 prima della relativa applicazione da parte del concessionario, nonché di ogni eventuale modifica delle stesse.

Misura 15 Ulteriori oneri

1. Alla tariffa determinata ai sensi della Misura 12, della Misura 13 e della Misura 14 sono aggiunti:
 - a) quanto il concessionario è tenuto a corrispondere ai soggetti legittimati, segnatamente:
 - i) il canone annuo ai sensi dell'articolo 55, comma 13, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, fissato in misura pari al 3,12% dei proventi netti dei pedaggi;
 - ii) 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;
 - iii) 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.

Capo 2 COSTING

Misura 16 Criteri generali di ammissibilità dei costi

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 alla Misura 10.
 - 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 al Titolo 4, devono risultare comparabili con le voci incluse nel PFR;
 - g) **verificabilità dei dati:** i costi indicati nei documenti di contabilità analitica, di cui al Titolo 4, devono essere verificabili attraverso la riconciliazione con i dati risultanti dalla contabilità generale e dal bilancio d'esercizio.

Misura 17 Criteri di ammissibilità dei costi operativi

1. Per l'allocazione e l'ammissibilità dei costi operativi sono presi in considerazione, con riferimento al bilancio d'esercizio del concessionario riferibile all'Anno base di ciascun periodo regolatorio, i costi iscrivibili alle voci 6, 7, 8, 9, 11 e 14 (con esclusione degli oneri di cui alla Misura 15) di cui all'articolo 2425 del Codice civile, o analoghe voci in caso di adozione dei principi contabili internazionali IAS/IFRS.
2. Sono altresì ammissibili gli utilizzi di fondi di accantonamento destinati alla manutenzione ciclica dell'infrastruttura autostradale, sulla base dell'importo medio degli stessi, riferibili ai cinque anni precedenti l'Anno ponte dei periodi regolatori successivi al primo.
3. Rappresentano oneri non ammissibili ai fini regolatori, oltre che i costi riconducibili di cui alla Misura 9 e alla Misura 10 punto 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 e svalutazioni di qualsiasi natura;
 - d) rettifiche di valore delle immobilizzazioni materiali e immateriali;
 - e) oneri straordinari, ovvero oneri che non sono ascrivibili all'ordinario processo produttivo delle attività autostradali di cui alla Misura 10, punto 1, lettera a);
 - f) oneri processuali in cui il concessionario è risultato soccombente;
 - g) oneri di qualunque tipo derivanti dall'inosservanza di norme e prescrizioni.
4. 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.

Misura 18 Trattamento dei margini da attività commerciali

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 alla Misura 10, punto 1, lettera b).
2. L'extraprofitto è determinato dalla differenza, diminuita di un profitto ragionevole – approssimato come pari al tasso di remunerazione del capitale investito di cui alla Misura 23 – fra le seguenti componenti economiche, valutate sulla base di quanto proposto nell'offerta:
 - a) i ricavi derivanti da tali attività;
 - b) la somma dei costi operativi e degli eventuali ammortamenti, allocati alle medesime attività, ammissibili secondo i criteri del presente Capo.

Misura 19 Capitale investito netto (CIN)

1. Il capitale investito netto (CIN) è rappresentato dagli importi relativi alle seguenti immobilizzazioni materiali e immateriali, al netto degli ammortamenti, purché riconosciuti dal concedente in occasione delle valutazioni di propria competenza:
 - a) **asset non reversibili**, di dotazione iniziale o acquisiti nel corso della concessione, come quantificati nell'offerta, purché funzionali all'esercizio della gestione autostradale;

- b) **asset reversibili**, relativi agli investimenti realizzati nel corso della concessione, come quantificati al primo gennaio di ciascun esercizio del periodo regolatorio, comprensivi del valore di subentro eventualmente già corrisposto.
2. Fatto salvo quanto specificato nella presente Misura, 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, o analoghe voci in caso di adozione dei principi contabili internazionali IAS/IFRS, al netto dell'eventuale valore residuo al termine della concessione o della vita utile.
3. Ai fini dell'inclusione tra gli *asset reversibili* delle attività prive di consistenza fisica, sono ammissibili ai fini tariffari:
 - a) 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;
 - b) i diritti acquisiti da terzi, a fronte di costi sostenuti per il subentro nella titolarità della concessione.
4. In merito alla valorizzazione degli asset da imputare a CIN all'Anno base, è possibile optare, in alternativa:
 - a) per il valore corrente netto (CIN rivalutato), espresso sulla base dell'indice di rivalutazione di cui al successivo punto 7;
 - b) per il valore contabile netto (CIN contabile).
5. La scelta tra le due opzioni di cui al punto 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.
6. All'opzione del CIN rivalutato è associato il tasso di remunerazione reale del capitale di cui alla Misura 23; viceversa, all'opzione del CIN contabile è associato il tasso di remunerazione nominale del capitale di cui alla Misura 26.
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 alla Misura 25 per valorizzare gli *asset* all'interno di ciascun periodo regolatorio.

Misura 20 Criteri di ammissibilità degli investimenti

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 PFR;
 - b) gli investimenti in *asset non reversibili*, strettamente necessari alle attività autostradali, come quantificati nel PFR;
 - c) gli ulteriori investimenti in *asset reversibili*, inseriti in eventuali atti aggiuntivi alla convenzione di concessione, concordati con il concedente.
2. Per le componenti di seguito indicate valgono i seguenti criteri di ammissibilità:

- a) le immobilizzazioni finanziarie non sono riconosciute;
 - b) il valore dell'avviamento non è riconosciuto (voce B.I, punto 5, dell'articolo 2424 del codice civile);
 - c) i costi di ricerca e sviluppo, nonché i diritti di brevetto industriale e le opere d'ingegno, sono riconosciuti unicamente per la quota riferibile ad impegni che discendono dal rapporto concessorio, purché approvati dal concedente;
 - d) i costi per concessioni, licenze e marchi sono riconosciuti solo se relativi a voci direttamente afferenti alle attività autostradali;
 - e) le immobilizzazioni materiali non reversibili sono riconosciute unicamente se relative a spese funzionali per l'esercizio delle attività autostradali, purché approvate dal concedente;
 - f) con riferimento agli asset reversibili, le lavorazioni in corso sono ammesse a remunerazione in ragione del rispettivo grado di realizzazione;
 - g) gli oneri della progettazione definita sulla base del quadro esigenziale sono ammessi solo dopo l'approvazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica.
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.

Misura 21 Principi per la quantificazione degli investimenti in beni reversibili

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 di fattibilità tecnica ed economica, il maggior costo si considera ammissibile esclusivamente qualora derivi da modifiche progettuali ammissibili ai sensi dell'articolo 189 del d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36. La prova della sussistenza di circostanze specifiche è posta a carico del concessionario, mentre il concedente verifica, di volta in volta, la veridicità dei presupposti di fatto;
 - d) nel caso in cui l'importo dell'investimento risultante dal progetto esecutivo, approvato dal concedente, sia superiore al corrispondente valore del progetto di fattibilità tecnica ed economica, la differenza è posta a carico del concessionario.

Misura 22 Criteri di determinazione dei costi di capitale ai fini tariffari

22.1. Generalità

1. Ai fini della costruzione tariffaria, 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.
2. Per la quantificazione della componente tariffaria di gestione, i costi di capitale di cui al punto 1 afferenti agli asset non reversibili sono valutati all'Anno base e concorrono alla relativa dinamica.
3. Ai fini della quantificazione della componente tariffaria di costruzione, i costi di capitale di cui al punto 1 afferenti agli asset reversibili sono valutati sulla base della relativa evoluzione annuale, secondo la relativa dinamica.

22.2. Costi di rimborso del capitale ed eventuale valore di subentro

1. Per la determinazione dei costi di rimborso del capitale, calcolati annualmente a partire dalla consistenza delle **immobilizzazioni**, valutata al netto dell'eventuale valore di subentro alla scadenza della concessione di cui punto 2, si applicano i seguenti criteri:
- a) l'ammortamento delle immobilizzazioni riferibili agli asset reversibili, al netto del valore di subentro determinato secondo i criteri di cui al successivo punto 2, è interamente conseguito entro la scadenza della concessione e si basa sul metodo finanziario, con quote annue regolatorie da calcolare sull'investimento complessivo realizzato e da applicare pro-quota ai singoli *asset*.
Le quote annue regolatorie scaturiscono dall'applicazione di aliquote di ammortamento costanti e basate sulla residua durata della concessione.
 - b) nel rispetto di quanto previsto al punto 2 per il valore di subentro, il concessionario, per ragioni di manifesta, oggettiva e documentata evidenza, può sottoporre alle valutazioni dell'Autorità, per il tramite del concedente, l'applicazione, ad una parte delle immobilizzazioni riferibili ai nuovi investimenti in asset reversibili, del criterio di ammortamento basato sulla vita utile regolatoria degli *asset*. Salvo documentate eccezioni che potranno di volta in volta essere motivate dal concedente o dal concessionario, le vite utili regolatorie e le aliquote da utilizzare sono riportate nella Tabella 1.

Tabella 1 - Vite utili regolatorie e aliquote degli asset reversibili

Tipologia di asset	Vita utile	Aliquota
Viadotti/Ponti/Cavalcavia	40	2,50%
Gallerie	40	2,50%
Barriere	25	4,00%
Corpo autostradale, opere sul territorio	30	3,33%
Reti recinzione	20	5,00%
Portali e segnaletica	20	5,00%
Pavimentazioni	20	5,00%
Infrastrutture tecnologiche ed impianti	10	10,00%
Stazioni/Barriere di esazione, fabbricati, aree di servizio	40	2,50%
Altro	30	3,33%

Al fine di assicurare il pieno rispetto dei criteri di quantificazione dell'eventuale valore di subentro, di cui al successivo punto 2, il concedente seleziona gli *asset* reversibili a cui applicare il criterio di ammortamento basato sulla vita utile regolatoria privilegiando i nuovi investimenti la cui realizzazione è più prossima alla data di scadenza della concessione.

- c) l'ammortamento delle immobilizzazioni riferibili agli *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.
2. In via eccezionale e per ragioni di manifesta, oggettiva e documentata necessità, il concedente sottopone alle valutazioni dell'Autorità la previsione di un eventuale **valore di subentro** alla scadenza della concessione, la cui entità deve essere correlata:
- alla necessità di assicurare la sostenibilità dei livelli tariffari praticati agli utenti;
 - al mantenimento, per l'intera durata della concessione, dell'equilibrio economico-finanziario;
 - alla necessità di evitare l'insorgere di una barriera all'ingresso di nuovi operatori al momento del riaffidamento della concessione, a vantaggio del concessionario uscente. Ai fini dell'applicazione di tale criterio, il rapporto fra il valore di subentro e l'EBITDA (*Earnings Before Interests Taxes Depreciation and Amortization*) del concessionario, valutato all'ultimo intero anno di gestione, non deve superare il valore di 1,6.

22.3. Costi di remunerazione del capitale

- I costi di remunerazione del capitale sono determinati in misura pari al tasso di remunerazione del capitale investito (WACC), moltiplicato per il Capitale investito netto al 1° gennaio di ciascuna annualità, valutato al netto del relativo fondo di ammortamento e al netto dell'eventuale valore di subentro. Detto valore di subentro è sottoposto a remunerazione attraverso l'applicazione annuale del costo ammesso sul capitale di debito (R_d), a decorrere dal momento dell'effettiva realizzazione dell'investimento cui si riferisce.
- 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 merito all'adozione del CIN rivalutato o del CIN contabile. 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.

Misura 23 Tasso di remunerazione del capitale investito

- La metodologia per la determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito è individuata nel costo medio ponderato del capitale (WACC) di indebitamento e di rischio, 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 ammesso sul capitale di debito, volto a stimare quanto pagherebbe un'impresa per ottenere un finanziamento a condizioni di mercato;
- R_e è il costo ammesso sul capitale proprio, che un'impresa deve fornire ai propri azionisti per compensare il rischio relativo all'investimento nell'impresa;
- g è la quota di indebitamento finanziario, anche nota come *gearing ratio*;
- t è l'aliquota dell'imposta per il calcolo dello "scudo fiscale" degli oneri finanziari, ossia la deducibilità degli oneri finanziari dal reddito imponibile, ed è rappresentato dall'aliquota IRES;
- T è l'aliquota fiscale di incidenza delle imposte sul risultato d'esercizio ante-imposte, ed è data dalla somma di IRES e IRAP, determinate sulla base della normativa vigente. L'aliquota IRAP considerata è quella ordinaria massima.

In caso di adozione dell'opzione del CIN rivalutato, il tasso di remunerazione del capitale determinato ai sensi del presente atto (R) dovrà essere convertito annualmente in termini reali (R_r) utilizzando il parametro inflattivo medio (\bar{P}) adottato per valorizzare gli asset reversibili all'interno di ciascun periodo regolatorio, determinato secondo quanto previsto dal pertinente Sistema tariffario, attraverso la formula di *Fisher*:

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

2. Il valore del parametro relativo alla struttura finanziaria, o *gearing*, adottato per la ponderazione tra le fonti di finanziamento, è assunto pari a:

- (i) 50%, per tutte le imprese il cui *gearing* medio, rilevato nei 3 anni precedenti all'anno di calcolo del *WACC* secondo la metodologia di cui alla seguente Misura 23.3, risulta inferiore a 75%;
- (ii) 75%, per le imprese con patrimonio netto positivo il cui *gearing* medio, rilevato nei 3 anni precedenti all'anno di calcolo del *WACC* secondo la metodologia di cui alla seguente Misura 23.3, risulta maggiore o uguale a 75%.

Pertanto, l'Autorità procede a calcolare il *WACC* secondo queste due fattispecie.

3. Per individuare il *WACC* da utilizzare nella redazione del PFR, in relazione alla fattispecie in cui ricade, il concessionario calcola la propria leva come media ponderata crescente dei *gearing* relativi agli ultimi 3 anni solari precedenti l'anno di calcolo del *WACC* utilizzato per l'elaborazione di detto PFR, sulla base dei valori contabili di bilancio, come rapporto tra:

- a) il valore complessivo dei debiti finanziari, ivi inclusi i debiti verso soci, i debiti infragruppo e quelli di tipo infruttifero, e
- b) il valore complessivo del patrimonio netto e dei debiti di cui alla lettera (a).

4. Il costo ammesso sul capitale di debito è determinato come media ponderata tra:

- a) il costo medio del debito di settore, calcolato mediante il metodo di calcolo diretto, sulla base dei valori contabili di bilancio redatto ai sensi degli articoli 2424 e 2425 del Codice civile, come media ponderata crescente del valore annuo del rapporto tra oneri e debiti finanziari del settore autostradale, sulla base dei dati degli ultimi 3 anni solari precedenti l'anno di calcolo del *WACC*:
 - (i) in relazione alle concessioni autostradali con almeno una tratta a pedaggio in esercizio,
 - (ii) escludendo i dati relativi alle concessioni scadute,
 - (iii) tenendo in considerazione oneri e debiti finanziari relativi al finanziamento degli investimenti. Gli oneri finanziari sono rilevati in coerenza coi debiti finanziari considerati,
 - (iv) includendo i debiti di tipo infruttifero, i debiti infragruppo e i debiti verso soci. Qualora il valore del costo di indebitamento della singola concessione relativa ai debiti infragruppo e ai debiti verso soci risult superiore di 50 punti base rispetto alla media del costo di indebitamento verso terzi, tali singoli valori non saranno inclusi nel calcolo del costo del capitale di debito.
- b) il costo del debito *benchmark*, definito sulla base della media ponderata crescente del valore annuo degli indici *iBoxx* delle obbligazioni non finanziarie BBB, con riferimento alle scadenze 10+ e 7–10 anni, relativo agli ultimi 3 anni solari precedenti l'anno di calcolo del *WACC*. Tale valore annuo è determinato come mediana del valore annuo delle rilevazioni giornaliere.

Ai fini del calcolo del costo ammesso sul capitale di debito, il costo medio del debito di settore di cui alla lettera a) è ponderato con un peso pari a 90%, mentre il costo del debito *benchmark* di cui alla lettera b) al 10%.

5. Il costo ammesso del capitale di rischio è determinato secondo la metodologia del *Capital Asset Pricing Model (CAPM)*, che descrive la relazione lineare tra rendimento atteso dell'attività e rischio, secondo la seguente formula:

$$R_e = RFR + \beta_e \cdot ERP$$

dove:

- RFR è il *risk free rate*, ovvero il tasso di rendimento un'attività priva di rischio;
 - β_e è l'*equity beta*, che misura il rischio sistematico non diversificabile di un investimento;
 - ERP è l'*equity risk premium*, ovvero il premio sul capitale di rischio.
6. Il *risk free rate* è determinato come media ponderata crescente del valore mediano annuo dei rendimenti lordi giornalieri del BTP decennale rilevati dalla Banca d'Italia, su un orizzonte che copre gli ultimi 3 anni solari disponibili.

L'*equity risk premium* è determinato utilizzando i valori medi di ERP ottenuti dalle stime delle serie storiche di *Dimson, Marsh & Staunton* per l'Italia, con un peso pari a 2/3, e per l'Unione Europea, per un peso pari a 1/3, precedentemente determinati tramite la seguente relazione di ponderazione:

$$E(W^i) = \frac{t-n}{t-1} R_a^i + \frac{n-1}{t-1} R_g^i$$

dove:

- R_a^i è la media aritmetica degli ERP determinati per l'i-esimo Paese/gruppo di Paesi;
 - R_g^i rappresenta la media geometrica degli ERP determinati per l'i-esimo Paese/gruppo di Paesi;
 - t corrisponde all'orizzonte temporale considerato dalle stime,
 - n è il periodo medio di durata di un investimento, assunto pari a 15 anni.
7. Il parametro β rappresenta la misurazione del rischio sistematico e non diversificabile cui è soggetta l'impresa operante in un dato mercato. Tale valore è determinato come media semplice del valore degli *asset beta* delle aziende confrontabili (i cosiddetti *comparables*); tali coefficienti sono individuati sulla base di un'analisi di regressione che misura la correlazione del rendimento delle azioni dei *comparables*, singolarmente considerati, e i rendimenti di un indice di mercato europeo (*STOXX Europe 600*), misurati con frequenza giornaliera e rispetto ad un intervallo di riferimento triennale, per i 3 anni solari precedenti l'anno di calcolo del WACC.

Ogni singolo *equity beta* determinato per l'i-esima società comparable (β_e^i) viene convertito in beta delle attività (cd *asset beta*, β_a^i), operando il cd *delevering*, in modo da ottenere dei parametri che riflettono il rischio sistematico delle imprese depurato del rischio associato al livello di leva finanziaria individuale (D^i/E^i) e dell'effetto della singola tassazione (t^i):

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

Una volta calcolata la media semplice/ponderata dei singoli *asset beta* così determinati, tale valore viene ritarato (cd *relevering*) sulla base della leva nozionale *benchmark* del settore autostradale, pari a 1 (corrispondente ad un *gearing* pari a 50%), finalizzata a tener conto di una struttura finanziaria efficiente, nonché del livello di tassazione assunto per il settore:

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

I *comparables* sono individuati tra le società aventi le seguenti caratteristiche:

- quotate in borsa
- disponibilità dei dati per almeno 24 mesi nel periodo considerato nel calcolo;
- con rating creditizio di "*investment grade*";
- operative principalmente nell'Unione Europea;
- non coinvolte in fusioni e acquisizioni significative, che influenzano il rispettivo beta indipendentemente dal rischio sistematico;
- operative in settori analoghi dal punto di vista dell'infrastruttura, anche prendendo in considerazione altri settori infrastrutturali a rete diversi da quello strettamente in esame, caratterizzati da monopoli naturali e sottoposti a regolazione, che gestiscono infrastrutture strategiche in un contesto macroeconomico coerente con l'ERP considerato;

In sede di prima applicazione, sulla base dei criteri così individuati, i comparables selezionati sono i seguenti:

Comparables
EIFFAGE
FERROVIAL
SNAM
TERNA

L'Autorità si riserva di modificare, al fine di salvaguardane l'efficacia, la composizione di detto *panel*.

8. L'applicazione dei predetti parametri determina il seguente valore del tasso di remunerazione del capitale investito (WACC) nominale *pre-tax*, da assumere a riferimento per il primo periodo regolatorio di applicazione del presente Sistema tariffario, nell'ambito della procedura di affidamento: _____ %.
9. L'Autorità, con propria delibera, 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 del PEF.

Ai fini della predisposizione del Piano Finanziario Regolatorio si prende a riferimento il tasso di remunerazione determinato all'anno base del nuovo periodo tariffario.

Qualora il valore del tasso di remunerazione aggiornato nel secondo anno di ciascun periodo regolatorio, ai sensi della presente Misura, risulti variato in percentuali maggiori o uguali a +/- 20% rispetto al valore individuato all'anno base del pertinente periodo regolatorio e adottato nel PFR in vigore, il concessionario formula la proposta di aggiornamento tariffario annuale adottando il valore aggiornato.

Capo 3 PRICING

Misura 24 Dinamica della componente tariffaria di gestione

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 alla Misura 25;

X_t è l'indicatore di produttività annuale, di cui alla Misura 26;

2. Ai fini dell'applicazione di quanto sinteticamente indicato alla Misura 12, punto 2, qualora ne ricorrono i presupposti, la componente tariffaria di gestione $T_{G,t+1}$ di cui al precedente punto 1, deve intendersi comprensiva

della sub-componente $T_{i,G,t+1}$, connessa ai costi incrementali riferiti a ciascun anno del periodo regolatorio, come stimati *ex ante*. Detta sub-componente, una volta conglobata nella componente tariffaria $T_{G,t+1}$, ne segue la dinamica per gli anni successivi, fino al termine del periodo regolatorio.

In particolare, si assume:

$$T_{i,G,t+1} = \frac{\Delta C_{i,G,k,t+1} + \Delta C_{i,G,v,t+1}}{V_{m,(t+1)-5}}$$

dove:

$\Delta C_{i,G,k,t+1}$ è il livello incrementale annuo dei costi di gestione, relativo agli *asset* entrati in esercizio all'anno t ; in coerenza con il meccanismo delineato alla Misura 27 con riguardo ai costi di capitale, i costi incrementali di gestione legati all'entrata in funzione dei nuovi investimenti sono computabili a partire dall'anno successivo a quello di entrata in esercizio;

$\Delta C_{i,G,v,t+1}$ è il livello incrementale dei costi di gestione, relativo all'entrata in vigore all'anno t di sopravvenienze normative e regolamentari;

$V_{m,(t+1)-5}$ indica il volume di traffico medio annuo, calcolabile come media aritmetica dei volumi di traffico previsti *ex ante* per ogni anno, compreso tra: (i) l'anno $t + 1$ di prima inclusione tariffaria dei predetti costi incrementali; (ii) l'ultimo anno del periodo regolatorio;

Per $t = 0$ in relazione a ciascun periodo regolatorio (ovvero in corrispondenza dell'anno coincidente con l'Anno ponte), per la citata sub-componente si assume:

$$T_{i,G,t} = \frac{\Delta C_{i,G,k,ap} + \Delta C_{i,G,v,ap}}{V_{m,1-5}}$$

dove:

$\Delta C_{i,G,k,ap}$ è il livello incrementale dei costi di gestione, stimato all'Anno ponte rispetto all'Anno base, relativo agli *asset* entrati in esercizio nel corso dell'Anno ponte;

$\Delta C_{i,G,v,ap}$ è il livello incrementale dei costi di gestione, stimato all'Anno ponte rispetto all'Anno base, relativo all'entrata in vigore di sopravvenienze normative e regolamentari;

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

Misura 25 Tasso di inflazione programmato

1. La variabile \hat{P}_{t+1} , con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui alla Misura 24, corrisponde al tasso di inflazione programmata relativo all'anno di applicazione della tariffa, come risultante dalle proiezioni macroeconomiche formulate nell'ultimo Bollettino economico della Banca Centrale Europea² disponibile all'inizio di ciascun periodo regolatorio.
2. Qualora i dati pubblicati non coprissero l'intera durata di ciascun periodo tariffario, si fa riferimento al dato dell'ultima annualità disponibile, da utilizzare quale stima per le annualità residue del periodo.

² <https://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/bollettino-eco-bce/index.html>

Misura 26 Obiettivo di incremento di produttività da efficientamento

1. Con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui alla Misura 24, 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.
2. Ai fini del calcolo dell'indicatore di produttività X_t , l'Autorità determina, per ogni periodo regolatorio e 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, l'obiettivo in termini di percentuale complessiva di recupero di efficienza produttiva (X^*), da conseguire entro la conclusione di ciascun periodo regolatorio quinquennale. A partire da tale ultimo valore, il concessionario calcola l'indicatore di produttività annuale X_t valido per il periodo regolatorio, che, in accordo col concedente e previa intesa con l'Autorità, può variare tra gli anni, pur nel rispetto della seguente relazione:

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

3. Ai fini della predisposizione del Piano Finanziario Regolatorio, l'indicatore di produttività X_t è applicato a partire dal primo anno di ciascun periodo regolatorio e per i successivi quattro anni, fermo restando il relativo aggiornamento alla scadenza dello stesso periodo regolatorio.
4. Per la concessione in oggetto, il valore della percentuale complessiva di recupero di efficienza produttiva (X^*) è pari a ,%, mentre l'indicatore di produttività X_t da impiegarsi nella formula del *price cap* è pari a ,%.
5. 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 concessionario, in accordo con il concedente e previa valutazione dell'Autorità, può distribuire la percentuale complessiva di recupero X^* , determinata per il quinquennio precedente, sull'ultimo periodo regolatorio 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.

Misura 27 Dinamica della componente tariffaria di costruzione

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 annui, afferenti alle immobilizzazioni di cui alla Misura 19, incluse fra gli *asset* reversibili al termine del rapporto concessorio, così come riportate nel Piano Finanziario Regolatorio, calcolati al 1° gennaio dell'anno $t + 1$ secondo le metodologie di cui alla Misura 22, punto 4;

$C_{rc,r,(t+1)}$ indica i costi di remunerazione del capitale investito netto di cui alla Misura 19 riferibile agli *asset* reversibili, calcolati al 1° gennaio dell'anno $t + 1$ applicando la metodologia di cui alla Misura 22.3, nel seguente modo:

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

in cui:

$CIN_{(t+1)}$ indica il valore al 1° gennaio dell'anno $t + 1$ del capitale investito netto di cui alla Misura 19 riferibile agli *asset reversibili*, determinato sulla base di quanto di seguito specificato:

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

dove:

CIN_t indica il valore al 1° gennaio dell'anno t del capitale investito netto di cui alla Misura 19 riferibile agli *asset reversibili*;

$C_{a,t}$ indica i costi di ammortamento, riferiti all'anno t , afferenti al medesimo 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 di cui si prevede l'entrata in esercizio nel corso dell'anno t non determina ammortamenti nel medesimo anno;

I_t indica la quota annuale di investimenti di cui si prevede la realizzazione nel corso dell'anno t , con riferimento alle opere oggetto dei piani di investimento, così come riportate nel Piano Finanziario Regolatorio, ammissibili secondo i criteri di cui alla Misura 20;

R indica il tasso nominale di remunerazione del capitale investito (WACC) di cui alla Misura 23;

$TV_{(t+1)}$ indica le quote annuali cumulate di valore di subentro (*terminal value*) di cui alla Misura 22.2, punto 2;

R_d indica il costo ammesso sul capitale di debito di cui alla Misura 23;

$PF_{K,t+1}$ indica l'importo, di segno positivo o negativo, delle poste figurative di cui alla Misura 29, definite *ex ante*, volte ad assicurare per la tariffa 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.

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 1, fatti salvi gli adeguamenti di seguito specificati:

a) La dinamica del capitale investito netto di cui alla Misura 19 riferibile agli *asset reversibili*, nel corso del periodo concessorio, tiene conto di una rivalutazione annua ottenuta con l'applicazione di un fattore

$$(1 + \hat{P}_t)$$

dove \hat{P}_t indica il tasso di inflazione programmata relativo all'anno t , determinato secondo le modalità di cui alla Misura 25;

b) il livello della componente $C_{rc,r,(t+1)}$ è determinato applicando alle pertinenti quote di capitale investito netto i tassi reali di remunerazione del capitale investito (WACC e R_d) di cui alla Misura 23, anziché quelli nominali.

Misura 28 Dinamica della componente tariffaria per oneri integrativi

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 Misura 12 punto 4 lettera c);
- V_{t+1} indica i volumi di traffico previsti *ex ante* e riferiti all'anno $t + 1$, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio.

2. La componente degli oneri integrativi correlata alla eventuale gestione plurale sulle diverse tratte autostradali è sottoposta, nell'ambito del monitoraggio annuale di cui alla Misura 34, al medesimo meccanismo di adeguamento tariffario, correlato all'attuazione degli investimenti, previsto per la componente tariffaria di costruzione di cui alla Misura 32.

Misura 29 Poste figurative

1. E' possibile, *ex ante*, prevedere, per ciascun anno del periodo concessorio, l'inclusione di poste figurative, 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 alla Misura 11, punto 2, lettera c). Tali poste figurative *ex ante* afferiscono alla sola componente tariffaria di costruzione e sono ricomprese nella formula di cui alla Misura 27, e tengono inoltre conto delle indicazioni operative di cui alla delibera n. 15/2024.
2. Le Poste Figurative, ove previste, sono riconducibili alle seguenti distinte sub-componenti nel rispetto del relativo peso percentuale sui costi di capitale ammessi in ciascuna annualità:
 - a) Poste Figurative correlate ai costi di rimborso del capitale, per le quali la valutazione della neutralità finanziaria è effettuata applicando, per la relativa attualizzazione, il WACC;
 - b) Poste Figurative correlate ai costi di remunerazione del capitale, per le quali la valutazione della neutralità finanziaria è effettuata applicando, per la relativa attualizzazione, il tasso di inflazione programmata di cui alla Misura 25.
3. Per assicurare il mantenimento della neutralità economico-finanziaria, il livello delle poste figurative, per gli anni da $t + 1$ alla fine del periodo concessorio, deve essere annualmente ricalcolato sulla base dei meccanismi di adeguamento annuale della componente tariffaria di costruzione. La componente $\Delta TK_{(t+1)}$, di cui alla Misura 32 deve essere pertanto ulteriormente adeguata a seguito di tale ricalcolo.
4. L'eventuale anticipo o posticipo della contabilizzazione dei costi di cui al punto 1 deve determinare effetti nell'intervallo temporale strettamente indispensabile al suo assorbimento, compatibilmente con la dinamica tariffaria e nel rispetto dei principi di trasparenza, pertinenza e ragionevolezza.
5. Il saldo delle poste figurative deve essere azzerato entro il termine di scadenza della concessione, dando priorità al saldo di poste figurative relative ai costi di rimborso del capitale, e non può confluire nel valore di subentro da corrispondersi da parte del concessionario subentrante.

Capo 4 ADEGUAMENTO ANNUALE DEI LIVELLI TARIFFARI

Misura 30 Adeguamento della tariffa unitaria media

1. La tariffa unitaria media di cui al la Misura 12, determinata *ex ante* secondo le modalità illustrate al Capo 3, è adeguata annualmente in esito al annuale di cui alla Misura 34, 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:

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

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 calcolata *ex ante* secondo le previsioni di cui alla Misura 24, 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 alla Misura 31, 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 calcolata *ex ante* secondo le previsioni della Misura 27, 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 la Misura 32, 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 la Misura 29, finalizzate ad assicurare, nel rispetto del principio della neutralità finanziaria, la gradualità delle variazioni tariffarie nel corso del periodo concessorio.

2. Al fine di tenere conto di quanto previsto al la Misura 12, 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 la Misura 28.

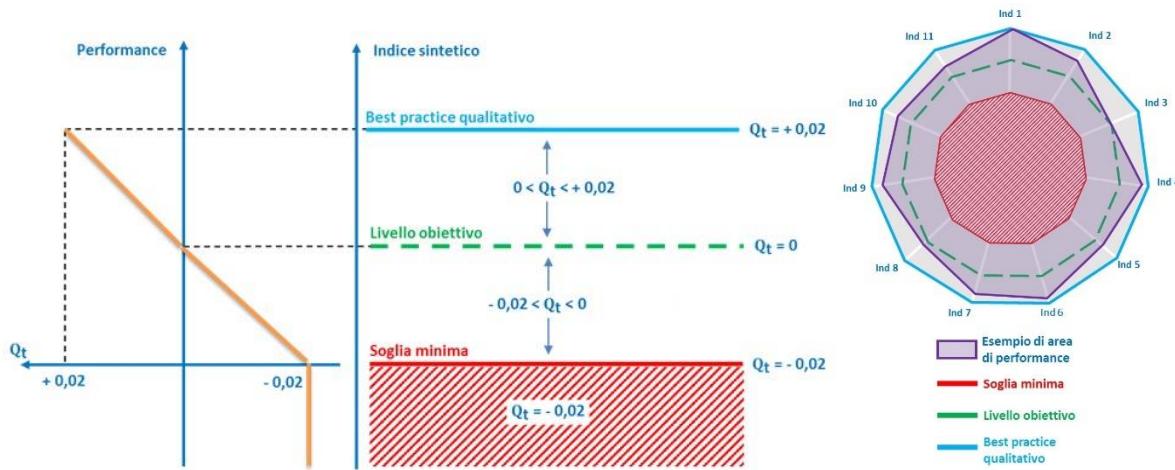
Misura 31 Meccanismo di penalità/premi con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi

1. Con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui alla Misura 30, 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 .
2. Il meccanismo di penalità/premi è basato su un *panel* di indicatori, come illustrato nei punti seguenti.
3. La variazione tariffaria associata alla variabile Q_t deve essere compresa entro i seguenti limiti minimo e massimo:

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

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

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. successivo punto 8).



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):
 - a) soglia minima ($Iq_{Soglia\ minima,j}$): 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;
 - b) livello obiettivo ($Iq_{obiettivo,j}$): 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;
 - c) best practice qualitativo ($Iq_{Best\ practice,j}$): soglia che identifica la frontiera massima in corrispondenza della quale la variazione della tariffa dovuta alla qualità assume il valore massimo $\max(Q_t) = +0,02$.
Tale soglia deve essere definita dal concedente in funzione dei massimi standard qualitativi per l'indicatore j -esimo identificabili sul mercato autostradale a livello internazionale, oppure deve essere pari al 100% per indicatori definiti su base percentuale.

La soglia definita deve quindi mirare al conseguimento di performance che rappresentino livelli ottimali di riferimento per il settore autostradale, per il conseguimento dei quali il concessionario autostradale viene premiato con un bonus aggiuntivo rispetto alla variazione tariffaria determinata dal meccanismo di *price cap*.

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:

- a) 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;
- b) 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.

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

- a) ad ogni dimensione prestazionale deve essere assegnato dal concedente un peso $P_{q,j}$, con $\sum_j P_{q,j} = 1$;
- b) 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;
- c) 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;

- d) 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;

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

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

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:

- a) velocità media di percorrenza del flusso veicolare;
- b) disponibilità dell'infrastruttura (presenza di cantieri, in particolare in ore di punta e periodi vacanzieri);
- c) fluidità ai caselli (per esempio, disponibilità delle casse automatiche ai caselli e efficienza del sistema Telepass);
- d) stato della pavimentazione (difetti del manto stradale);

- e) aggiornamento dinamico delle informazioni tramite panelli a messaggio variabile³;
 - f) predisposizione di adeguate aree di sosta (rispetto alla superficie complessiva) riservate ai veicoli per l'autotrasporto di merci⁴;
 - g) 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;
 - h) disponibilità di servizi di connettività (radio-mobile) e copertura del segnale radio sulla rete autostradale, interoperabili, aperti, ed in linea con le più avanzate e consolidate tecnologie del settore delle telecomunicazioni;
 - i) impiego di sistemi automatici per il monitoraggio strutturale delle infrastrutture (in particolare opere di attraversamento, muri di sostegno, rilevati e gallerie autostradali);
 - j) impiego di tecnologie *free flow* per l'esazione delle tariffe autostradali in grado di evolvere verso soluzioni interoperabili a livello comunitario;
 - k) *customer satisfaction* rispetto ai livelli di servizio complessivo e specifico per aree di interesse definite dal concedente;
 - l) impiego di barriere di sicurezza laterali in ragione della loro conformità alla normativa tecnica vigente;
 - m) impiego di barriere antirumore, in attuazione del Piano di Risanamento acustico ambientale previsto dalla legge 26 ottobre 1995, n. 447 e successivi decreti attuativi.
10. Il concessionario comunica almeno annualmente al concedente, nonché all'Autorità, gli esiti del monitoraggio e le relative metodologie di rilevazione.

Misura 32 Adeguamento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti

1. Con riferimento alla formula di adeguamento tariffario di cui alla Misura 30, 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

$$\alpha_t = \frac{C_{a,r,(t+1)}^* + C_{rc,r,(t+1)}^*}{C_{a,r,(t+1)} + C_{rc,r,(t+1)}}$$

dove:

$T_{K,t+1}$ indica il livello della componente tariffaria di costruzione relativo all'anno $t + 1$, come riportato nell'aggiornamento del Piano Finanziario Regolatorio per l'anno t ;

³ 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.

⁴ 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.).

α_t	indica il rapporto fra i costi di capitale afferente agli <u>investimenti effettivamente realizzati</u> , relativa all'anno t , e i costi di capitale afferente agli <u>investimenti programmati</u> , relativa al medesimo periodo e può assumere un valore inferiore o al massimo uguale a 1;
$C_{a,r,(t+1)}^*$	indica i costi di ammortamento, riferiti all'anno $t + 1$, afferenti agli <i>asset reversibili</i> al termine del rapporto concessorio, così come riportati nell' <u>aggiornamento annuale del Piano Finanziario Regolatorio per l'anno $t + 1$</u> ;
$C_{rc,r,(t+1)}^*$	indica i costi di remunerazione del capitale, riferiti all'anno $t + 1$, così come riportati nell' <u>aggiornamento annuale del Piano Finanziario Regolatorio per l'anno $t + 1$</u> ;
$C_{a,r,(t+1)}$	indica i costi di ammortamento, riferiti all'anno $t + 1$, afferenti agli <i>asset reversibili</i> al termine del rapporto concessorio, così come riportati nell' <u>aggiornamento del Piano Finanziario Regolatorio per l'anno t</u> ;
$C_{rc,r,(t+1)}$	indica i costi di remunerazione del capitale, riferiti all'anno $t + 1$, così come riportati nell' <u>aggiornamento del Piano Finanziario Regolatorio per l'anno t</u> .

- 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 alla Misura 23.

Misura 33 Meccanismo di contenimento dei maggiori ricavi mediante revenue sharing

1. A partire dal periodo regolatorio successivo al primo periodo regolatorio di applicazione del presente Sistema tariffario, nel caso in cui la variazione dei ricavi da traffico a pre-consuntivo risultante alla fine del periodo regolatorio trascorso sia positiva e oltre una soglia predeterminata, pari a +2%, una percentuale (crescente da 50% a 100% al crescere dello scostamento da +2% a +10%) del montante medio annuo del maggior ricavo, attribuibile al volume di traffico eccedente la soglia, dovrà essere registrata quale posta figurativa a deduzione dei costi ammessi all'anno base per il periodo regolatorio successivo ovvero, per l'ultimo periodo regolatorio, poste a decremento dell'eventuale valore di subentro.
2. Detto maggiore ricavo sarà calcolato come differenza tra:
 - a) i ricavi, al netto degli oneri di cui alla Misura 15, scaturiti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata ai volumi di traffico effettivo consuntivo;
 - b) i ricavi, al netto degli oneri di cui al Misura 15, scaturenti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata ai volumi traffico previsto *ex ante* maggiorato del 2% (ricavi soglia).

3. Per i periodi regolatori successivi al primo periodo regolatorio di applicazione del Sistema tariffario dell'Autorità, al fine di una corretta definizione dei costi operativi, si tiene adeguatamente conto del meccanismo di *revenue sharing* di cui al precedente punto 1.

Misura 34 Monitoraggio annuale della qualità e degli investimenti

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 alla Misura 30, comprendente la conseguente proposta di aggiornamento del Piano Finanziario Regolatorio.
2. Il concedente, entro il 31 ottobre di ogni anno, effettua le necessarie verifiche in merito:
 - a) ai coefficienti di cui alla Misura 31;
 - b) al coefficiente α_t e γ_t , di cui alla Misura 32;
 - c) al ricalcolo delle poste figurative di cui alla Misura 29.

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

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.
4. Entro 30 giorni dal ricevimento della documentazione di cui al precedente punto 3, l'Autorità formula eventuali rilievi al concedente, per i profili di propria competenza.

Misura 35 Principi e criteri tariffari relativi all'eventuale protrarsi della gestione oltre la scadenza della concessione

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 alla Misura 25;
 - b) la dinamica della componente tariffaria di costruzione è determinata annualmente, sulla base di quanto stabilito alla Misura 27, 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.

TITOLO 3. CONTABILITA' REGOLATORIA

Capo 1 SEPARAZIONE CONTABILE

Misura 36 Obblighi di separazione contabile

1. A partire dal primo anno di applicazione del presente Sistema tariffario, il concessionario, adottando i criteri di costo definiti al Titolo 2, è tenuto ad allocare le componenti economiche e patrimoniali, in coerenza con i bilanci di esercizio:
 - c) alle singole tratte autostradali, come identificate nell'oggetto della concessione;
 - d) alle singole attività come definite alla Misura 10, con specificazione delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché delle operazioni intervenute con parti correlate.
2. Il binomio tratta-attività costituisce l'unità elementare di riferimento per il concessionario, al fine di adempiere agli obblighi di separazione contabile.
3. Ai fini della redazione della contabilità regolatoria, le suddette componenti economiche e patrimoniali potranno risultare di pertinenza:
 - e) diretta ed esclusiva di una specifica attività e tratta;
 - f) di una pluralità di tratte e/o attività, in tal caso allocabili in base a specifici *driver*;
 - g) dell'insieme delle tratte e delle attività (incluse le spese generali), in tal caso allocabili in base a *driver* aggregati.
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.
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 illustrate alla contabilità regolatoria.
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:
 - h) volume di traffico registrato;
 - i) transiti;
 - j) estensione chilometrica;
 - k) caratteristiche strutturali e altimetriche dell'infrastruttura autostradale;
 - l) grado di obsolescenza dell'infrastruttura autostradale e degli impianti ad essa asserviti.
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.

Misura 37 Obblighi informativi al concedente e all'Autorità

1. Fatto salvo l'esercizio delle proprie prerogative con riferimento ai dati eventualmente non disponibili e alla determinazione dei criteri per la redazione della contabilità delle imprese regolate, l'Autorità, a partire dal primo anno di applicazione del presente Sistema tariffario, per le verifiche sugli obblighi di separazione contabile di cui alla Misura 36 e per la generale attività di monitoraggio, si avvale delle schede di contabilità analitica compilate da ciascun concessionario in analogia con quelle del pertinente Sistema Informativo operante presso la Direzione Generale per la vigilanza sulle concessioni autostradali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da trasmettere all'Autorità entro e non oltre tre mesi dalla chiusura del bilancio d'esercizio.
2. Il concessionario è comunque tenuto a redigere ed aggiornare annualmente il Piano Finanziario Regolatorio, in conformità allo schema adottato dall'Autorità (ANNESSO 1).

TITOLO 4. ANNESSI

Capo 1 ANNESSO 1

Schema di Piano Finanziario Regolatorio