

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

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

Al fine di facilitare la lettura delle misure poste in consultazione con la Delibera n. 75/2025 del 15 maggio 2025, al presente documento sono state apportate le modifiche, le sostituzioni e le integrazioni introdotte con la suddetta delibera. Le cancellazioni sono in formato carattere barrato mentre le integrazioni sono state apportate con il carattere in corsivo grassetto.

SOMMARIO

PREMESSA	3
I - ELEMENTI PER LA DEFINIZIONE DELLO SCHEMA DI CONCESSIONE	5
1. Oggetto dell'affidamento	5
2. Durata della concessione	5
3. Trattamento del rischio traffico	6
4. Obiettivi di qualità del servizio	6
5. Allocazione dei rischi relativi alle fasi di progettazione e costruzione	6
6. Regolazione tariffaria e relativi obblighi informativi	7
7. Revisione del Piano Economico Finanziario	7
II. SISTEMA TARIFFARIO DI PEDAGGIO	8
Sezione 1	
1. Principi generali	8
2. Definizioni	9
2-bis Finalità del Sistema tariffario	13
3. Individuazione delle attività pertinenti	14
4. Applicazione del metodo del <i>price cap</i>	15
5. Tariffa unitaria media	16
6. Modulazione tariffaria	18
Sezione 2	
7. Criteri generali di ammissibilità dei costi	20
8. Criteri di ammissibilità dei costi operativi	20
9. Trattamento dei margini da attività commerciali	22
10. Capitale Investito Netto (CIN)	22
11. Criteri di ammissibilità degli investimenti	24
12. Principi per la quantificazione degli investimenti in beni reversibili	25
13. Criteri di determinazione dei costi di capitale ai fini tariffari	26
14. Tasso di remunerazione del capitale investito	29
Sezione 3	
15. Dinamica della componente tariffaria di gestione	33
16. Tasso di inflazione programmato	33
17. Obiettivo di incremento di produttività da efficientamento	33
18. Dinamica della componente tariffaria di costruzione	34
19. Adeguamento della tariffa unitaria media	38
20. Meccanismi di premi/penalità con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi	39
21. Adeguamento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti	47
22. Poste figurative	51
22-bis <i>Meccanismo di contenimento dei maggiori ricavi mediante revenue sharing</i>	53
23. Monitoraggio annuale della qualità e degli investimenti	54
Sezione 4	
24. Obblighi di separazione contabile	56
25. Obblighi informativi al concedente e all'Autorità	57
Sezione 5	
25-bis <i>Verifica delle condizioni di equilibrio economico-finanziario della concessione</i>	57
25-ter <i>Meccanismo di recupero in relazione al rendimento ammesso sul capitale proprio</i>	59
25-quater <i>Sostenibilità dei livelli tariffari</i>	60
ALLEGATI	62
Tabella 1 <i>Schema di contabilità regolatoria</i>	62
Tabella 2 <i>Schema di Piano Finanziario Regolatorio</i>	63

PREMESSA

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

- provvede *“a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali ed alle reti autostradali (...), nonché in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci in ambito nazionale, locale e urbano anche collegata a stazioni, aeroporti e porti”* (comma 2, lettera a);
- provvede *“a definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori”* (comma 2, lettera b);
- provvede *“a verificare la corretta applicazione da parte dei soggetti interessati dei criteri fissati ai sensi della lettera b)”* (comma 2, lettera c);
- provvede *“a definire in relazione (...) alle diverse infrastrutture, il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture di trasporto”* (comma 2, lettera e);
- *“determina i criteri per la redazione della contabilità delle imprese regolate”* (comma 3, lettera b).

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

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

Nell'ambito del procedimento avviato con delibera n. 83/2017 del 31 maggio 2017, ed avuto esclusivo riguardo alla nuova concessione afferente alle tratte autostradali (aventi un'estesa chilometrica complessiva pari a km 320,85)

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

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

Non sono oggetto del presente provvedimento gli istituti attinenti ai profili amministrativi, contrattuali ed extracontrattuali dello svolgimento della procedura di gara e della conduzione ed esecuzione del rapporto concessorio di competenza del concedente; quest'ultimo assicura in particolare la correlazione dell'esercizio delle proprie competenze con quanto di seguito definito nella Parte I e nella Parte II.

I - ELEMENTI PER LA DEFINIZIONE DELLO SCHEMA DI CONCESSIONE

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

1. Oggetto dell'affidamento

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

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

Le prestazioni di cui alle lettere b) e c) devono essere puntualmente dettagliate nel cronoprogramma allegato alla convenzione di concessione, unitamente al programma delle manutenzioni di cui alla lettera e).

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

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

2. Durata della concessione

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

- a) progettazione delle opere e/o degli interventi di manutenzione straordinaria da realizzare;
- b) realizzazione delle opere e/o degli interventi di manutenzione straordinaria da realizzare;
- c) gestione funzionale delle infrastrutture autostradali oggetto della concessione, che si esplica per l'intera durata della concessione.

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

3. Trattamento del rischio traffico

- 3.1 Al riguardo, anche ai fini della definizione degli effettivi livelli tariffari, lo schema di concessione prevede che:
- a) nell'ambito del rischio operativo, il rischio traffico è assunto dal concessionario sulla base della stima risultante dall'esito degli atti di gara;
 - b) il concessionario si obbliga a far gravare gli effetti economici correlati al rischio traffico esclusivamente sulla gestione economica della pertinente tratta autostradale.
- 3.2 Le parti conseguentemente convengono che, a fronte dell'eventuale riduzione degli effettivi volumi di traffico rispetto ai valori stimati derivanti dall'applicazione delle metodologie descritte al successivo punto 5 della parte II, riportati nell'apposito prospetto del Piano Economico Finanziario, il concessionario non ha diritto a richiedere la revisione del piano stesso.

4. Obiettivi di qualità del servizio

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

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

- 5.1 L'equilibrio economico finanziario rappresenta il presupposto per la corretta allocazione dei rischi.
- 5.2 Al riguardo, anche ai fini della definizione degli effettivi livelli tariffari, lo schema di concessione precisa che sono a carico del concessionario i rischi inerenti alle fasi di progettazione (qualora sia posto a base di gara il quadro esigenziale) e costruzione, declinati in modo da ricomprendervi quantomeno le seguenti tipologie:
- a) rischio di progettazione;
 - b) rischio di esecuzione dell'opera difforme dal progetto;
 - c) rischio di aumento del costo dei fattori produttivi o di inadeguatezza o indisponibilità di quelli previsti nel progetto;
 - d) rischio di errata valutazione dei costi e tempi di costruzione;
 - e) rischio di inadempimenti contrattuali di fornitori e subappaltatori.
- 5.3 I rischi derivanti dal ritardo o dalla mancata approvazione del progetto sono assunti dal concedente, nel solo caso in cui siano a quest'ultimo esclusivamente imputabili il ritardo o la mancata approvazione.

6. Regolazione tariffaria e relativi obblighi informativi

- 6.1 Al riguardo lo schema di concessione prevede, anche tramite ricorso ad opportuni allegati, che:
- a) il Sistema tariffario;
 - b) la predisposizione del sistema di contabilità dei costi e la redazione della contabilità regolatoria delle attività autostradali, da riconciliarsi con la contabilità generale redatta in conformità alla normativa vigente;
 - c) la tenuta di una distinta contabilità regolatoria per ogni altra attività diversa da quella di cui alla lettera b);
 - d) la trasmissione dei relativi dati al concedente nonché all'Autorità;
- sono specificatamente regolati secondo i criteri e le modalità definiti dal Sistema tariffario di pedaggio relativo alle tratte autostradali oggetto della concessione (v. Parte II).

7. Revisione del Piano Economico Finanziario

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

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

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

II. SISTEMA TARIFFARIO DI PEDAGGIO

Sezione 1

1. Principi generali

~~1.1 Il Sistema tariffario si fonda sull'assunto che l'affidamento congiunto in concessione delle tratte autostradali indicate in premessa avviene in esito ad un procedimento di gara basato sull'offerta economicamente più vantaggiosa.~~

~~1.2 Una volta resi noti agli offerenti, nella documentazione di gara, il livello tariffario massimo iniziale e le correlate previsioni dei volumi di traffico, come indicati dal concedente, nonché il valore del parametro X di efficientamento sulla componente tariffaria gestionale, come fissato dall'Autorità (v. punto 17), la tariffa unitaria media iniziale proposta dai partecipanti alla procedura di gara, soggetta al meccanismo di *price cap* e fondata su autonome previsioni di traffico elaborate sulla base dei livelli indicati dal concedente, costituisce uno dei parametri rilevanti ai fini della valutazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa.~~

~~1.3 Il concedente, nel definire i criteri a base della procedura di gara si avvale dei riferimenti e dei criteri forniti dall'Autorità per la determinazione della componente tariffaria gestionale, in particolare per l'individuazione del livello tariffario massimo di partenza.~~

~~1.4 Il Sistema tariffario è caratterizzato da:~~

- ~~a) definizione di un periodo regolatorio su base quinquennale;~~
- ~~b) distinzione delle attività tra:
 - ~~b.1) direttamente soggette a regolazione tariffaria;~~
 - ~~b.2) non direttamente soggette a regolazione tariffaria, ma rilevanti ai fini della destinazione della extraprofitabilità generata in virtù dello svolgimento di attività accessorie (v. punto 3.1.b);~~
 - ~~b.3) non pertinenti;~~~~
- ~~c) definizione delle modalità di determinazione delle tariffe di pedaggio, attraverso:
 - ~~c.1) applicazione del metodo del *price cap*, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale, applicato ad un livello di pedaggio di partenza definito dal concedente e/o risultante all'esito della procedura competitiva;~~
 - ~~c.2) individuazione del perimetro dei costi ammissibili del concessionario e relativa valorizzazione;~~~~
- ~~d) definizione di obblighi di separazione contabile a carico del concessionario e previsione del relativo sistema di contabilità regolatoria.~~

1.1 Il Sistema tariffario è basato sul "metodo del *price cap*, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per ciascuna concessione", ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera g), del d.l. 201/2011.

1.2 Il Sistema tariffario stabilito dall'Autorità 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;*
- iii) non pertinenti;*
- c) afferenza alle sole attività di cui ai sub i) e ii) della lettera b), degli elementi economici, patrimoniali e finanziari rilevanti ai fini della determinazione del pedaggio, come rappresentati nei prospetti di separazione contabile definiti dall'Autorità;*
- d) definizione delle modalità di determinazione delle tariffe di pedaggio, da applicare agli utenti autostradali che utilizzano le tratte autostradali oggetto di concessione in condizione di piena disponibilità dell'infrastruttura, 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 di gestione;*
 - iv) applicazione di limiti all'adeguamento annuale medio della tariffa unitaria media integrata nel corso del periodo concessorio;*
 - v) definizione dei criteri di verifica del mantenimento dell'equilibrio economico-finanziario della concessione;*
- e) definizione di un efficace meccanismo di revenue sharing, coerente con l'impostazione del modello incentrato sul metodo del price cap, basato sugli scostamenti tra le stime dei volumi di traffico e i relativi valori a consuntivo, finalizzato a limitare la realizzazione da parte del concessionario di extra-ricavi derivanti dalla sottostima dei volumi di traffico.*
- f) definizione di un articolato meccanismo di penalità per la qualità dei servizi offerti, volto ad individuare, nell'ambito di predefinite aree tematiche, 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 con effetto diretto sulla tariffa praticata agli utenti autostradali;*
- g) definizione di un meccanismo automatico di adeguamento tariffario correlato all'effettivo grado di attuazione degli investimenti;*
- h) definizione di obblighi di separazione contabile a carico del concessionario e previsione del relativo sistema di contabilità regolatoria.*

2. Definizioni

2.1 Periodo concessorio: il periodo di durata della concessione, fissato dal concedente, sulla base del quale sono redatti il Piano Finanziario Regolatorio e il Piano Economico Finanziario.





2.2 Periodo regolatorio: il periodo di cinque anni, al termine del quale sono soggetti ad aggiornamento i parametri del price cap e del WACC, nonché correlativamente il Piano Economico Finanziario ed il Piano Finanziario Regolatorio, nel rispetto dei principi e dei criteri stabiliti nel presente documento.

- ~~2.3 **Price cap**: è il metodo di definizione e adeguamento tariffario, che identifica un vincolo superiore alla dinamica della tariffa media, per ciascun anno del periodo regolatorio, nonché un riallineamento della stessa, con specifico riferimento alla componente tariffaria di gestione, attraverso l'applicazione dell'indicatore di produttività X.~~
- ~~2.4 **Indicatore di produttività X**: è il fattore percentuale di adeguamento annuale della componente tariffaria di gestione valido per ciascun periodo regolatorio (ed eventualmente modulato all'interno dello stesso), fissato dall'Autorità anche sulla base dell'obiettivo di incremento di efficienza minimo come risultante dalle evidenze del modello econometrico sulle "frontiere di efficienza" posto a base della delibera n.70/2016. Esso è rideterminato alla fine di ogni periodo regolatorio anche sulla base dei volumi consuntivati di traffico.~~
- ~~2.5 **Asset reversibili**: sono gli asset da devolvere gratuitamente al concedente alla scadenza della concessione, ammortizzati in ogni esercizio in relazione alla loro residua possibilità di utilizzazione, tenuto conto della durata della concessione.~~
- ~~2.6 **Asset non reversibili**: sono prevalentemente costituiti da beni tangibili quali immobili, automezzi, mobili, arredi, macchine d'ufficio, non devolvibili gratuitamente al concedente alla scadenza della concessione, ammortizzati in ogni esercizio in relazione alla loro residua possibilità di utilizzazione, tenuto conto della vita utile e dell'eventuale valore residuo.~~
- ~~2.7 **Modello econometrico delle frontiere di efficienza**: è il modello adottato dall'Autorità per individuare, sulla base di analisi di *benchmark* effettuate a partire dai dati storici dei concessionari autostradali nazionali, i costi efficienti degli stessi in funzione delle estese chilometriche delle tratte autostradali esercite.~~
- ~~2.8 **Piano Finanziario Regolatorio**: è il modello di pianificazione finanziario regolatoria unificato, che il concessionario redige in conformità allo schema adottato dall'Autorità (Allegato - Tabella 2), da allegare alla concessione e da aggiornare annualmente, per la verifica di conformità del sistema tariffario adottato dal concessionario stesso.~~
- ~~2.9 **Poste figurative**: componenti tariffarie figurative, di segno positivo o negativo, finalizzate ad assicurare gradualità nell'evoluzione della tariffa, anche al fine di evitare squilibri di sistema.~~
- 2.1 **Concessione autostradale**: *contratto a titolo oneroso, stipulato per iscritto, in virtù del quale un Ente concedente (di seguito: concedente) affida ad un operatore economico (di seguito: concessionario) la progettazione, realizzazione e gestione e manutenzione di una o più tratte autostradali, nonché l'esecuzione di lavori sulle medesime, riconoscendo a titolo di corrispettivo – fatti salvi eventuali interventi pubblici di sostegno – unicamente il diritto di gestire le opere oggetto del contratto, con assunzione in capo al concessionario del rischio operativo legato alla realizzazione dei lavori e alla gestione dei servizi.*
- 2.2 **Utenti autostradali**: *i soggetti che, per scopi professionali o non professionali, utilizzano o intendono utilizzare le tratte autostradali oggetto di concessione, nonché i servizi erogati nelle pertinenze di servizio delle stesse.*
- 2.3 **Convenzione**: *il contratto di concessione stipulato tra il concedente e il concessionario ai sensi dell'articolo 177 del Codice.*
- 2.4 **Rischio operativo**: *il rischio connesso alla realizzazione dei lavori e alla gestione dei servizi di cui alla concessione autostradale ed esplicitato nella Matrice dei rischi, da considerarsi trasferito al concessionario quando, in condizioni operative normali, non sia garantito il recupero degli*

investimenti effettuati o dei costi sostenuti per la gestione dei lavori o dei servizi oggetto della concessione. Comprende: (i) il rischio associato alla domanda effettiva di lavori o servizi che sono oggetto del contratto, e (ii) il rischio associato all'offerta dei lavori o servizi che sono oggetto del contratto, in particolare il rischio che la fornitura di servizi non corrisponda al livello qualitativo e quantitativo dedotto in contratto. La parte del rischio trasferita al concessionario deve comportare una effettiva esposizione alle fluttuazioni del mercato tale per cui ogni potenziale perdita stimata subita dal concessionario non sia puramente nominale o trascurabile.

- 2.5 *Equilibrio economico-finanziario: la contemporanea presenza delle condizioni di convenienza economica e sostenibilità finanziaria, attestata dagli indicatori di cui al presente atto, che sussiste quando – nel rispetto del principio di assunzione del rischio operativo da parte del concessionario – i ricavi attesi della concessione sono in grado di coprire i costi operativi e i costi di investimento, di remunerare e rimborsare il capitale di debito e di remunerare il capitale di rischio.*
- 2.6 *Sistema tariffario: insieme delle misure regolatorie finalizzate alla determinazione dei livelli tariffari da applicare agli utenti autostradali che utilizzano le tratte autostradali oggetto di concessione in condizione di piena disponibilità dell'infrastruttura, al fine di assicurare, nel rispetto dei principi di efficienza produttiva delle gestioni e di contenimento dei costi per gli utenti, l'equilibrio economico-finanziario della stessa concessione, in ragione dell'effettivo rischio operativo assunto dal concessionario.*
- 2.7 *Periodo concessorio: il periodo di durata della concessione previsto dalla convenzione, sulla base del quale sono redatti il Piano Economico Finanziario (di seguito: PEF) e, per ogni periodo regolatorio di cui si compone il periodo concessorio, il Piano Finanziario Regolatorio (di seguito: PFR).*
- 2.8 *Periodo regolatorio: il periodo di cinque anni, al termine del quale sono soggetti ad aggiornamento il PEF ed il PFR, nel rispetto dei principi e dei criteri stabiliti nel presente documento, anche correlativamente alla revisione dei parametri del price cap (tra i quali i costi riferibili all'Anno base, le previsioni di traffico e l'indicatore di produttività X) e del WACC, nonché dei valori di soglia per la valutazione della qualità dei servizi resi dal concessionario.*
- 2.9 *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) – rispettivamente afferenti alle attività autostradali ed alle attività accessorie di cui alla Misura 3 – da utilizzare quale tasso di remunerazione del capitale investito secondo la disciplina di cui alla Misura 14;*
- 2.10 *Anno base: l'ultimo esercizio per il quale sia disponibile un bilancio approvato nelle forme prescritte e certificato da società di revisione contabile, sulla cui base il concessionario sia in grado di predisporre i dati della contabilità regolatoria.*
- 2.11 *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 aggiornamento/revisione del PEF e del PFR.*
- 2.12 *Price cap: il metodo di definizione e adeguamento tariffario, applicato alla componente tariffaria di gestione, che identifica un vincolo superiore alla dinamica, per ciascun anno del periodo regolatorio, nonché un riallineamento della stessa, attraverso l'applicazione dell'indicatore di produttività X_t .*
- 2.13 *Modello econometrico delle frontiere di efficienza: il modello, adottato dall'Autorità con delibera n. 70/2016 e con i relativi eventuali aggiornamenti, 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.

- 2.14 *Percentuale complessiva di recupero di efficienza produttiva X^* : percentuale complessiva di recupero di produttività da parte dei concessionari, fissata dall'Autorità, per singola concessione, con cadenza quinquennale, secondo quanto stabilito dall'articolo 37, comma 2, lettera g), del d.l. 201/2011.*
- 2.15 *Indicatore di produttività X_t : il fattore percentuale di adeguamento annuale (secondo la formula del price cap) della componente tariffaria di gestione dovuto all'efficientamento e imputato a ciascun periodo regolatorio (ed eventualmente variabile all'interno dello stesso), derivato dal valore di X^* .*
- 2.16 *Asset reversibili: gli asset da devolvere gratuitamente al concedente alla scadenza della concessione, ammortizzati in ogni esercizio in relazione alla loro residua possibilità di utilizzazione, tenuto conto della durata della concessione.*
- 2.17 *Asset non reversibili: gli asset – prevalentemente costituiti da beni quali immobili, automezzi, mobili, arredi, macchine d'ufficio – non devolvibili gratuitamente al concedente alla scadenza della concessione, ammortizzati in ogni esercizio in relazione alla loro residua possibilità di utilizzazione, tenuto conto della vita utile e dell'eventuale valore residuo.*
- 2.18 *Asset dismessi: gli asset reversibili che, in anticipo rispetto alla data di completo ammortamento ai fini tariffari, risultano fisicamente smantellati ovvero, pur fisicamente integri, risultano esclusi dal ciclo produttivo e, conseguentemente, non rivestono più utilità per gli utenti autostradali.*
- 2.19 *Oneri integrativi: gli eventuali oneri specifici, ivi comprese le partite rettificative dei costi regolatori, di cui tenere conto – fermo restando quanto previsto dall'articolo 192 del Codice – nel calcolo dei livelli tariffari applicati agli utenti, secondo modalità e tempistiche predeterminate, in conseguenza di obblighi:*
- a. di natura normativa, tra i quali l'onere di cui all'articolo 12, comma 2, lettera b), della l. 193/2024, relativo al recupero dei finanziamenti pubblici concessi per la realizzazione del sistema infrastrutturale autostradale a pedaggio, nonché dei costi delle opere di adduzione, sostenuti direttamente o indirettamente dal concedente, e degli impianti finalizzati al migliore funzionamento del sistema autostradale a pedaggio ai fini del decongestionamento del traffico;*
 - b. di natura convenzionale, connessi all'affidamento in concessione, previa valutazione dell'Autorità in riferimento alla rispettiva natura e quantificazione.*
- 2.20 *Piano Finanziario Regolatorio (PFR): il modello unificato di pianificazione finanziaria-regolatoria, che il concessionario redige per ciascun periodo regolatorio in conformità allo schema adottato dall'Autorità (Annesso Y2 di cui al Titolo 5 dell'Allegato A alla delibera n. /2025 del /2025), da allegare alla convenzione e da aggiornare annualmente, per la verifica di conformità del Sistema tariffario adottato.*
- 2.21 *Programma degli Investimenti: documento validato dal concedente e allegato al PFR, da aggiornare annualmente, e relativo alla programmazione degli investimenti per ciascun periodo regolatorio, che il concessionario redige in conformità allo schema adottato dall'Autorità (Annesso Y1 di cui al Titolo 5 dell'Allegato A alla delibera n. /2025 del /2025) e che, tra l'altro, individua puntualmente, per ciascuno degli interventi riconosciuti in tariffa nel PEF, la tipologia dell'opera, la tratta autostradale*

di pertinenza, nonché il cronoprogramma di realizzazione con dettaglio della ripartizione annuale della relativa spesa.

- 2.22 *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, garantendo in ogni caso la sostenibilità dei livelli tariffari da parte degli utenti autostradali durante l'intero periodo concessorio.*
- 2.23 *Revenue sharing: il meccanismo di salvaguardia finalizzato a trasferire direttamente agli utenti i benefici derivanti da eventuali maggiori ricavi correlati allo scostamento, oltre una determinata soglia di tolleranza, tra le stime ricavi scaturenti dai volumi di traffico riportati nel PFR e i relativi valori a consuntivo.*
- 2.24 *Valore di subentro: indennizzo a carico del concessionario subentrante per gli investimenti relativi alle opere assentite che il concessionario uscente 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.*
- 2.25 *Tratta elementare: segmento di rete autostradale compreso tra un punto di ingresso e/o uscita ed il successivo.*

2-bis Finalità del Sistema tariffario

1. Il servizio erogato sulle reti autostradali a pedaggio è ricompreso nell'ambito dei SIEG, ossia servizi a rete erogati o suscettibili di essere erogati dietro corrispettivo economico su un mercato, che non sarebbero svolti senza un intervento pubblico o sarebbero svolti a condizioni differenti in termini di accessibilità fisica ed economica, continuità, non discriminazione, qualità e sicurezza, che sono previsti dalla legge o per via convenzionale e che gli enti competenti ritengono necessari per assicurare anche la soddisfazione dei bisogni di imprese, utenti e consumatori, nonché delle comunità di riferimento, così da garantire l'omogeneità dello sviluppo e la coesione sociale. Le connesse infrastrutture, per la sussistenza di condizioni di monopolio naturale, si configurano come essential facilities, assoggettate a regime concessorio e poste a disposizione dei richiedenti contro un corrispettivo.

2. Nel quadro di una regolazione orientata alla promozione di condizioni di effettiva concorrenzialità tra gli operatori del settore, alla garanzia della contendibilità delle concessioni autostradali per i mercati di riferimento, alla tutela della sostenibilità economica e finanziaria dello strumento concessorio, al potenziamento degli strumenti preventivi e successivi di incentivazione e verifica degli adempimenti e alla tutela di livelli adeguati di servizio e di investimento a favore degli utenti, il Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni autostradali persegue la finalità di assicurare, nel rispetto dei principi di efficienza produttiva delle gestioni e di contenimento dei costi per gli utenti, l'equilibrio economico-finanziario della concessione autostradale, in ragione dell'effettivo rischio operativo assunto dal concessionario. Ciò attraverso:

- a) una componente tariffaria di gestione, correlata all'attività di gestione e manutenzione ordinaria dell'infrastruttura autostradale, di cui all'articolo 6, comma 1, lettera a), della l. 193/2024, la cui dinamica è basata sull'applicazione della metodologia del price cap e coerente con il conseguimento di un obiettivo di recupero di produttività, che permetta al concessionario di ottenere, nel rispetto del principio di correlazione ai costi come riconosciuti dal concedente*

sulla base dei principi e criteri definiti dall'Autorità, il recupero dei costi operativi e dei costi di investimento effettuati su asset non reversibili, ove pertinenti ed efficienti;

- b) una componente tariffaria di costruzione, correlata all'attività di progettazione ed esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria individuati dalla convenzione di concessione, di cui all'articolo 6, comma 1, lettera b), della l. 193/2024, la cui dinamica permetta al concessionario, con riferimento alla durata del periodo concessorio, di ottenere, nel rispetto del principio di correlazione ai costi come riconosciuti dal concedente sulla base dei principi e criteri definiti dall'Autorità, il recupero dei costi correlati agli investimenti effettivamente realizzati e una congrua redditività del capitale, con riferimento agli investimenti effettuati sugli asset reversibili;*
- c) una ulteriore componente tariffaria, la cui dinamica permetta al concessionario di tenere conto di eventuali oneri integrativi conseguenti ad obblighi di natura normativa o convenzionale, come definiti dalla Misura 2. Resta fermo che le partite economiche incluse in tale componente tariffaria non possono costituire uno strumento di recupero di eventuali situazioni di disequilibrio della concessione, per le quali si applicano gli istituti previsti dall'ordinamento.*

3. 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, lettera c), del d.l. 201/2011. In particolare, a seguito della trasmissione del 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) l'uguaglianza del valore attualizzato dei ricavi da pedaggio attesi, correlati alla componente tariffaria di costruzione prima dell'applicazione di eventuali poste figurative, e dei costi ammissibili attesi afferenti agli investimenti effettuati sugli asset reversibili, ottenuto scontando i relativi importi ai tassi di remunerazione rispettivamente previsti nel presente atto;*
- c) la congruità delle eventuali poste figurative applicate alla componente tariffaria di costruzione, l'azzeramento del saldo complessivo e dei saldi di ciascuna sub-componente delle stesse entro il termine di scadenza della concessione, nonché il rispetto del principio di neutralità economico-finanziaria per ciascuna delle medesime sub-componenti, sulla base del rispettivo tasso di attualizzazione;*
- d) il rispetto dei principi e dei criteri di ammissibilità definiti dall'Autorità, con riferimento ai costi di gestione e di investimento di cui alla Sezione 2;*
- e) la sostenibilità per gli utenti dei livelli tariffari previsti nel PFR;*
- f) l'equità e non discriminatorietà delle modulazioni tariffarie adottate dal concessionario, incluse quelle correlate ai flussi di traffico e alle tipologie di tratta dell'infrastruttura autostradale;*
- g) la congruità del valore di subentro eventualmente appostato alla scadenza della concessione;*
- h) il mantenimento dell'equilibrio economico e finanziario della concessione.*

3. Individuazione delle attività pertinenti

~~3.1 Ai fini della disciplina del sistema tariffario, le attività del concessionario sono distinte in:~~

- ~~a) **Attività autostradali:** attività attinenti alla progettazione, costruzione, gestione, nonché alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle tratte autostradali destinate alla circolazione dei veicoli;~~

- b) ~~Attività accessorie: attività collegate allo sfruttamento commerciale delle aree e delle pertinenze autostradali, non correlate alla circolazione dei veicoli, ivi compresi (i) servizi di distribuzione carbolubrificanti e delle attività commerciali e ristorative nelle aree di servizio, (ii) cavidotti; (iii) segnaletica e pannelli informativi; (iv) servizi tecnologici ed informativi;~~
- c) ~~Attività non pertinenti: attività diverse da quelle indicate alle lettere a) e b).~~

3.2 Il sistema tariffario di pedaggio ~~afferisce esclusivamente alle attività autostradali, fatto salvo l'assorbimento dell'extraprofitto relativo alle attività accessorie, di cui al punto 9.~~

3.1 ***Ai fini della disciplina del Sistema tariffario, le attività del concessionario sono distinte in:***

- a) ***Attività autostradali: attività attinenti alla progettazione, costruzione, gestione, nonché alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle tratte autostradali destinate alla circolazione dei veicoli, oggetto di concessione, ivi compresi i servizi di informazione agli utenti autostradali, di recupero del mancato pagamento del pedaggio, di eventuale rimborso spettante agli stessi utenti, nonché proventi da attività di interconnessione, recupero oneri di esazione e proventi/indennizzi da transiti eccezionali;***
- 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 e di telecomunicazione;***
- c) ***Attività non pertinenti: attività diverse da quelle indicate alle lettere a) e b).***

3.2 ***Il Sistema tariffario di pedaggio afferisce esclusivamente alle attività autostradali, fatto salvo l'assorbimento dell'extraprofitto relativo alle attività accessorie.***

4. Applicazione del metodo del *price cap*

4.1 La tariffa derivante dall'applicazione della metodologia del *price cap* persegue la finalità di assicurare:

- a) una dinamica annua della componente tariffaria di gestione di cui al punto 5.3 coerente con il conseguimento di un obiettivo di recupero di produttività;
- b) che, con riferimento alla durata del periodo concessorio, il concessionario ottenga, nel rispetto del principio di correlazione ai costi come riconosciuti dal concedente sulla base dei principi e criteri definiti dall'Autorità (v. Sezione 2), una redditività pari al tasso reale di remunerazione del capitale *pre-tax* di cui al punto 13.1 qualora il Concedente opti per una valorizzazione degli *asset* a valori rivalutati, oppure una redditività pari al tasso nominale di remunerazione del capitale *pre-tax* di cui al punto 13.1 qualora il Concedente opti per una valorizzazione degli *asset* a valori non rivalutati, con riferimento agli investimenti:
- effettuati su *asset* di funzionamento del concessionario (non reversibili), ove pertinenti ed efficienti;
 - effettuati su *asset* oggetto di concessione (reversibili), ivi compreso l'onere di subentro.

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

- a) applicazione della metodologia del *price cap*, di cui al punto 15, alla componente tariffaria di gestione di cui al punto 5.3;

- b) uguaglianza del valore attualizzato dei ricavi da pedaggio attesi, correlati alla componente tariffaria di costruzione, e dei costi ammissibili attesi afferenti agli investimenti, ottenuto scontando i relativi importi al tasso nominale di remunerazione del capitale di cui al punto 0;
- c) azzeramento del valore attualizzato delle eventuali poste figurative, di cui al punto 22, ottenuto scontando i relativi importi al tasso nominale di remunerazione del capitale di cui al punto 0;
- d) rispetto dei principi e dei criteri di ammissibilità di cui alla Sezione 2.

5. Tariffa unitaria media

- 5.1 La tariffa unitaria media è il prezzo unitario medio, espresso in euro per veicolo*km, dei pedaggi praticati dal concessionario alle diverse classi di veicoli e tipologie di tratta autostradale, ponderato con i volumi di traffico.

5.1-bis In particolare, con riferimento all'arrotondamento del pedaggio:

- a) *Il pedaggio da applicare al singolo utente autostradale è ottenuto moltiplicando la tariffa unitaria media integrata (T'_{ϵ}), tenuto conto delle ulteriori variazioni di cui alla Misura 7 e degli ulteriori oneri di cui alla Misura 8, per i chilometri effettivamente percorsi dallo stesso utente, arrotondati alla prima cifra decimale, ossia al centinaio di metri.*
- b) *L'importo finale del pedaggio effettivamente applicato agli utenti autostradali è arrotondato come segue:*
 - i) *se la cifra finale del pedaggio è inferiore a 5 centesimi di euro, l'importo viene arrotondato al decimo di euro inferiore;*
 - ii) *se la cifra finale è pari o superiore a 5 centesimi, l'importo viene arrotondato al decimo di euro superiore.*
- c) *Nei casi in cui il transito comporti l'attraversamento, per gli utenti autostradali, di tratte assentite in concessione a soggetti concessionari diversi, l'arrotondamento finale del pedaggio, calcolato secondo quanto previsto dalla lettera b), è ripartito tra i concessionari coinvolti in misura proporzionale ai pedaggi di competenza non arrotondati.*
- d) *L'Autorità, nell'ambito del procedimento di cui alla Misura 23 assicura il monitoraggio e la vigilanza, con cadenza annuale, in merito alla neutralità complessiva del sistema di arrotondamento.*
- e) *A partire dal periodo regolatorio successivo al primo periodo regolatorio di applicazione del presente Sistema tariffario, il saldo, di segno positivo o negativo, correlato all'applicazione degli arrotondamenti relativi al periodo regolatorio trascorso, è posto quale rettifica dei costi operativi ammessi all'anno base per il periodo regolatorio successivo, ovvero per l'ultimo periodo regolatorio, posto quale rettifica dell'eventuale valore di subentro.*

- 5.2 La tariffa unitaria media è determinata al netto:

- a) di quanto il concessionario è tenuto a corrispondere ai soggetti legittimati, ovvero sia:
 - a.1) canone annuo ai sensi dell'art. 1, comma 1020, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, fissato in misura pari al 2,4% dei proventi netti dei pedaggi;
 - a.2) integrazione al canone di cui all'art. 19 bis del d.l. 78/2009, convertito nella l. 102/2009, come modificato dall'art. 15, comma 4, del d.l. 78/2010, convertito nella l. 122/2010;

a.3) imposte;

b) degli oneri supplementari a carico dei mezzi d'opera per l'adeguamento delle infrastrutture stradali di cui all'art. 34, comma 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

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

- a) **componente tariffaria di gestione (T_G)**: finalizzata a dare evidenza, nell'ambito del Piano Economico Finanziario e del Piano Finanziario Regolatorio, allegati all'offerta, (i) che sulla base del livello tariffario iniziale proposto nell'offerta e dell'indicatore di produttività X, il flusso di ricavi, attualizzato applicando il tasso nominale *pre-tax* di cui al punto 14, valutato in correlazione ai volumi di traffico, sia pari al livello, stimato dal concessionario, del flusso, attualizzato applicando il tasso nominale *pre-tax* di cui al punto 14, dei propri costi operativi, comprensivi delle manutenzioni ordinarie e di quelli legati ai nuovi investimenti; nonché (ii) del recupero dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione) afferenti agli *asset* di funzionamento del concessionario, non reversibili al termine del rapporto concessorio;
- b) **componente tariffaria di costruzione (T_K)**: finalizzata a permettere il recupero dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione) afferenti agli *asset* reversibili al termine del rapporto concessorio, ivi compresi l'onere di subentro da corrispondere al concessionario uscente e le opere realizzate in dipendenza dei piani di investimento oggetto di concessione.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

dove:

C_o indica i costi operativi, comprensivi delle manutenzioni ordinarie nonché di quelli afferenti ai nuovi investimenti;

E_{aa} indica l'extraprofitto derivante dalle attività accessorie, come meglio specificato al punto 9;

$C_{a,nr}$ indica i costi di ammortamento afferenti agli *asset* di funzionamento del concessionario, non reversibili al termine del rapporto concessorio;

$C_{rc,nr}$ indica i costi di remunerazione del capitale afferenti agli *asset* di funzionamento del concessionario, non reversibili al termine del rapporto concessorio;

- $C_{a,r}$ indica i costi di ammortamento afferenti agli *asset* reversibili al termine del rapporto concessorio;
- $C_{rc,r}$ indica i costi di remunerazione del capitale afferenti agli *asset* reversibili al termine del rapporto concessorio.

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

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

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

6. Modulazione tariffaria

- 6.1 Sulla base della tariffa unitaria media relativa a ciascuna annualità del periodo concessorio, il concessionario, nel rispetto della normativa vigente e a parità di ricavi complessivi, determina le tariffe afferenti alle diverse classi di veicoli e tipologie di tratta autostradale.

6.1-bis In particolare, con riferimento:

- a) *ai flussi di traffico, il concessionario valuta l'adozione di una differenziazione dei livelli tariffari, validata dal concedente, fondata:*
- i) *sulla classificazione per cluster omogenei di categorie di veicoli, sulla base di documentate e motivate differenze nei livelli di usura arrecati all'infrastruttura dal rispettivo utilizzo della stessa;*
 - ii) *sulla classificazione per cluster omogenei di fasce temporali, sulla base di documentate e motivate differenze nell'utilizzo della capacità dell'infrastruttura autostradale su base giornaliera e/o oraria.*
- b) *alle tipologie di tratta dell'infrastruttura autostradale, il concessionario valuta l'adozione di una differenziazione dei livelli tariffari, validata dal concedente, fondata sulla classificazione per cluster omogenei delle tratte autostradali o di loro sottoinsiemi, sulla base di documentate e motivate differenze nei rispettivi costi di gestione e di costruzione unitari per estesa chilometrica, tenuto conto delle caratteristiche del tracciato, delle infrastrutture e dei manufatti presenti.*

- 6.2 Il concessionario può concordare con il concedente modulazioni tariffarie ulteriori rispetto a quelle di cui al punto 6.1, basate, in via esemplificativa e non esaustiva, su:
- a) classificazione diversa e/o più articolata dei veicoli, con eventuale graduale superamento del principio "asse-sagoma", così come disciplinato dal decreto interministeriale 19 dicembre 1990, n. 2691;
 - b) classificazione dei veicoli in base all'impatto ambientale, in conformità alle previsioni contenute nel d.lgs. n. 7/2010 e s.m.i.;
 - c) classificazione delle tratte autostradali in base a criteri di valutazione delle modalità di utilizzo prevalente, dell'incidenza dei costi di costruzione e/o manutenzione, del livello di traffico;
 - d) articolazione per fasce orarie (es.: *peak/off-peak*);

- e) differenziazione giornaliera (es.: feriale/festivo);
- f) tipologia traffico merci (es.: modale/intermodale)
- g) agevolazioni per utilizzatori frequenti.

6.3 La modulazione tariffaria deve rispettare criteri di equità e non discriminazione tra gli utenti.

Sezione 2

7. Criteri generali di ammissibilità dei costi

- 7.1 L'ammissibilità ai fini tariffari dei costi operativi e di capitale, come disciplinati dal presente provvedimento, è subordinata al rispetto dei seguenti criteri generali:
- a) **pertinenza**: i costi e le altre componenti economiche negative sono considerati ammissibili se, e nella misura in cui, si riferiscono alle attività autostradali e accessorie di cui al punto 0;
 - b) **congruità**: i costi e le altre componenti economiche negative sono considerati ammissibili se, e nella misura in cui, ne sia verificata l'adeguatezza rispetto ai fini stabiliti. L'adeguatezza viene valutata, di volta in volta, in relazione agli obiettivi programmati, agli andamenti storici ed al riflesso degli impegni pluriennali nel periodo concessorio;
 - c) **competenza**: i costi e le altre componenti economiche negative sono ammissibili se riferibili all'esercizio di competenza economica;
 - d) **imputazione al conto economico**: i costi operativi e le altre componenti economiche negative sono ammissibili se, e nella misura in cui, sono imputate al conto economico relativo all'esercizio di competenza;
 - e) **separatezza**: i differenti elementi compresi nelle singole voci di costo devono essere esposti separatamente;
 - f) **comparabilità dei valori**: i valori riportati nei documenti di contabilità regolatoria, di cui alla Sezione IV, devono risultare comparabili con le voci incluse nel Piano Finanziario Regolatorio;
 - g) **verificabilità dei dati**: i costi indicati nei documenti di contabilità regolatoria, di cui alla Sezione IV, devono essere verificabili attraverso la riconciliazione con i dati risultanti dalla contabilità generale e dal bilancio d'esercizio.

8. Criteri di ammissibilità dei costi operativi

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

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

- ~~a) oneri finanziari;~~
- ~~b) oneri fiscali, ad esclusione dell'IRAP sul costo del lavoro e dei tributi locali;~~
- ~~c) accantonamenti di qualsiasi natura;~~
- ~~d) rettifiche di valore delle immobilizzazioni materiali e immateriali;~~
- ~~e) oneri straordinari, ovvero oneri che, alla luce del criterio di pertinenza, non sono ascrivibili all'ordinario processo produttivo delle attività autostradali di cui al punto 0.a;~~
- ~~f) oneri di qualunque tipo derivanti dall'inosservanza di norme e prescrizioni.~~

8.1 ***I costi ammessi a riconoscimento tariffario sono calcolati secondo criteri di efficienza.***

8.2 ***Per 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, di natura***

ricorrente, iscrivibili alle voci di Conto Economico B6, B7, B8, B9, B11 e B14 di cui all'articolo 2425 del Codice civile, o analoghe voci in caso di adozione dei principi contabili internazionali IAS/IFRS.

- 8.3 *I costi di cui al punto precedente sono rettificati decurtando eventuali ricavi ad essi correlati che abbiano natura di rimborsi, indennizzi o altre poste di rettifica di qualsiasi natura.*
- 8.4 *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.*
- 8.5 *Rappresentano oneri non ammissibili ai fini regolatori, oltre che i costi riconducibili ad attività di cui alla Misura 3, lettera c), le tipologie di costo di seguito indicate, che in nessun caso potranno essere considerate nel perimetro dei costi operativi:*
- a) oneri finanziari e rettifiche di valore di attività finanziarie;*
 - b) oneri fiscali incluso l'IRAP sul costo del lavoro ed esclusi i 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 e accessorie di cui alla Misura 3, lettera a) e b);*
 - f) oneri per sanzioni, penali e risarcimenti;*
 - g) oneri processuali e costi sostenuti per il contenzioso ove il concessionario sia risultato soccombente;*
 - h) i costi connessi all'erogazione di liberalità, nonché i costi pubblicitari e di marketing che non derivino da obblighi normativi posti in capo ai concessionari;*
 - i) le spese di rappresentanza;*
 - j) oneri di qualunque tipo derivanti dall'inosservanza di norme e prescrizioni;*
 - k) oneri correlati al recupero dei crediti da mancata riscossione dei pedaggi.*
- 8.6 *Con riguardo ai costi operativi derivanti dall'applicazione delle misure regolatorie definite dall'Autorità in relazione al contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali:*
- a) sono ammissibili, se pertinenti ed efficienti:*
 - i) gli oneri relativi alla gestione del sistema informativo predisposto da ciascun concessionario, funzionale alla fornitura delle informazioni agli utenti autostradali di cui alle Misure 3 e 4 approvate con delibera ART n. 132/2024;*
 - ii) gli oneri derivanti dall'esercizio delle procedure operative per l'assistenza agli utenti autostradali, di cui alla Misura 6 approvata con delibera n. 132/2024;*
 - iii) gli oneri relativi alla gestione del meccanismo per il trattamento dei reclami, di cui alla Misura 10 approvata con delibera ART n. 132/2024;*
 - iv) gli oneri derivanti dall'implementazione del sistema di computo dei rimborsi correlati alla presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura autostradale, di cui alla Misura 8 approvata con delibera ART n. 132/2024;*

- b) gli oneri a carico di ciascun concessionario per la gestione dell'App unica, di cui alla Misura 5 approvata con delibera ART n. 132/2024, se pertinenti ed efficienti, sono ammissibili pro quota sulla base di una ripartizione fra i diversi concessionari basata su principi di trasparenza, ragionevolezza e proporzionalità;*
- c) per gli oneri relativi ai rimborsi correlati alla presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura autostradale, di cui alla Misura 8 approvata con delibera ART n. 132/2024, si applica quanto previsto dalla Misura 14.4 del medesimo provvedimento;*
- d) per gli oneri relativi agli indennizzi di cui alla Misura 7.4 e alla Misura 12.1 approvata con delibera ART n. 132/2024, si applica quanto previsto dalla Misura 14.4 del medesimo provvedimento.*

8.7 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 dall'Autorità con la delibera n. 70/2016 e con i relativi eventuali aggiornamenti.

9. Trattamento dei margini da attività commerciali

9.1 L'ammontare dei costi operativi è computato al netto dell'extraprofitto generato dalle attività accessorie di cui al punto 0.b.

9.2 L'extraprofitto è determinato dalla differenza, diminuita di un profitto ragionevole – approssimato come pari al tasso di remunerazione del capitale investito di cui al punto 0 – fra:

- a) i ricavi derivanti da tali attività;
- b) la somma dei costi operativi e degli eventuali ammortamenti, allocati alle medesime attività, ammissibili secondo i criteri della presente Sezione.

9.3 *Dette componenti economiche sono valutate:*

- a) per il primo periodo regolatorio, sulla base di quanto risultante in esito all'affidamento;*
- b) per i successivi periodi regolatori, sulla base delle risultanze di contabilità regolatoria all'Anno base.*

9.4 *L'Autorità assicura il monitoraggio e la vigilanza sull'applicazione, da parte dei soggetti interessati, delle disposizioni di cui alla presente Misura, secondo le modalità e i termini di cui alla Misura 6 di cui all'Allegato A alla delibera n. /2025 del / /2025, mediante l'utilizzo degli strumenti di cui al Titolo 5 dello stesso Allegato A.*

10. Capitale Investito Netto (CIN)

~~10.1 Il capitale investito netto (CIN), quantificato al primo gennaio di ciascun esercizio del periodo regolatorio, è rappresentato dagli importi relativi alle seguenti immobilizzazioni materiali e immateriali, al netto degli ammortamenti, purché riconosciuti dal concedente:~~

- ~~a) **asset non reversibili**, di dotazione iniziale o acquisiti nel corso della concessione, purché funzionali all'esercizio della gestione autostradale;~~
- ~~b) **asset reversibili**, relativi agli investimenti realizzati nel corso della concessione e comprensivi dell'onere di subentro, da corrispondere al concessionario uscente.~~

~~10.2 Fatto salvo quanto specificato nella presente Sezione, per la determinazione del capitale investito netto sono ammissibili ai fini tariffari, con riferimento all'intero periodo concessorio:~~

- ~~a) i costi iscrivibili alle voci B-I (1. costi di impianto e di ampliamento; 2. costi di sviluppo; 3. diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno; 4. concessioni, licenze, marchi e diritti simili; 6. immobilizzazioni in corso e acconti; 7. altre) e B-II (1. terreni e fabbricati; 2. impianti e macchinario; 3. attrezzature industriali e commerciali; 4. altri beni; 5. immobilizzazioni in corso e acconti) dell'articolo 2424 del codice civile, al netto dell'eventuale valore residuo al termine della concessione o della vita utile;~~
- ~~b) il capitale circolante netto rappresentato dal saldo tra rimanenze, crediti verso clienti e debiti commerciali.~~

~~10.3 Qualora il concedente opti per una valorizzazione del CIN a valori rivalutati, il concessionario dovrà utilizzare i seguenti indici di rivalutazione:~~

- ~~a) il deflatore degli investimenti fissi lordi per valorizzare gli asset non reversibili all'inizio del periodo concessorio;~~
- ~~b) l'inflazione programmata di cui alla misura 0 per valorizzare gli asset all'interno del periodo concessorio.~~

10.1 Il capitale investito netto (CIN) è rappresentato dagli importi relativi alle seguenti immobilizzazioni materiali e immateriali, al netto degli ammortamenti, purché riconosciuti dal concedente:

- a) asset non reversibili, di dotazione iniziale o acquisiti nel corso della concessione, come quantificati al primo gennaio dell'Anno base di ciascun periodo regolatorio, purché funzionali all'esercizio della gestione autostradale;**
- b) asset reversibili, relativi agli investimenti realizzati nel corso della concessione, come quantificati al primo gennaio di ciascun esercizio del periodo regolatorio, comprensivi del valore di subentro eventualmente già corrisposto al precedente concessionario.**

10.2 Fatto salvo quanto specificato nella presente Sezione, per la determinazione del capitale investito netto sono ammissibili ai fini tariffari, con riferimento all'intero periodo concessorio:

- a) le immobilizzazioni in esercizio, iscrivibili alle voci dello Stato Patrimoniale 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; 7. altre) e B-II (1. terreni e fabbricati; 2. impianti e macchinario; 3. attrezzature industriali e commerciali; 4. altri beni) dell'articolo 2424 del Codice civile, o analoghe voci in caso di adozione dei principi contabili internazionali IAS/IFRS;**
- b) le immobilizzazioni in corso, iscrivibili alle voci dello Stato Patrimoniale B-I (6. immobilizzazioni in corso e acconti) e B-II (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.**

10.3 Ai fini regolatori, fatto salvo quanto previsto dalla Misura 13, l'entrata in esercizio di un'immobilizzazione coincide con la data in cui l'asset acquisisce l'idoneità a far parte del processo produttivo afferente all'attività autostradale o accessoria, ossia con la data in cui avviene il rilascio del certificato di collaudo, ai sensi dell'articolo 116 del Codice, ovvero, in caso di presa in consegna anticipata, con la data in cui avviene il rilascio del relativo verbale di accertamento, ai sensi dell'articolo 24 dell'Allegato II.14 al Codice.

10.4 Nella programmazione degli investimenti, il concedente provvede affinché i lavori e le opere di manutenzione straordinaria inclusi nell'oggetto della concessione, in funzione del rispettivo valore

desunto dal quadro economico di ciascun intervento, siano articolati secondo lotti costruttivi con entrata in esercizio progressiva, compatibilmente con l'esigenza di favorire, per quanto possibile, il coordinamento fra i flussi di cassa prodotti dalla gestione autostradale e i fabbisogni finanziari necessari per la copertura dei rispettivi costi di realizzazione.

10.5 *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.*

10.6 *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 punto 9;*
- b) per il valore contabile netto (CIN contabile).*

10.7 *La scelta tra le due opzioni di cui al punto 6, effettuata per il primo periodo regolatorio di applicazione del presente Sistema tariffario sulla base di quanto previsto dalla concessione, è vincolante anche per i successivi periodi regolatori.*

10.8 *All'opzione del CIN rivalutato è associato il tasso di remunerazione reale del capitale di cui alla Misura 14; viceversa, all'opzione del CIN contabile è associato il tasso di remunerazione nominale del capitale di cui alla stessa Misura 14.*

10.9 *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 all'inizio di ciascun periodo regolatorio;*
- b) l'inflazione programmata di cui alla Misura 16 per valorizzare gli asset all'interno di ciascun periodo regolatorio.*

11. Criteri di ammissibilità degli investimenti

11.1 Sono ammissibili ai fini tariffari, con riferimento all'intero periodo regolatorio, i seguenti investimenti, realizzati/conferiti ed iscrivibili in bilancio:

- a) gli investimenti in asset reversibili, oggetto di concessione sulla base delle indicazioni fornite dal concedente, come descritti nel Piano Finanziario Regolatorio;
- b) gli investimenti in asset non reversibili, strettamente necessari alle attività autostradali, come descritti nel Piano Finanziario Regolatorio;
- c) gli ulteriori investimenti in asset reversibili, inseriti in eventuali atti aggiuntivi alla convenzione di concessione, qualora concordati con il concedente.

11.2 Per le componenti di seguito indicate valgono i seguenti criteri di ammissibilità:

- a) le immobilizzazioni finanziarie non sono riconosciute;
- b) il valore dell'avviamento non è riconosciuto (voce B.I, punto 5, dell'articolo 2424 del codice civile);

- c) i costi di ricerca e sviluppo, nonché i diritti di brevetto industriale e le opere d'ingegno, sono riconosciuti unicamente per la quota riferibile ad impegni che discendono dal rapporto concessorio, purché approvati dal concedente;
- d) i costi per concessioni, licenze e marchi sono riconosciuti solo se relativi a voci direttamente afferenti alle attività autostradali;
- e) le immobilizzazioni materiali non reversibili sono riconosciute unicamente se relative a spese funzionali per l'esercizio delle attività autostradali, purché approvate dal concedente;
- f) le immobilizzazioni e le lavorazioni in corso sono ammesse a remunerazione in ragione del rispettivo grado di realizzazione;
- g) gli oneri della progettazione definita sulla base del quadro esigenziale sono ammessi solo dopo l'approvazione del progetto definitivo.

12. Principi per la quantificazione degli investimenti in beni reversibili

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

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

c) per ciascun investimento:

- i. 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;***
- ii. in presenza di un importo di spesa a consuntivo inferiore al valore risultante dal progetto di fattibilità tecnica ed economica, fatte salve le variazioni regolatorie asseverate dal concedente – nel rispetto della corretta allocazione del rischio operativo così come definita dalla Matrice dei rischi – il minor costo, come rilevabile dai prospetti di contabilità regolatoria a consuntivo approvati dall'Autorità, non si considera in alcun caso ammissibile e, nel caso abbia concorso alla determinazione ex ante dei livelli tariffari, determina l'insorgere di un debito regolatorio di pari importo, che assume la valenza di una componente di segno negativo nel calcolo del saldo di Poste figurative del primo anno del primo periodo regolatorio utile;***

- d) nel caso in cui l'importo dell'investimento risultante dal progetto esecutivo, approvato dal concedente, sia superiore al corrispondente valore del progetto definitivo, la differenza è posta a carico del concessionario, fatto salvo che ciò discenda da fatto del terzo o forza maggiore;
- e) l'approvazione del progetto esecutivo da parte del concedente assume rilevanza ai soli fini procedurali; conseguentemente, ai soli fini dell'ammissibilità della spesa rimane vincolante l'importo indicato nel progetto definitivo, ad eccezione delle modifiche approvate dal concedente nei termini di legge;

e-bis) tenuto conto che l'importo risultante dal progetto di fattibilità tecnica ed economica, in riferimento agli affidamenti di lavori inclusi nell'investimento, è espresso al lordo del presunto ribasso d'asta, mentre la medesima opera nel PEF deve essere indicata al netto del medesimo ribasso, ai fini tariffari, detto importo è ricalcolato secondo la percentuale di ribasso convenzionalmente assunta ovvero, se superiore, quella risultante dall'affidamento dell'opera. In caso di affidamento a società collegate, detta percentuale di ribasso è determinata dalla media dei ribassi per lavori simili affidati, previo esperimento di procedure di evidenza pubblica, negli ultimi sei mesi dal concessionario o dal concedente nella regione interessata ovvero nelle regioni limitrofe.

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

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

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

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

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

13.3 I costi di remunerazione del capitale sono determinati in misura pari al tasso di remunerazione del capitale investito di cui al punto 13.1, moltiplicato per il Capitale Investito Netto, al netto del relativo fondo di ammortamento. La remunerazione del Capitale Investito Netto, il Capitale Investito Netto e il relativo fondo di ammortamento, sono espressi coerentemente con quanto disposto dal concedente in base al punto 4.1. Pertanto, ad una remunerazione reale *pre-tax* corrisponde una valorizzazione del Capitale Investito Netto (nominale) e dei relativi ammortamenti (nominali) espressi a valori rivalutati, viceversa ad una remunerazione nominale *pre-tax* corrisponde una valorizzazione del Capitale Investito Netto e dei relativi ammortamenti espressi a valori non rivalutati.

13.1 *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.*

- 13.2 *Per la quantificazione della componente tariffaria di gestione, i costi di capitale di cui al punto 1 sono valutati all'Anno base e concorrono alla relativa dinamica.*
- 13.3 *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.*
- 13.4 *Con riferimento agli asset dismessi, resta fermo che, nel caso di smantellamento o dismissione anticipata rispetto alle tempistiche di ammortamento di cui alla presente Misura, nessun costo di rimborso o di remunerazione del capitale è riconosciuto a partire dall'annualità successiva a quella di avvenuta dismissione.*
- 13.5 *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 6, 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 punto 6, 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, tenuto conto che l'ammortamento è ammesso solo per gli investimenti effettivamente iniziati, ossia in ragione dell'effettivo sostenimento della spesa prevista nel cronoprogramma degli investimenti.

Le quote annue regolatorie scaturiscono dall'alternativa applicazione all'investimento complessivamente realizzato, debitamente motivata, di: (i) aliquote costanti; (ii) aliquote differenziate sulla base di criteri oggettivi che riflettano la vita economica del bene e il suo previsto utilizzo, da sottoporre alle valutazioni dell'Autorità.

b) nel rispetto di quanto previsto al punto 6 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 seguente tabella.

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 6, 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.

Per ciascun asset assoggettato al criterio di ammortamento basato sulla vita utile regolatoria:

- i) l'ammortamento decorre a partire dall'annualità successiva a quella di rispettiva entrata in esercizio;*
- ii) le immobilizzazioni in corso non generano costi di rimborso del capitale fino alla rispettiva data di entrata in esercizio.*
- 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.*

13.6 *In via del tutto eccezionale e per ragioni di manifesta, oggettiva e documentata evidenza, la quantificazione dell'eventuale valore di subentro alla scadenza della concessione è sottoposta dal concedente alle valutazioni dell'Autorità sulla base di motivata e documentata correlazione:*

- a) alla necessità di assicurare la sostenibilità dei livelli tariffari praticati agli utenti;*
- b) al mantenimento, per l'intera durata della concessione, dell'equilibrio economico-finanziario;*
- c) 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.*

La quantificazione dell'eventuale valore di subentro alla scadenza della concessione:

- a) se coincidente con quanto già contenuto nel PEF relativo al periodo regolatorio precedente, è confermata;*
- b) se differente rispetto a quanto già contenuto nel PEF relativo al periodo regolatorio precedente, è sottoposta dal concedente alle valutazioni dell'Autorità secondo le modalità e i criteri definiti nel presente punto 6.*

13.7 *Per asset reversibili afferenti agli affidamenti relativi a nuove tratte autostradali ancora da realizzare (c.d. greenfield), indipendentemente dal criterio di ammortamento adottato, le immobilizzazioni in corso non generano costi di rimborso del capitale fino alla rispettiva data di apertura al traffico.*

13.8 *I costi di remunerazione del capitale sono determinati:*

- a) per le immobilizzazioni in esercizio, nonché per quelle in corso assoggettate ad ammortamento finanziario, in misura pari al tasso di remunerazione del capitale investito di cui alla Misura 14, moltiplicato per il Capitale investito netto afferente alle stesse immobilizzazioni in esercizio al 1° gennaio di ciascuna annualità, come definito, per ciascun periodo regolatorio, nel Programma degli Investimenti allegato al PFR, valutato al netto del relativo fondo di ammortamento e al lordo dell'eventuale valore di subentro. Detto valore di subentro è sottoposto a remunerazione attraverso l'applicazione annuale del tasso di remunerazione del valore di subentro (R_{TV}) di cui alla Misura 40, punto 9 del Titolo 4 dell'Allegato A alla delibera n. **119**/2017 del **11**/11/2017, a decorrere dal momento dell'effettiva realizzazione dell'investimento cui si riferisce.*
- b) per le immobilizzazioni in corso assoggettate ad ammortamento a vite utili regolatorie, in misura pari al costo ammesso sul capitale di debito (R_d) di cui alla Misura 40 del Titolo 4 dell'Allegato*

A alla delibera n. /2025 del / /2025, moltiplicato per il Capitale investito netto afferente alle stesse immobilizzazioni in corso al 1° gennaio di ciascuna annualità, come risultante, per ciascun periodo regolatorio, nel Programma degli Investimenti allegato al PFR.

- 13.9 La remunerazione è ammissibile a condizione che, per ciascun intervento contenuto nel citato Programma degli Investimenti, le relative immobilizzazioni in corso si siano tradotte in stati di avanzamento lavori nel rispetto dei tempi ivi indicati per la rispettiva contabilizzazione.**
- 13.10 Resta fermo che, in caso di ritardo nell'entrata in esercizio dell'opera rispetto ai tempi al riguardo indicati nel medesimo Programma degli Investimenti, per il periodo afferente a detto ritardo l'intero ammontare della relativa immobilizzazione in corso non è ammissibile a remunerazione.**
- 13.11 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 di cui alla Misura 10. 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.**
- 13.12 L'Autorità assicura il monitoraggio e la vigilanza sull'applicazione, da parte dei soggetti interessati, delle disposizioni di cui alla presente Misura, secondo le modalità e i termini di cui alla Misura 6 e alla Misura 7 dell'Allegato A alla delibera n. /2025 del / /2025, mediante l'utilizzo degli strumenti adottati dall'Autorità medesima al Titolo 5 del medesimo provvedimento.**

14. Tasso di remunerazione del capitale investito

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

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

dove:

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

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

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

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

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

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

~~R — è il tasso medio ponderato del costo di capitale (*Weighted Average Cost of Capital* — **WACC**) nominale *pre-tax*, ossia il tasso di remunerazione del capitale (al lordo della tassazione); tale tasso è convertito in termini reali attraverso la formula di Fisher:~~

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

dove:

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

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

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

dove:

R_e — costo del capitale di rischio;

rfr — *risk free rate*;

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

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

14.3 Il costo medio del debito rappresenta quanto pagherebbe un'impresa secondo le condizioni di mercato per ottenere un finanziamento. Tale indicatore è costituito da due componenti, il *risk free rate* e il premio sul debito, che tiene conto del rischio di default ed è legato al rating della società, secondo la seguente relazione:

$$R_d = rfr + dp$$

dove:

R_d — costo medio del debito;

rfr — *risk free rate*;

dp — premio sul debito.

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

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

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

a) la struttura finanziaria (*gearing*)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

dove:

β_a ~~asset beta;~~

β_e ~~equity beta;~~

t ~~aliquota di imposta sul reddito della società considerata (scudo fiscale);~~

$\frac{D}{E}$ ~~leva finanziaria.~~

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

f) le aliquote fiscali (t, T)

La legge di stabilità per il 2017 ha modificato l'aliquota IRES che è aggiornata al 24%, mentre l'aliquota IRAP è rimasta invariata al 4,82%.

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

- ~~14.6 Il WACC nominale risultante dall'applicazione dei predetti parametri (con valori stimati in riferimento al mese di giugno 2017) è pari a 6,64% per il primo periodo regolatorio. Per i successivi periodi regolatori, si provvederà alla rideterminazione delle singole componenti, ferma restando la metodologia descritta. Di conseguenza, si procederà all'aggiornamento dei relativi valori nel Piano Economico Finanziario e nel Piano Finanziario Regolatorio.~~
- 14.1 ***La metodologia per la determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito e la procedura per il relativo aggiornamento sono definite al Titolo 4 dell'Allegato A alla delibera n. /2025 del /2025.***

Sezione 3

15. Dinamica della componente tariffaria di gestione

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

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

dove:

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

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

dove:

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

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

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

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

16. Tasso di inflazione programmato

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

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

16.1 La variabile \hat{P}_{t+1} , con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui alla Misura 15, corrisponde al tasso di inflazione programmata relativo all'anno di applicazione della tariffa, inteso quale Indice armonizzato dei prezzi al consumo (IAPC), come riportato nell'ultima pubblicazione "Proiezioni macroeconomiche per l'area dell'euro formulate dagli esperti della BCE" della Banca Centrale Europea disponibile all'inizio di ciascun periodo regolatorio.

16.2 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.

17. Obiettivo di incremento di produttività da efficientamento

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- 17.5 Nell'ambito delle attività di determinazione a cadenza quinquennale del coefficiente di efficientamento, di cui all'art. 37, comma 2, lettera g), del d.l. 201/2011, l'Autorità, qualora dovesse determinarsi una nuova percentuale complessiva di recupero X^* , provvede a disporre i conseguenti adeguamenti. Di conseguenza, si procederà all'aggiornamento dei relativi valori nel Piano Economico Finanziario e nel Piano Finanziario Regolatorio.

18. Dinamica della componente tariffaria di costruzione

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

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

dove:

$C_{a,r,(t+1)}$ indica i costi di ammortamento, riferiti all'anno $t + 1$, afferenti agli *asset* reversibili al termine del rapporto concessorio, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio, determinati in conformità a quanto previsto al punto 0, lettera a);

$C_{re,r,(t+1)}$ indica i costi di remunerazione del capitale, riferiti all'anno $t + 1$, afferenti agli *asset* reversibili al termine del rapporto concessorio, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio, determinati in conformità a quanto previsto al punto 0;

$PF_{K,t+1}$ indica l'importo, di segno positivo o negativo, delle poste figurative di cui al punto 0, definite *ex ante*, volte ad assicurare per la componente tariffaria di costruzione, nel rispetto del principio della neutralità finanziaria, gradualità di variazione nel corso del periodo concessorio;

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

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

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

$$C_{re,r,(t+1)} = CIN_{r,(t+1)} \cdot R_e$$

dove:

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

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

R_e indica il tasso di remunerazione del capitale investito (WACC), come determinato sulla base di quanto previsto al punto 13.1 del documento di consultazione;

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

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

dove:

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

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

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

I_t indica la quota annuale di investimenti prevista per l'anno t , con riferimento alle opere oggetto dei piani di investimento, così come riportate nel Piano Finanziario Regolatorio, ammissibili secondo i criteri di cui al punto 0;

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

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

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

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

18.1 La stima annuale della componente tariffaria di costruzione, nel caso di opzione per CIN contabile, è basata sulla seguente formula:

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

dove:

$C_{a,r,(t+1)}$ indica i costi di ammortamento annui, afferenti alle sole immobilizzazioni in esercizio, nonché a quelle in corso assoggettate ad ammortamento finanziario, di cui alla Misura 10.2, lettera a) incluse fra gli asset reversibili al termine del rapporto concessorio, così come riportate nel PFR, calcolati al 1° gennaio dell'anno $t+1$ secondo le metodologie di cui alla Misura 13;

$C_{rc,ES,(t+1)}$ indica i costi di remunerazione del capitale, afferenti alla quota di Capitale investito netto afferente alle immobilizzazioni in esercizio, nonché a quelle in corso assoggettate ad ammortamento finanziario, di cui alla Misura 10.2, lettera a), così come riportato nel PFR, calcolati al 1° gennaio dell'anno $t+1$ applicando la metodologia di cui alla Misura 13, nel seguente modo:

$$C_{rc,ES,(t+1)} = (CIN_{ES,(t+1)} - TV_{(t+1)}) \cdot R + TV_{(t+1)} \cdot R_{TV}$$

in cui:

$CIN_{ES,(t+1)}$ indica il valore al 1° gennaio dell'anno $t+1$ della quota di Capitale investito netto afferente alle immobilizzazioni in esercizio, nonché a quelle in corso assoggettate ad ammortamento finanziario di cui alla Misura 10.2, lettera a), determinato sulla base di quanto di seguito specificato:

$$CIN_{ES,(t+1)} = (CIN_{ES,t} - C_{a,t} + I_{ES,t} - CIN_{DISM,t})$$

dove:

$CIN_{ES,t}$ indica il valore al 1° gennaio dell'anno t della quota di Capitale investito netto afferente alle immobilizzazioni in esercizio, nonché a quelle in corso assoggettate ad ammortamento finanziario di cui alla Misura 10.2, lettera a);

$C_{a,t}$ indica i costi di ammortamento, riferiti all'anno t , afferenti al capitale investito netto, così come valorizzati al 1° gennaio dello stesso anno t e riportati nel PFR; si precisa che la quota annuale di investimenti di cui si prevede l'entrata in esercizio o l'avvio dell'ammortamento finanziario nel corso dell'anno t non determina ammortamenti nel medesimo esercizio;

$I_{ES,t}$ indica la quota annuale di investimenti di cui si prevede l'entrata in esercizio o l'avvio dell'ammortamento finanziario nel corso dell'anno t , come riportata nel Programma degli Investimenti allegato al PFR, ammissibili secondo i criteri di cui alla Misura 11;

$CIN_{DISM,t}$ indica la quota annuale di Capitale investito netto afferente agli eventuali asset dismessi nel corso dell'anno t ;

R indica il tasso nominale di remunerazione del capitale investito (WACC) di cui al Titolo 4 dell'Allegato A alla delibera n. $\text{■}/2025$ del $\text{■}/2025$;

$TV_{(t+1)}$ indica le quote annuali cumulate di valore di subentro (terminal value) di cui alla Misura 13;

R_{TV} indica il tasso di remunerazione del valore di subentro, di cui al Titolo 4 dell'Allegato A alla delibera n. $\text{■}/2025$ del $\text{■}/2025$;

$C_{rc,LIC,(t+1)}$ indica i costi di remunerazione del capitale, afferenti alla quota di Capitale investito netto afferente alle immobilizzazioni in corso assoggettate ad ammortamento a vite utili regolatorie di cui alla Misura 10.2, lettera b), così come riportato nel PFR, calcolati al 1° gennaio dell'anno $t+1$ applicando la metodologia di cui alla Misura 13.8, nel seguente modo:

$$C_{rc,LIC,(t+1)} = CIN_{LIC,(t+1)} \cdot R_d$$

in cui:

$CIN_{LIC,(t+1)}$ indica il valore al 1° gennaio dell'anno $t+1$ della quota di Capitale investito netto afferente alle immobilizzazioni in corso assoggettate ad ammortamento a vite utili regolatorie ovvero di cui alla Misura 13, di cui alla Misura 10.2, lettera b), determinato sulla base di quanto di seguito specificato:

$$CIN_{LIC,(t+1)} = (CIN_{LIC,t} - I_{ES,t} + I_{LIC,t})$$

dove:

$CIN_{LIC,t}$ indica il valore al 1° gennaio dell'anno t dello stock di immobilizzazioni in corso assoggettate ad ammortamento a vite utili regolatorie ovvero di cui alla Misura 13, di cui alla Misura 10.2, lettera b);

$I_{ES,t}$ indica il decremento dello stock di immobilizzazioni in corso assoggettate ad ammortamento a vite utili regolatorie ovvero di cui alla Misura 13, di cui alla Misura 10.2, lettera b), previsto nel corso dell'anno t , determinato in ragione dell'entrata in esercizio delle opere oggetto dei piani di investimento, così come riportate nel Programma degli Investimenti allegato al PFR, ammissibili secondo i criteri di cui alla Misura 11;

$I_{LIC,t}$ indica l'incremento dello stock di immobilizzazioni in corso assoggettate ad ammortamento a vite utili regolatorie ovvero di cui alla Misura 13, di cui alla Misura 10.2, lettera b), previsto nel corso dell'anno t determinato in ragione del sostenimento della spesa per le opere oggetto dei piani di investimento, così come riportate nel Programma degli Investimenti allegato al PFR, ammissibili secondo i criteri di cui alla Misura 11;

R_d indica il costo ammesso sul capitale di debito di cui al Titolo 4 dell'Allegato A alla delibera n. $\text{■}/2025$ del $\text{■}/2025$;

$PF_{K,t+1}$ indica l'importo, di segno positivo o negativo, delle poste figurative di cui alla Misura 22, 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 PFR.

18.2 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 delle immobilizzazioni in esercizio e delle immobilizzazioni in corso 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 16;

b) il livello delle componenti $C_{rc,ES,(t+1)}$ e $C_{rc,LIC,(t+1)}$ è determinato applicando alle pertinenti quote di capitale investito netto i tassi reali di remunerazione del capitale investito di cui al Titolo 4 dell'Allegato A alla delibera n. **119/2017** del **11/12/2017**, anziché quelli nominali.

19. Adeguamento della tariffa unitaria media

19.1 La tariffa unitaria media di cui al punto 5.6, determinata ex ante secondo le modalità illustrate ai punti 15 e 18, è adeguata annualmente in esito al monitoraggio annuale di cui al punto 22.1, 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:

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

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

dove:

$T_{G,t+1}^*$ è il livello della componente tariffaria di gestione di cui al punto 15, calcolato all'anno t ed effettivamente applicabile da parte del concessionario per l'anno $t + 1$;

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

$\Delta T_{G,t+1}$ è la variazione della componente tariffaria di gestione derivante dall'eventuale mancato sostenimento dei costi operativi stimati ex ante ed afferenti agli investimenti programmati, in ragione della loro mancata o ritardata attuazione;

Q_t è il coefficiente rettificativo della componente tariffaria di gestione, di segno positivo o negativo, calcolato all'anno t e scaturente dall'applicazione dei meccanismi di premi/penalità di cui al punto 20, con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi;

$T_{K,t+1}^*$ è il livello della componente tariffaria di costruzione calcolato all'anno t ed effettivamente applicabile da parte del concessionario per l'anno $t + 1$;

$T_{K,t+1}$ è il livello della componente tariffaria di costruzione di cui al punto 18, determinato al momento della stipula della concessione con riferimento all'anno $t + 1$;

$\Delta T_{K,t+1}$ è il livello della componente tariffaria integrativa di costruzione, di segno positivo o negativo, calcolata all'anno t e correlata all'applicazione:

- del meccanismo di cui al punto 20.1, con riferimento all'attuazione degli investimenti, che tiene conto della quota di investimenti effettivamente realizzati rispetto a quanto programmato, nonché dell'eventuale correlata penalità;
- delle necessarie variazioni alle poste figurative di cui al punto 0, finalizzate ad assicurare, nel rispetto del principio della neutralità finanziaria, la gradualità delle variazioni tariffarie nel corso del periodo concessorio.

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

20.1 Con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui al punto 18.1, la variabile Q_t corrisponde al coefficiente rettificativo della componente tariffaria di gestione $T_{G,t+1}$, da applicare per l'anno $t+1$, di segno positivo o negativo, calcolato all'anno t .

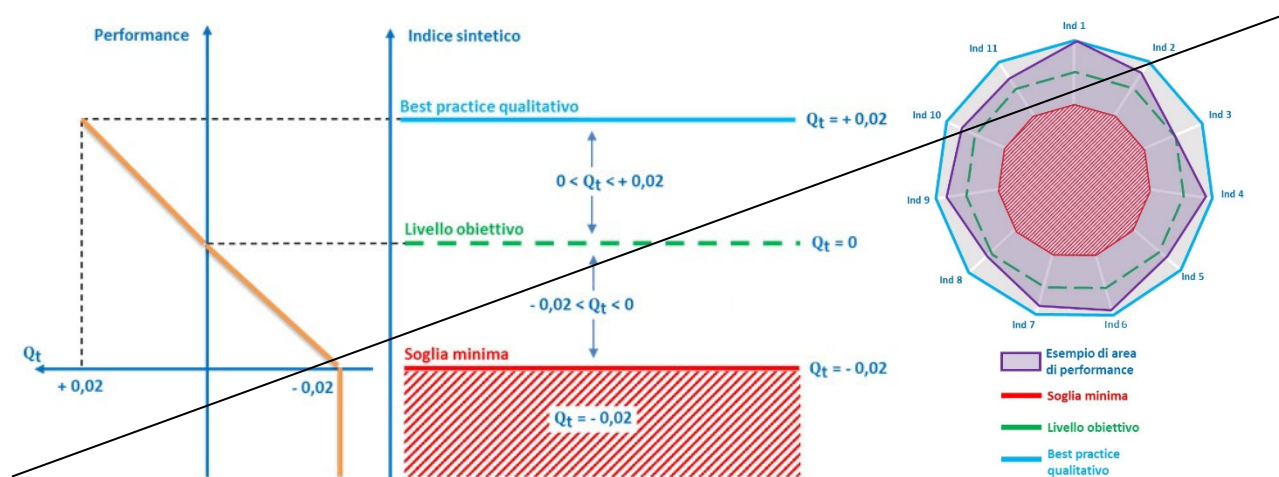
20.2 Il meccanismo simmetrico di premi/penalità è basato su un panel di indicatori, come illustrato nei punti seguenti.

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

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

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

20.4 Il meccanismo di bonus/malus ed i relativi livelli qualitativi sono rappresentati nella figura seguente, relativa all'indice sintetico che viene calcolato come media pesata di tutti gli indicatori j -esimi (v. punto 0).



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

- soglia minima ($l_{\text{soglia minima},j}$): soglia in corrispondenza della quale il meccanismo bonus/malus assume il valore minimo, pari a $\min(Q_t) = -0,02$.
Tale soglia deve essere definita dal concedente in funzione dei minimi standard qualitativi per l'indicatore j -esimo, che non possono in ogni caso essere inferiori ai corrispondenti valori registrati in passato. La soglia definita ha l'obiettivo di disincentivare il concessionario ad assumere livelli prestazionali al di sotto degli standard minimi richiesti e tollerabili dall'utenza;

- ~~livello obiettivo ($Iq_{\text{obiettivo},j}$): soglia che identifica la frontiera in corrispondenza della quale il meccanismo bonus/malus si annulla, non determinando un impatto sulla tariffa.~~
Tale soglia deve essere definita dal concedente in funzione degli standard qualitativi medi richiesti per l'indicatore *j-esimo*;
- ~~*best practice* qualitativo ($Iq_{\text{best practice},j}$): soglia che identifica la frontiera massima in corrispondenza della quale la variazione della tariffa dovuta alla qualità assume il valore massimo $\text{MAX}(Q_t) = +0,02$.~~
Tale soglia deve essere definita dal concedente in funzione dei massimi standard qualitativi per l'indicatore *j-esimo* identificabili sul mercato autostradale a livello internazionale, oppure deve essere pari al 100% per indicatori definiti su base percentuale.
La soglia definita deve quindi mirare al conseguimento di performance che rappresentino livelli ottimali di riferimento per il settore autostradale, per il conseguimento dei quali il concessionario autostradale viene premiato con un bonus aggiuntivo rispetto alla variazione tariffaria determinata dal meccanismo di *price cap*.

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

- le soglie devono essere fissate *ex ante* e per ogni singolo anno dal concedente, tenendo conto dei principi di cui sopra;
- spetta al concedente valutare l'opportunità di determinare con meccanismo di gara i livelli di qualità, per ogni indicatore, assumendo come base d'asta una soglia minima, definita tenendo conto dei principi di cui al punto 0.

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

- ad ogni dimensione prestazionale deve essere assegnato dal concedente un peso $P_{q,j}$, con $\sum_j P_{q,j} = 1$;
- se tutte le dimensioni Iq_j non risultano essere singolarmente al di sopra della soglia minima, il concessionario deve essere penalizzato attraverso un correttivo tariffario basato sull'applicazione del limite massimo, pari al 2% della componente tariffaria di gestione;
- se tutte le dimensioni Iq_j sono al di sopra della soglia minima e contestualmente non sono tutte al di sopra del "Livello obiettivo", per ciascun indicatore *j-esimo* si deve rispettare la seguente disequazione: $0,02 \leq Q_{t,j} \leq 0$, ove

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

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

$$Q_{t,j} = +0,02 \cdot \left(\min \left[1; \frac{Iq_j}{Iq_{\text{best practice},j}} \right] \right)$$

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

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

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

- velocità media di percorrenza del flusso veicolare;
- disponibilità dell'infrastruttura (presenza di cantieri, in particolare in ore di punta e periodi vacanzieri);
- fluidità ai caselli (per esempio, disponibilità delle casse automatiche ai caselli e efficienza del sistema Telepass);
- stato della pavimentazione (difetti del manto stradale);
- aggiornamento dinamico delle informazioni tramite pannelli a messaggio variabile;
- predisposizione di adeguate aree di sosta (rispetto alla superficie complessiva) riservate ai veicoli per l'autotrasporto di merci⁴;
- impiego di *Intelligent Transportation Systems (ITS)*, anche al fine di efficientare la logistica e perseguire l'ottimizzazione dell'utilizzo dell'infrastruttura da parte dei veicoli pesanti e dei veicoli leggeri;
- 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;
- impiego di sistemi automatici per il monitoraggio strutturale delle infrastrutture (in particolare opere di attraversamento, muri di sostegno, rilevati e gallerie autostradali);
- impiego di tecnologie *free flow* per l'esazione delle tariffe autostradali in grado di evolvere verso soluzioni interoperabili a livello comunitario;
- *customer satisfaction* rispetto ai livelli di servizio complessivo e specifico per aree di interesse definite dal concedente;
- impiego di barriere di sicurezza laterali e in ragione della loro conformità alla normativa tecnica vigente;
- impiego di barriere antirumore, in attuazione del Piano di Risanamento acustico ambientale previsto dalla Legge 447/95 e successivi decreti attuativi.

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

20.1 ***È previsto un sistema penalizzante/premiale correlato alla valutazione della qualità dei servizi, impostato in funzione dell'eventuale scostamento registrato annualmente, per ciascuno degli indicatori specifici di qualità $I_{q,j}$ definiti al punto 5, dei valori misurati a consuntivo rispetto ai corrispondenti valori di soglia, distintamente predefiniti ex ante, per ciascun periodo regolatorio, nel rispetto della presente Misura.***

20.2 ***Con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui alla Misura 19, il parametro Q_t rappresenta il coefficiente sintetico di qualità dei servizi da applicare all'anno t , calcolato, secondo la metodologia illustrata al punto 4, in esito al confronto fra il valore degli indicatori specifici di qualità $I_{q,j,(t-2)}$ misurati all'anno $(t - 2)$ e i rispettivi valori-obiettivo specifici di qualità di cui al punto 5, ed è compreso fra i seguenti valori minimo e massimo:***

$$-2\% < Q_t < +1\%$$

⁴ Area tematica individuata anche con riguardo all'art. 24 comma 5 *bis* del Codice della Strada, come introdotto dalla legge 29 luglio 2010, n. 120 (G.U. n. 175 del 29 luglio 2010 suppl. ord.).

20.3 Per ciascuno dei citati indicatori specifici, sono definiti due distinti valori di soglia:

- a) *livello minimo ($I_{q,j,t}^{min}$): valore di soglia che identifica la frontiera al di sotto della quale il parametro Q_t assume il valore minimo, ossia*

$$Q_{t,j} = -2\%$$

Tale soglia è definita in funzione dei minimi standard qualitativi ritenuti ammissibili per ciascun indicatore specifico, definiti dall'Autorità alla luce di una analisi delle performances dei concessionari autostradali. La soglia definita ha l'obiettivo di disincentivare il concessionario ad assumere livelli prestazionali al di sotto degli standard minimi richiesti e tollerabili dagli utenti autostradali.

- c) *livello di equilibrio ($I_{q,j,t}^{eq}$): valore di soglia che identifica la frontiera in corrispondenza della quale il meccanismo non determina alcun impatto sui livelli tariffari, ossia*

$$Q_{t,j} = 0$$

Tale soglia è definita in funzione di standard qualitativi richiesti per l'indicatore j-esimo, definiti dall'Autorità alla luce di una analisi delle performances dei concessionari autostradali, a partire dai valori storici annuali assunti dell'indicatore e ricadenti almeno oltre il 60-esimo percentile della distribuzione di tali valori;

- d) *livello best practice qualitativo ($I_{q,j,t}^{max}$): valore di soglia che identifica la frontiera massima in corrispondenza della quale la variazione della tariffa dovuta alla qualità assume il valore massimo, ossia*

$$Q_{t,j} = +1\%$$

Tale soglia è definita in funzione dei massimi standard qualitativi ritenuti ammissibili per ciascun indicatore specifico, definiti dall'Autorità alla luce di una analisi delle performances dei concessionari autostradali, a partire dai valori storici annuali assunti dell'indicatore e più elevati in assoluto, oppure deve essere pari al 100% per indicatori definiti su base percentuale da massimizzare, o allo 0% per quelli da minimizzare.

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

I valori di soglia sono fissati dall'Autorità per ciascuno degli indicatori specifici $I_{q,j}$ definiti al punto 5, con riferimento ad ogni periodo regolatorio - ex ante e su base annuale - tenendo conto dei principi sopra enunciati.

20.4 Il procedimento annuale di determinazione del coefficiente sintetico di qualità dei servizi Q_t prevede il calcolo della media ponderata dei singoli parametri di qualità $Q_{t,j}$ afferenti a ciascuno degli indicatori specifici di qualità $I_{q,j}$, secondo la seguente formula:

$$Q_t = \sum_{j=1}^n p_{q,j} \cdot Q_{(t-2),j}$$

dove:

$p_{q,j}$ rappresenta il peso di ciascun indicatore specifico di qualità $I_{q,j}$, come definito al punto 5;

$Q_{(t-2),j}$ rappresenta il valore del parametro di qualità, scaturente dai dati dell'anno $(t - 2)$ e riferibile a ciascun indicatore specifico di qualità $I_{q,j}$, ed è calcolato nel seguente modo:

- i) per ogni indicatore specifico di qualità $I_{q,j}$ si pone a confronto il valore misurato $I_{q,j,t}$ con i valori-obiettivo di soglia di cui al punto 3 ($I_{q,j}^{min}$), ($I_{q,j}^{eq}$) e ($I_{q,j}^{max}$);
- ii) se almeno uno dei valori misurati $I_{q,j,(t-2)}$ si colloca al di sotto del livello minimo ($I_{q,j}^{min}$), per tutti gli indicatori specifici il parametro $Q_{(t-2),j}$ assume il valore il valore minimo, ossia

$$Q_{(t-2),j} = -2\%$$

- iii) se tutti i valori misurati $I_{q,j,(t-2)}$ si collocano al di sopra del livello minimo ($I_{q,j}^{min}$), ma non tutti si collocano al di sopra del livello di equilibrio ($I_{q,j}^{eq}$), il parametro $Q_{(t-2),j}$ assume un valore collocato all'interno del seguente intervallo:

$$-2\% \leq Q_{(t-2),j} \leq 0$$

dove il valore di $Q_{(t-2),j}$ si determina in base al posizionamento del valore di $I_{q,j,t}$ tra i valori ($I_{q,j}^{min}$) e ($I_{q,j}^{eq}$), mediante interpolazione lineare, assumendo che, se $I_{q,j,t}$ risulta maggiore di ($I_{q,j}^{eq}$), il suo valore sia limitato a

$$I_{q,j,(t-2)} = (I_{q,j}^{eq})$$

- iv) se tutti i valori misurati $I_{q,j,(t-2)}$ si collocano al di sopra del livello equilibrio ($I_{q,j}^{eq}$), il parametro $Q_{(t-2),j}$ assume un valore collocato all'interno del seguente intervallo:

$$0 \leq Q_{(t-2),j} \leq +1\%$$

dove il valore di $Q_{(t-2),j}$ si determina in base al posizionamento del valore di $I_{q,j,t}$ tra i valori ($I_{q,j}^{eq}$) e ($I_{q,j}^{max}$), mediante interpolazione lineare, assumendo che, se $I_{q,j,t}$ risulta maggiore di ($I_{q,j}^{max}$), il suo valore sia limitato a

$$I_{q,j,(t-2)} = (I_{q,j}^{max})$$

Nel calcolo del coefficiente sintetico di qualità dei servizi, a partire dai singoli indicatori specifici di cui al punto 5, il concessionario tiene conto del verso della rispettiva metrica, apportando le necessarie correzioni di segno.

- 20.5 Il sistema di monitoraggio della qualità prevede, nell'ambito di una piattaforma informatica da predisporre a cura del concessionario e accessibile all'Autorità per l'esercizio delle funzioni di

vigilanza, l'identificazione di almeno un indicatore specifico per ciascuna delle seguenti aree tematiche:

a) rapporto tra la velocità media di percorrenza del flusso veicolare e la velocità massima media di percorrenza

Denominazione Indicatore	$I_{q,1}$	Velocità media di percorrenza del flusso veicolare
Descrizione indicatore		Velocità media effettiva del flusso veicolare, in rapporto alla velocità a flusso libero misurata per la stessa porzione di infrastruttura. Dato annuo calcolato come media su base giornaliera.
Peso indicatore	$p_{q,1}$	25/100
Unità di misura		Percentuale
Metrica di calcolo		Rapporto fra velocità media effettiva e velocità flusso libero, rispettivamente calcolate come rapporti fra: (i) lunghezza di ciascuna tratta elementare percorsa e (ii) tempo medio di percorrenza di ciascuna tratta elementare. Il tempo di percorrenza a flusso libero è calcolato sulla base della massima velocità ammessa in relazione al limite di velocità applicabile a ciascuna porzione di tratta elementare.
Verso della metrica	>	Crescente
Livello di aggregazione		Valore medio dell'intera rete gestita a partire dai valori misurati per ciascuna tratta elementare, ponderati per la lunghezza di ciascuna di esse.
Valore di soglia minimo	$I_{q,1}^{min}$	Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti concessionari autostradali, tenuto conto dell'incidenza dei veicoli pesanti e dei limiti di velocità.
Valore di soglia di equilibrio	$I_{q,1}^{eq}$	Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti concessionari autostradali, tenuto conto dell'incidenza dei veicoli pesanti e dei limiti di velocità.
Valore di soglia massimo	$I_{q,1}^{max}$	Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti concessionari autostradali, tenuto conto dell'incidenza dei veicoli pesanti e dei limiti di velocità.

b) disponibilità dell'infrastruttura (presenza di cantieri, in particolare in ore di punta e periodi vacanzieri)

Denominazione Indicatore	$I_{q,2}$	Indice di disponibilità dell'infrastruttura
Descrizione indicatore		L'indicatore rappresenta il rapporto tra il numero di ore per corsia non impegnate da cantieri (secondo la definizione di cui alla delibera ART n. 132/2024) ed il numero di ore per corsia disponibili per la circolazione, tenute in considerazione le lunghezze delle corsie occupate dai cantieri e di quelle disponibili per la circolazione.
Peso indicatore	$p_{q,2}$	25/100
Unità di misura		Percentuale
Metrica di calcolo		Rapporto fra: (i) ore*km annue non impegnate da cantieri in ciascuna tratta elementare, sulla base del numero di corsie occupate e della lunghezza dello spazio occupato e (ii) ore*km disponibili per la circolazione in ciascuna tratta elementare (inclusa fascia notturna, dalle 22:00 alle 6:00), ossia $24 \cdot 365 = 8760$ ore, per numero di corsie e per lunghezza di ciascuna tratta elementare.
Verso della metrica	>	Crescente
Livello di aggregazione		Somma dell'intera rete gestita, a partire dai valori misurati per ciascuna tratta elementare.
Valore di soglia minimo	$I_{q,2}^{min}$	Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti concessionari autostradali, tenuto conto del Programma degli Investimenti.
Valore di soglia di equilibrio	$I_{q,2}^{eq}$	Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti concessionari autostradali, tenuto conto del Programma degli Investimenti.
Valore di soglia massimo	$I_{q,2}^{max}$	Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti concessionari autostradali, tenuto conto del Programma degli Investimenti.

c) fluidità ai caselli (per esempio, disponibilità delle casse automatiche ai caselli e efficienza del sistema di telepedaggio)

Denominazione Indicatore	$I_{q,3}$	Indice di fluidità ai caselli
Descrizione indicatore		Disponibilità nelle stazioni di esazione, su base annua, di piste in cui le operazioni di riscossione del pedaggio sono eseguite mediante telepedaggio o sistemi automatici, che prevedano la lettura di carte o l'utilizzo di denaro contante.
Peso indicatore	$p_{q,3}$	10/100
Unità di misura		Percentuale
Metrica di calcolo		Rapporto fra: (i) ore annue non disponibili per il pagamento automatizzato del pedaggio in ciascuna stazione di esazione, per numero di piste e (ii) ore annue disponibili per il pagamento del pedaggio in ciascuna stazione di esazione, ossia $24 \times 365 = 8760$ ore, per numero di piste complessive.
Verso della metrica	>	Crescente
Livello di aggregazione		Somma dell'intera rete gestita, a partire dai valori misurati per ciascuna tratta elementare.
Valore di soglia minimo	$I_{q,3}^{min}$	Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti concessionari autostradali.
Valore di soglia di equilibrio	$I_{q,3}^{eq}$	Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti concessionari autostradali.
Valore di soglia massimo	$I_{q,3}^{max}$	Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti concessionari autostradali.

d) stato della pavimentazione (difetti del manto stradale)

Denominazione Indicatore	$I_{q,4a}$	Indice di aderenza della pavimentazione
Descrizione indicatore		Misurazione degli effetti dell'interazione fra pneumatico e pavimentazione autostradale, effettuata con mezzi elettromeccanici per ciascuna tratta elementare. Dato rilevato semestralmente, nei periodi preventivamente indicati dagli Uffici dell'Autorità.
Peso indicatore	$p_{q,4a}$	6/100
Unità di misura		Adimensionale
Metrica di calcolo		Parametro CAT (Coefficiente di aderenza trasversale), misurato per ciascuna tratta elementare con macchina SUMMS o SCRIM, sulla corsia di marcia caratterizzata dal massimo degrado.
Verso della metrica	>	Crescente
Livello di aggregazione		Valore medio dell'intera rete gestita a partire dai valori misurati per ciascuna tratta elementare, ponderati per la lunghezza di ciascuna di esse.
Valore di soglia minimo	$I_{q,4a}^{min}$	Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti concessionari autostradali.
Valore di soglia di equilibrio	$I_{q,4a}^{eq}$	Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti concessionari autostradali.
Valore di soglia massimo	$I_{q,4a}^{max}$	Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti concessionari autostradali.

Denominazione Indicatore	$I_{q,4b}$	Indice di rugosità della pavimentazione
Descrizione indicatore		Misurazione degli effetti dell'interazione fra pneumatico e pavimentazione autostradale, effettuata con mezzi elettromeccanici per ciascuna tratta elementare. Dato rilevato semestralmente, nei periodi preventivamente indicati dagli Uffici dell'Autorità.
Peso indicatore	$p_{q,4b}$	4/100
Unità di misura		m/km
Metrica di calcolo		Parametro IRI (International roughness index), misurato per ciascuna tratta elementare con macchina ARAN, sulla corsia di marcia caratterizzata dal massimo degrado.
Verso della metrica	<	Decrescente
Livello di aggregazione		Valore medio dell'intera rete gestita a partire dai valori misurati per ciascuna tratta elementare, ponderati per la lunghezza di ciascuna di esse.
Valore di soglia minimo	$I_{q,4b}^{min}$	Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti concessionari autostradali.
Valore di soglia di equilibrio	$I_{q,4b}^{eq}$	Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti concessionari autostradali.
Valore di soglia massimo	$I_{q,4b}^{max}$	Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti concessionari autostradali.

e) aggiornamento dinamico delle informazioni tramite pannelli a messaggio variabile

Denominazione Indicatore	$I_{q,5}$	Informazione tramite pannelli a messaggio variabile (PMV)
Descrizione indicatore		Tempo medio, espresso in secondi, che intercorre tra la registrazione di un evento presso il centro di controllo e il successivo inoltro al PMV, sulla base di un set di eventi: incidente, evento meteo, code, ostacolo.
Peso indicatore	$p_{q,5}$	5/100
Unità di misura		Secondi
Metrica di calcolo		Registrazione su applicativo del centro di controllo per ciascun evento.
Verso della metrica	<	Decrescente
Livello di aggregazione		Media annua del tempo registrato per ciascun evento.
Valore di soglia minimo	$I_{q,5}^{min}$	Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti concessionari autostradali.
Valore di soglia di equilibrio	$I_{q,5}^{eq}$	Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti concessionari autostradali.
Valore di soglia massimo	$I_{q,5}^{max}$	Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti concessionari autostradali.

f) customer satisfaction rispetto ai livelli di servizio complessivo e specifico per aree di interesse definite dal concedente

Denominazione Indicatore	$I_{q,6}$	Indice di soddisfazione degli utenti
Descrizione indicatore		Indice calcolato in esito ad una indagine di customer satisfaction somministrata annualmente agli utenti da parte di un soggetto terzo indipendente
Peso indicatore	$p_{q,6}$	25/100
Unità di misura		Percentuale
Metrica di calcolo		Percentuale di utenti soddisfatti del livello di servizio reso dal concessionario per le seguenti aree di interesse: sicurezza stradale (peso: 30); informazione (peso: 30); esazione pedaggio (peso: 30); aree di servizio e sosta (peso: 10).
Verso della metrica	>	Crescente
Livello di aggregazione		Media ponderata del punteggio ottenuto in ciascuna delle aree di interesse, sulla base dei rispettivi pesi come sopra definiti.
Valore di soglia minimo	$I_{q,6}^{min}$	definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti concessionari autostradali.
Valore di soglia di equilibrio	$I_{q,6}^{eq}$	definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti concessionari autostradali.
Valore di soglia massimo	$I_{q,6}^{max}$	Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti concessionari autostradali.

- 20.6 I valori di soglia per ciascuno degli indicatori specifici di qualità sono rideterminati dall'Autorità, per ciascuna concessione, in occasione di ogni aggiornamento quinquennale del PEF, nell'ambito del procedimento di cui alla Misura 7 dell'Allegato A alla delibera n. **119**/2025 del **11/11**/2025.
- 20.7 Il meccanismo di cui alla presente misura trova applicazione per cinque anni a partire dal secondo anno di ogni periodo regolatorio, e dispiega conseguentemente i suoi effetti fino al primo anno del periodo regolatorio successivo.
- 20.8 Il meccanismo di cui alla presente misura trova prima applicazione a partire dal 1° gennaio 2027. Conseguentemente, ciascun concessionario è tenuto a fornire all'Autorità, secondo le modalità e i termini dalla stessa definite, le informazioni necessarie per l'analisi delle performances e il calcolo dei valori di soglia per ciascuno degli indicatori specifici di qualità, con riferimento, ove possibile, almeno alle annualità 2024 e 2025.
- 20.9 L'Autorità assicura il monitoraggio e la vigilanza sull'applicazione, da parte dei soggetti interessati, delle disposizioni di cui alla presente Misura, secondo le modalità e i termini di cui alla Misura 6

dell'Allegato A alla delibera n. **119**/2025 del **119**/2025, mediante l'utilizzo degli strumenti di cui al Titolo 5 del medesimo provvedimento.

21. Adeguamento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti

21.1 Con riferimento alla formula di adeguamento tariffario di cui al punto 18.1, la componente $\Delta T_{K,(t+1)}$ è costituita da due sub-componenti, con le seguenti modalità:

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

Tali sub-componenti rispondono a diversi obiettivi:

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

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

con

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

dove:

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

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

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

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

- la seconda sub-componente ($H_{K,(t+1)}$) rappresenta la penalità applicabile nel caso in cui il ritardo nell'effettuazione degli investimenti sia imputabile al concessionario, al fine di disincentivare il posticipo degli investimenti stessi, fatti salvi i meccanismi di penalità previsti dalla convenzione, che possono arrivare anche alla revoca della stessa, e si determina come segue:

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

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_e — indica il tasso di remunerazione del capitale investito (WACC), come determinato sulla base di quanto previsto al punto 13.1.

Con riferimento alla formula di adeguamento tariffario di cui alla Misura 19, la componente ($\Delta T_{K,(t+1)}$) è costituita da due sub-componenti, ossia:

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

21.1 Sub-componente tariffaria correlata alla effettiva realizzazione degli Investimenti del Programma degli investimenti

1. La sub-componente $(\Delta T_{IK,(t+1)})$ è correlata all'importo degli investimenti effettivamente realizzati rispetto a quanto programmato, ex ante, nel PEF vigente con riferimento al corrente periodo regolatorio, e si calcola con le seguenti modalità:

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

con

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

dove:

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

α_t indica il rapporto fra i costi di capitale afferente agli investimenti effettivamente realizzati, relativa all'anno t , e i costi di capitale afferente agli investimenti programmati, relativa al medesimo periodo;

$C_{a,r,(t+1)}^*$ indica i costi di ammortamento, riferiti all'anno $t + 1$, afferenti agli asset reversibili al termine del rapporto concessorio, così come riportati nell'aggiornamento annuale del PFR per l'anno $t + 1$, determinati in conformità a quanto previsto dalla Misura 13;

$C_{rc,ES,(t+1)}^*$ indica i costi di remunerazione del capitale, riferiti all'anno $t + 1$, afferenti al Capitale investito netto relativo alle immobilizzazioni in esercizio, nonché a quelle in corso assoggettate ad ammortamento finanziario, così come riportati nell'aggiornamento annuale del PFR per l'anno $t + 1$;

$C_{rc,LIC,(t+1)}^*$ indica i costi di remunerazione del capitale, riferiti all'anno $t + 1$, afferenti al Capitale investito netto relativo alle immobilizzazioni in corso assoggettate ad ammortamento a vite utili regolatorie ovvero di cui alla Misura 13.8, lettera a), così come riportati nell'aggiornamento annuale del PFR per l'anno $t + 1$;

$C_{a,r,(t+1)}$ indica i costi di ammortamento, riferiti all'anno $t + 1$, afferenti agli asset reversibili al termine del rapporto concessorio, così come riportati nell'aggiornamento del PFR per l'anno t , determinati in conformità a quanto previsto dalla Misura 13;

$C_{rc,ES,(t+1)}$ indica i costi di remunerazione del capitale, riferiti all'anno $t + 1$, afferenti al Capitale investito netto relativo alle immobilizzazioni in esercizio, nonché a quelle in corso assoggettate ad ammortamento finanziario, così come riportati nell'aggiornamento del PFR per l'anno t ;

$C_{rc,LIC,(t+1)}$ indica i costi di remunerazione del capitale, riferiti all'anno $t + 1$, afferenti al Capitale investito netto relativo alle immobilizzazioni in corso assoggettate ad ammortamento a vite utili regolatorie ovvero di cui alla Misura 13.8, lettera b), così come riportati nell'aggiornamento del PFR per l'anno t .

2. Al fine di consentire all'Autorità l'esercizio delle proprie prerogative in ordine alla corretta applicazione del Sistema tariffario, è necessario che il concedente, entro il termine di cui alla Misura 23, trasmetta all'Autorità medesima, su supporto informatico elaborabile e aperto nelle formule di calcolo, avvalendosi

degli strumenti di cui al Titolo 5 dell'Allegato A alla delibera n. **119**/2025 del **119**/2025, ogni informazione, anche quantitativa, necessaria ai fini del calcolo della sub-componente ($\Delta T_{K,(t+1)}$) e delle conseguenti valutazioni di ART in merito all'adeguamento tariffario proposto per l'annualità successiva a quella in corso, con separato e documentato riferimento alle fattispecie di seguito elencate:

- a) **Investimenti effettivamente realizzati dal concessionario rispetto a quanto programmato nel PEF vigente:**

Il concedente fornisce evidenza, distintamente per ciascun intervento riconosciuto in tariffa nel PEF vigente e contenuto nel Programma degli Investimenti allegato al PFR, dell'importo, al lordo di eventuali contributi a fondo perduto, delle opere effettivamente realizzate nell'annualità in corso, sulla base dei dati consuntivi e preconsuntivi disponibili al 30 settembre di ogni anno, fornendo altresì separata evidenza di eventuali contributi a fondo perduto associati a ciascun intervento

- b) **Conguaglio relativo ai dati a consuntivo dell'anno precedente quello in corso:**

Il concedente fornisce evidenza, distintamente per ciascun intervento riconosciuto in tariffa nel PEF vigente e contenuto nel Programma degli Investimenti allegato al PFR, di eventuali scostamenti fra l'importo a preconsuntivo dichiarato nel corso dell'annualità precedente – assunto per l'adeguamento tariffario riferibile all'annualità in corso – e l'importo a consuntivo relativo al medesimo periodo, preventivamente validato dal concedente stesso.

- c) **Interventi di carattere urgente ed indifferibile, dovuti a cause di forza maggiore:**

Il concedente fornisce evidenza, distintamente per ciascuno di essi, di eventuali interventi di carattere urgente e indifferibile correlati a cause di forza maggiore, che, non riconosciuti in tariffa nel PEF vigente ma approvati in linea tecnica dal concedente stesso sulla base di motivate e documentate esigenze, dovranno essere realizzati nelle residue annualità del periodo tariffario a partire dall'anno in corso e pertanto inseriti, con separata evidenza, nel Programma degli Investimenti allegato al PFR, fornendone altresì: (i) il cronoprogramma di realizzazione e i conseguenti importi annualmente riconosciuti in tariffa; (ii) il relativo importo delle opere effettivamente realizzate nell'annualità in corso, sulla base dei dati consuntivi e preconsuntivi disponibili.

- d) **Aggiornamenti del cronoprogramma degli investimenti già programmati:**

Fermo restando che l'importo complessivo ammesso in tariffa in riferimento a ciascun intervento programmato può essere oggetto di variazione solo all'atto dell'aggiornamento quinquennale del PEF, il concedente fornisce evidenza, distintamente per ciascun intervento, di eventuali adeguamenti, formalmente autorizzati dal concedente stesso, del cronoprogramma di realizzazione e dei conseguenti scostamenti degli importi annualmente riconosciuti in tariffa, rispetto a quanto contenuto nel Programma degli Investimenti allegato al PFR per le annualità residue del periodo regolatorio, a partire dall'anno successivo a quello in corso.

3. Con riferimento a ciascuna delle fattispecie di variazione di cui al punto 2, il concedente è tenuto, infine, a fornire evidenza, attraverso adeguati prospetti di riconciliazione redatti secondo gli schemi di contabilità regolatoria adottati dall'Autorità, degli importi complessivi annui.

4. Resta fermo che:

- a) *nessuna delle variazioni di cui al punto 2 potrà comportare effetti retroattivi sui livelli tariffari praticati nell'annualità in corso e negli anni precedenti;*

b) nel caso di cui al punto 2, lettera d), con riferimento allo scostamento degli importi annualmente riconosciuti in tariffa, rispetto a quanto programmato nel PEF vigente per le annualità residue del periodo regolatorio, la relativa ammissibilità è strettamente condizionata al rispetto di entrambi i seguenti requisiti:

- i) i nuovi importi riconosciuti in tariffa riguardano interventi già programmati e dichiarati ammissibili ai fini tariffari per il periodo regolatorio corrente o, al limite, per quello immediatamente successivo;**
- ii) i nuovi importi riconosciuti in tariffa riguardano interventi afferenti alle stesse tipologie di opere e/o tratte autostradali interessate dalla programmazione per il periodo regolatorio corrente.**

5. Nell'ambito dell'attività di monitoraggio di cui alla Misura 23 l'Autorità verifica puntualmente l'ammissibilità tariffaria delle variazioni di cui al punto 2 eventualmente apportate dal concedente alla programmazione degli investimenti inclusa nel PEF vigente, anche alla luce dell'allocazione dei rischi.

21.2 Sub-componente tariffaria correlata alla responsabilità del concessionario

1. La seconda sub-componente ($\Delta H_{K,(t+1)}$) rappresenta la penalità tariffaria 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:

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

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;

2. Spetta al concessionario l'onere di provare l'inesistenza di proprie responsabilità con riguardo alla mancata realizzazione degli investimenti programmati, in ragione della presenza di cause di forza maggiore.

3. Il meccanismo di penalità così descritto non si applica alle immobilizzazioni in corso assoggettate al criterio di ammortamento a vite utili regolatorie di cui alla Misura 13.8, lettera b, ovvero alle immobilizzazioni di cui alla Misura 13.7.

21.3 Penalità per la ritardata realizzazione degli investimenti non recuperabili in tariffa

1. La penalità applicabile in relazione alla ritardata realizzazione degli investimenti non recuperabili in tariffa si determina come segue:

$$Z_{(t+1)} = (I_{a,t}^*) \cdot 5\% + (I_{b,t}^*) \cdot 5\%$$

dove:

$I_{a,t}^*$ Indica, per gli investimenti programmati ma non riconosciuti in tariffa, ivi incluso l'ammontare pro-quota di ciascun intervento incluso nel Programma degli Investimenti e coperto da contributi pubblici, l'ammontare degli investimenti non realizzati cumulati fino all'anno t ;

$I_{b,t}^*$ Indica, per investimenti in asset reversibili al termine del rapporto concessorio, la cui copertura del relativo capitale investito netto è garantita dal fondo di cui alla Misura 25-ter, l'ammontare degli investimenti non realizzati cumulati fino all'anno t ;

2. La penalità di cui al punto 1 determina l'obbligo per il concessionario, su base annuale, di mettere a disposizione del concedente il relativo ammontare $Z_{(t+1)}$ per le seguenti finalità:

a) alimentazione dei seguenti Fondi di cui all'articolo 12, comma 5, della l. 193/2024: (i) Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale; (ii) Fondo per il riequilibrio economico-finanziario delle concessioni;

b) ogni altra destinazione ritenuta utile dal concedente stesso, purché a beneficio del settore autostradale.

3. Il concedente, entro il termine di cui alla Misura 7 dell'Allegato A alla delibera n. $\text{[redacted]}/2025$ del $\text{[redacted]}/2025$, trasmette all'Autorità, su supporto informatico elaborabile e aperto nelle formule di calcolo, avvalendosi degli strumenti di cui al Titolo 5 dell'Allegato A alla delibera n. $\text{[redacted]}/2025$ del $\text{[redacted]}/2025$, ogni informazione anche quantitativa in ordine all'effettiva realizzazione degli investimenti programmati ma non riconosciuti in tariffa, fornendo separata evidenza: (i) dei lavori e le opere non riconosciute in tariffa perché a carico del concessionario; (ii) delle quote di ciascun intervento incluso nel Programma degli Investimenti e coperte da contributi a fondo perduto, (iii) degli investimenti realizzati in compensazione dell'eventuale ammontare di sovra-rendimento di cui alla Misura 25-ter.

22. Poste figurative

~~22.1 Per garantire la gradualità dell'evoluzione tariffaria, è possibile per il concessionario, ex ante, prevedere, per ciascun anno del periodo concessorio, l'inclusione di poste figurative di segno positivo o negativo, al fine di anticipare o posticipare la contabilizzazione dei costi ammessi rispetto all'anno di effettiva competenza, a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico-finanziaria all'interno del periodo concessorio di cui al punto 4.2. Dette poste figurative ex ante sono state inserite nella formula di cui al punto 18.~~

~~22.2 Per assicurare il mantenimento della neutralità economico-finanziaria, il livello delle poste figurative, per gli anni da $t + 1$ alla fine del periodo concessorio, deve essere annualmente ricalcolato sulla base dei meccanismi di adeguamento annuale della componente tariffaria di costruzione. La componente $\Delta T_{K,(t+1)}$ di cui al punto 21 deve essere pertanto ulteriormente adeguata a seguito di tale ricalcolo.~~

22.1 Generalità

1. Fatte salve le previsioni di cui alla Misura 25-ter, è possibile, ex ante, prevedere, per ciascun anno del periodo concessorio, l'inclusione o la deduzione di poste figurative nei costi di capitale ammessi afferenti agli asset reversibili, a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico-finanziaria all'interno del periodo concessorio di cui alla di cui alla Misura 4, punto 2, lettera c).

2. Tali poste figurative ex ante afferiscono alla sola componente tariffaria di costruzione e sono ricomprese nella formula di cui alla Misura 18.

3. Le Poste Figurative, a credito ovvero a debito, sono riconducibili alle seguenti distinte sub-componenti, nel rispetto del relativo peso percentuale sui costi di capitale ammessi in ciascuna annualità:

a) componente di Poste Figurative PF_K correlata ai costi di rimborso del capitale riferibili agli asset reversibili, per la quale la valutazione della neutralità finanziaria è effettuata applicando, per la

*relativa attualizzazione, il tasso di remunerazione del capitale investito (WACC) di cui alla Misura 40 del Titolo 4 dell'Allegato A alla delibera n. **119**/2017 del **11**/12/2017;*

- b) componente di Poste Figurative PF_{rem} correlata ai costi di remunerazione del capitale riferibili agli asset reversibili, per la quale la valutazione della neutralità finanziaria è effettuata applicando, per la relativa attualizzazione, il tasso di inflazione programmata di cui alla Misura 16.*

4. Ai fini dell'assorbimento in tariffa, alle componenti di Poste Figurative di cui al punto 2, viene applicato il seguente ordine di priorità decrescente, fino al progressivo azzeramento dei rispettivi saldi:

- a) componenti correlate ai costi di capitale, a cui viene applicato il tasso di remunerazione del capitale investito (WACC) di cui alla Misura 40 del Titolo 4 dell'Allegato A alla delibera n. **119**/2017 del **11**/12/2017;*
- b) componenti correlate ai costi di remunerazione del capitale, a cui viene applicato il tasso di inflazione programmata di cui alla Misura 16.*

5. L'importo annuale da allocare a ciascuna delle componenti di cui al punto 2 si determina a partire dal rispettivo peso percentuale dei costi di rimborso e remunerazione del capitale, sui costi di capitale ammessi nella medesima annualità.

6. Per le sole annualità che risultassero caratterizzate dall'assenza di costi regolatori afferenti alla componente tariffaria di costruzione, le eventuali poste figurative da appostare a debito si considerano interamente riconducibili alla sub-componente correlata ai costi di remunerazione del capitale.

7. Per assicurare il mantenimento della neutralità economico-finanziaria, il livello delle poste figurative, per gli anni da $t + 1$ alla fine del periodo concessorio, deve essere annualmente ricalcolato sulla base dei meccanismi di adeguamento annuale della componente tariffaria di costruzione. La componente $\Delta T_{K,t+1}$, di cui alla Misura 21 deve essere pertanto ulteriormente adeguata a seguito di tale ricalcolo.

8. L'eventuale inclusione o deduzione di poste figurative di cui al punto 2 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.

9. 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 di cui al punto 4, e non può confluire nel valore di subentro da corrispondersi da parte del concessionario subentrante.

22.2 Disposizioni specifiche

1. Qualora intenda applicare il meccanismo di poste figurative di cui alla presente Misura, il concessionario è tenuto ad effettuare una puntuale valutazione degli effetti a lungo termine delle variazioni tariffarie risultanti dall'applicazione del meccanismo stesso, anche in ordine alla relativa sostenibilità per gli utenti. Detta valutazione dovrà essere adeguatamente rappresentata nella documentazione di accompagnamento della proposta tariffaria all'Autorità, insieme alle valutazioni del concedente al riguardo.

2. Il concessionario, nell'ambito della proposta di PEF, presenta uno scenario in cui, nel caso di tariffe unitarie crescenti in misura superiore al tasso di inflazione programmata, la dinamica tariffaria sia realizzata con una successione di incrementi annui decrescenti nel tempo e tali per cui, all'ultimo anno della concessione, il livello tariffario della componente di costruzione non ecceda in misura rilevante i costi unitari correlati alla stessa annualità.

3. In tal caso, sono ritenute accettabili dinamiche che prevedano, ad esempio, il seguente rapporto fra i livelli tariffari di annualità consecutive, basato su una progressione geometrica:

$$\mu = \frac{\Delta T_{K,t-1}}{\Delta T_{K,t}} = (1,3 \div 1,7)$$

dove:

μ indica il fattore di riduzione nel tempo dell'incremento annuo, compreso fra 1,3 e 1,7;

$\Delta T_{K,t}$ rappresenta l'incremento annuo della componente tariffaria di costruzione previsto per l'anno t ;

$\Delta T_{K,t-1}$ rappresenta l'incremento annuo della componente tariffaria di costruzione previsto per l'anno $t - 1$.

Il fattore di riduzione μ è applicato in combinazione con una quota τ del tasso di inflazione programmata \hat{P}_t di cui alla Misura 16, secondo la seguente dinamica:

$$\Delta T_{K,t} = \max (\Delta T_{K,t-1}/\mu; \tau \cdot \hat{P}_t)$$

dove:

$\Delta T_{K,lin}$ rappresenta l'incremento annuo costante della componente tariffaria di costruzione che, se applicato per ogni annualità residua della concessione, assicurerebbe il rispetto della condizione di neutralità finanziaria di cui alla Misura 22.1;

τ indica la quota di inflazione programmata da utilizzare nel calcolo, con un valore che deve essere compreso nell'intervallo fra 50% e 100%.

4. Resta fermo che il concessionario, per ragioni di manifesta, oggettiva e documentata evidenza, può rappresentare all'Autorità, per il tramite del concedente, un diverso andamento temporale delle poste figurative, basato in ogni caso sul rispetto del principio di contenimento dei costi per gli utenti sull'intero orizzonte concessorio.

5. Al fine di assicurare che il meccanismo di poste figurative sia effettivamente applicato alla sola componente tariffaria di costruzione, il concessionario, nell'ambito della proposta di PEF, presenta uno scenario in cui la componente tariffaria di gestione e la componente tariffaria per oneri integrativi non siano interessate dall'applicazione di poste figurative, ossia che tali componenti mantengano annualmente lo stesso livello determinato a monte dell'applicazione del meccanismo stesso.

22-bis Meccanismo di contenimento dei maggiori ricavi mediante revenue sharing

1. A partire dal periodo regolatorio successivo a quello di prima applicazione del Sistema tariffario dell'Autorità, nel caso in cui lo scostamento, calcolato secondo le previsioni della presente misura, dei ricavi da traffico a pre-consuntivo risultanti alla fine del periodo regolatorio trascorso, rispetto a quelli previsti ex ante, sia positivo e superiore ad una soglia predeterminata, pari a +2%, una percentuale $\gamma\%$ del montante medio annuo del maggior ricavo, 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, posta a decremento dell'eventuale valore di subentro.

2. Detto maggior ricavo è calcolato come differenza tra:

- a) i ricavi, al netto degli eventuali ulteriori oneri, scaturenti dalla sommatoria delle singole tariffe medie unitarie in vigore, per ogni classe tariffaria elementare, in ciascuna annualità, tenuto

conto delle modulazioni tariffarie assunte di cui alla Misura 6, moltiplicate per i rispettivi volumi di traffico effettivi consuntivati;

- b) i ricavi, al netto degli eventuali ulteriori oneri, scaturenti dalla sommatoria delle singole tariffe medie unitarie in vigore, per ogni classe tariffaria elementare, in ciascuna annualità, tenuto conto delle modulazioni tariffarie assunte di cui alla Misura 6, moltiplicate per i rispettivi volumi di traffico previsti ex ante.*

3. Il valore della percentuale $\gamma\%$, positiva e crescente da 50% a 100% al crescere dello scostamento di cui al punto 1 da +2% (valore della soglia predeterminata) a +10%, è determinato mediante interpolazione lineare, con applicazione della seguente formula:

$$\gamma\% = 50\% + \frac{(S - 2\%) \cdot (100\% - 50\%)}{(10\% - 2\%)}$$

con:

$$S > 2\%$$



dove:

$\gamma\%$ *indica la percentuale di maggiore ricavo da registrare a deduzione dei costi o a decremento dell'eventuale valore di subentro;*

S *indica il rapporto fra:*

- la differenza, positiva, fra i ricavi da traffico di cui al punto 2, lettera a) e quelli di cui al punto 2 lettera b), non maggiorati del 2%;*
- i medesimi ricavi da traffico di cui al punto 2 lettera b), non maggiorati del 2%.*

4. 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 punto 1.

5. L'Autorità assicura il monitoraggio e la vigilanza sull'applicazione, da parte dei soggetti interessati, delle disposizioni di cui alla presente Misura, secondo le modalità e i termini di cui alla Misura 6 dell'Allegato A alla delibera n. /2025 del /2025, mediante l'utilizzo degli strumenti di cui al Titolo 5 del medesimo provvedimento.



23. Monitoraggio annuale della qualità e degli investimenti

~~23.1 Sulla base dei dati consuntivi e pre-consuntivi disponibili al 30 settembre di ogni anno, il concessionario fornisce al concedente tutte le informazioni necessarie per la determinazione della componente tariffaria integrativa di cui al punto 18.1, nonché la conseguente proposta di aggiornamento del Piano Finanziario Regolatorio.~~

~~23.2 Effettuate le necessarie verifiche, il concedente, entro il 31 ottobre di ogni anno, formula la proposta di aggiornamento tariffario annuale, recante, in particolare, la determinazione:~~

- ~~a) dei coefficienti di cui al punto 20;~~
- ~~b) dei coefficienti α_k e γ_k di cui al punto 20.1;~~
- ~~c) del ricalcolo delle poste figurative di cui al punto 0.~~

~~La suddetta proposta è trasmessa, entro i successivi 15 giorni, all'Autorità.~~

- ~~23.3 Nell'esercizio delle funzioni di cui all'art. 37, comma 2, lettera c), del decreto legge n. 201/2011, l'Autorità verifica la corretta applicazione dei principi e dei criteri da essa fissati, entro 15 giorni dal ricevimento della proposta formulata dal concedente.~~
- 23.1 Con particolare riferimento alla verifica dell'adeguamento annuale dei livelli tariffari nel corso del periodo tariffario, sulla base dei dati consuntivi e pre-consuntivi disponibili al 30 settembre di ogni anno, entro il 15 ottobre 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 pertinenti componenti tariffarie, comprendente la conseguente proposta di aggiornamento del PFR.**
- 23.2 Il concedente, entro il 31 ottobre di ogni anno, trasmette all'Autorità e al concessionario gli esiti delle proprie verifiche in merito:**
- a) all'applicazione dei meccanismi di penalità/premi con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi, secondo le modalità di cui alla Misura 20;**
 - b) all'applicazione dell'adeguamento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti, secondo le modalità di cui alla Misura 21;**
 - c) al conseguente ricalcolo delle poste figurative, secondo le modalità di cui alla Misura 22.**
- 23.3 Entro il 15 ottobre di ogni anno, il concessionario procede all'eventuale conseguente aggiornamento del PFR e lo trasmette al concedente e all'Autorità.**
- 23.4 Entro 30 giorni dal ricevimento della documentazione relativa ai punti 23.2 e 23.3, l'Autorità formula eventuali rilievi al concedente, per i profili di propria competenza. Il termine può essere prorogato, su richiesta dell'Autorità, di ulteriori 15 giorni per eventuali motivate esigenze istruttorie e integrazioni documentali. Nel caso in cui le informazioni risultino incomplete, errate o inesatte, i suddetti termini si considerano sospesi fino al ricevimento della documentazione corretta e completa, fatto salvo l'eventuale esercizio dei poteri sanzionatori dell'Autorità.**
- 23.5 L'Autorità accerta, anche mediante l'utilizzo degli strumenti di cui al Titolo 5 dell'Allegato A alla delibera n. /2025 del /2025, la corretta applicazione del Sistema tariffario e il recepimento delle eventuali prescrizioni formulate.**

Sezione 4

24. Obblighi di separazione contabile



- 24.1 Il concessionario, adottando i criteri di costo definiti nella Sezione 2 e l'allegato format di contabilità regolatoria, è tenuto ad allocare le componenti economiche e patrimoniali, in coerenza con i bilanci di esercizio:
- a) alle singole tratte autostradali, come identificate nell'oggetto della concessione;
 - b) alle singole attività come definite dal punto 0, con specificazione delle operazioni intervenute con parti correlate.
- 24.2 Il binomio tratta-attività costituisce l'unità elementare di riferimento per il concessionario, al fine di adempiere agli obblighi di separazione contabile.
- 24.3 Ai fini della redazione della contabilità regolatoria, le suddette componenti economiche e patrimoniali potranno risultare di pertinenza:
- a) diretta ed esclusiva di una specifica attività e tratta;
 - b) di una pluralità di tratte e/o attività, in tal caso allocabili in base a specifici *driver*;
 - c) dell'insieme delle tratte e delle attività (incluse le spese generali), in tal caso allocabili in base a *driver* aggregati.
- 24.4 All'allocazione diretta ed esclusiva il concessionario provvede per le componenti economiche e patrimoniali che, in base ad evidenze documentali, risultino oggettivamente ed esclusivamente allocabili a specifiche attività o tratte.
- 24.5 Per le componenti economiche e patrimoniali di pertinenza di una pluralità di tratte e/o attività, l'allocazione a ciascuna di esse dovrà avvenire il più oggettivamente ed analiticamente possibile, sulla base di *driver* scelti in ragione della loro idoneità a misurare i consumi di risorse o la destinazione degli *asset* nell'ambito di una specifica attività o tratta. I *driver* utilizzati devono essere evidenziati nelle note illustrative alla contabilità regolatoria.
- 24.6 In linea generale ed in carenza di differenti criteri di pari trasparenza ed oggettività, la citata allocazione pro quota per singola tratta è effettuabile sulla base di uno o più dei seguenti parametri:
- volume di traffico registrato;
 - transiti;
 - estensione chilometrica;
 - caratteristiche strutturali e altimetriche dell'infrastruttura autostradale;
 - grado di obsolescenza dell'infrastruttura autostradale e degli impianti ad essa asserviti.
- 24.7 Le componenti economiche e patrimoniali ascrivibili al complesso delle tratte e delle attività del concessionario, nonché quelle non diversamente ripartibili tra le varie attività e/o tratte sulla base di *driver* pertinenti ed obiettivi, sono allocate alle varie attività e/o tratte in proporzione alle quantità precedentemente allocate in via diretta e pro-quota.

25. Obblighi informativi al concedente e all'Autorità

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

Sezione 5

25-bis Verifica delle condizioni di equilibrio economico-finanziario della concessione

- 1. Il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario discende dalla corretta allocazione del rischio operativo in sede di conclusione del contratto per effetto delle clausole contrattuali. L'Autorità monitora il mantenimento della assunzione del rischio pattuito dal 1° gennaio 2026 e fino alla scadenza della concessione.***
- 2. Sono prese in considerazione e allocate almeno le tipologie di rischio di cui all'Annesso W del Titolo 5 dell'Allegato A alla delibera n. /2025 del /2025.***
- 3. Nell'ambito del rischio operativo, il rischio di domanda è assunto dal concessionario sulla base della stima dei volumi di traffico risultante dall'esito della procedura di affidamento. Le previsioni di traffico non sono oggetto di aggiornamento nel corso della concessione, ad eccezione dei casi in cui la durata della medesima ecceda i 15 anni. In tale ipotesi, il concessionario può proporre una revisione delle stime di traffico a partire dalla conclusione del terzo periodo regolatorio, nei limiti del $\pm 10\%$ rispetto alle previsioni assunte in fase di gara previa valutazione e approvazione da parte dell'Autorità.***
- 4. Il concessionario si obbliga a far gravare gli effetti economici correlati al rischio di domanda esclusivamente sulla gestione economica della pertinente tratta autostradale.***
- 5. Fatto salvo l'art. 192 del Codice, a fronte dell'eventuale riduzione degli effettivi volumi di traffico rispetto ai valori stimati derivanti dall'applicazione delle metodologie descritte nel presente Titolo, riportati nell'apposito prospetto del PEF, il concessionario non ha diritto a richiedere la revisione del piano stesso.***
- 6. Nell'ambito dell'istruttoria propedeutica all'esercizio delle proprie competenze in occasione degli aggiornamenti/revisioni del PEF, l'Autorità, previa trasmissione da parte dell'ente concedente, 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 dalla data di applicazione della presente misura, e fino alla scadenza della concessione, in ragione dell'effettivo rischio operativo assunto dal concessionario. Ai fini della verifica del mantenimento dell'equilibrio economico-finanziario alla scadenza della concessione, i***

concessionari sono tenuti a trasmettere l'adeguata documentazione a consuntivo, avvalendosi degli strumenti adottati dall'Autorità al Titolo 5 dell'Allegato A alla delibera n. **119**/2017 del **11**/12/2017.

7. La verifica delle condizioni di equilibrio economico-finanziario della concessione avviene attraverso la valutazione periodica dei seguenti indicatori di convenienza economica e di sostenibilità finanziaria, da riferirsi esclusivamente alle attività autostradali ed alle attività accessorie:

- 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 dalla data di applicazione della presente misura, 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 post tax). Il costo medio ponderato del capitale è individuato come media, ponderata per il CIN, del valore applicato in ciascun periodo regolatorio, dalla data di applicazione della presente misura, e fino alla scadenza della concessione.

Tale tasso è rilevato con cadenza quinquennale a partire dall'inizio del primo periodo regolatorio utile;

- b) **Return on Invested Capital (ROIC) medio**: indica il valore medio del rapporto, calcolato per ciascun esercizio dalla data di applicazione della presente misura, e fino alla scadenza della concessione, fra il risultato operativo, al netto delle imposte figurative maturate sul medesimo reddito operativo, scaturente dalle attività autostradali ed accessorie, e la quota di capitale investito netto del concessionario afferente alle medesime attività. Tale valore medio per l'intero periodo considerato si ottiene ponderando il ROIC calcolato in ciascun anno con il relativo capitale investito netto, riferibile alla medesima annualità.

Tale tasso è rilevato con cadenza quinquennale a partire dall'inizio del primo periodo regolatorio utile.

- 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 dalla data di applicazione della presente misura, e fino alla scadenza della concessione, tenendo in considerazione il capitale proprio (Equity) permanentemente impiegato nell'iniziativa oggetto di concessione, inteso quale somma delle voci delle voci di Patrimonio netto corrispondenti a Capitale sociale, Riserva legale, Utili (perdite) portati a nuovo e Utili (perdite) dell'esercizio, con esclusione della quota parte di utile di esercizio deliberata ai fini della distribuzione ai soci a titolo di dividendo.

L'Equilibrio economico-finanziario è assicurato quando il TIR Equity tende al rendimento ammesso dall'Autorità sul capitale proprio (R_e post tax di cui alla Misura 14), calcolato come media, ponderata per il patrimonio netto in ciascun periodo regolatorio, del R_e post tax medio dalla data di applicazione della presente misura, e fino alla scadenza della concessione.

Tale tasso è rilevato con cadenza quinquennale a partire dall'inizio del primo periodo regolatorio utile.

- 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:

- i) il flusso di cassa operativo di progetto (FCFO – Free Cash Flow from Operations) così come individuato nel PEF per tale annualità;

ii) *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.

Tale media dell'indicatore è calcolata con cadenza quinquennale a partire dall'inizio del primo periodo regolatorio utile.



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:*

i) *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);*

ii) *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.

Tale media dell'indicatore è calcolata con cadenza quinquennale a partire dall'inizio del primo periodo regolatorio utile.

Gli schemi di calcolo per i predetti indicatori sono inclusi tra gli schemi di contabilità regolatoria adottati dall'Autorità al Titolo 5 dell'Allegato A alla delibera n. /2025 del /2025.

8. *Ai fini della verifica di cui al punto 3, per ciascuno dei seguenti indicatori sono individuati i relativi margini di tolleranza, da assumere al netto degli effetti della Misura 22-bis:*

TIR di progetto: *da -70 a +120 punti base rispetto al WACC medio;*

TIR Equity: *da -70 a +120 punti base rispetto al R_e medio;*

DSCR: *-0,1;*

LLCR: *-0,3.*



25-ter Meccanismo di recupero in relazione al rendimento ammesso sul capitale proprio

1. *L'Autorità verifica la sussistenza, dalla data di applicazione della presente misura, e fino alla scadenza della concessione, di un eventuale sovra/sotto-rendimento rispetto al rendimento ammesso dall'Autorità sul capitale proprio (R_e post tax), ovvero la possibilità che si verifichi una delle seguenti ipotesi:*

Sovra-rendimento: *$TIR\ Equity > R_e\ post\ tax\ medio + (120\ punti\ base)$*

Sotto-rendimento: *$TIR\ Equity < R_e\ post\ tax\ medio - (70\ punti\ base)$*

Resta fermo che il Tir Equity a consuntivo, alla scadenza della concessione, deve tendere al R_e .

2. *La misurazione di detto eventuale sovra/sotto-rendimento si effettua mediante l'applicazione dell'indicatore Valore attuale netto per l'Equity (VAN Equity), calcolato dalla data di applicazione della presente misura, e fino alla scadenza della concessione, secondo gli schemi di calcolo inclusi fra gli strumenti adottati dall'Autorità al Titolo 5 dell'Allegato A alla delibera n. /2025 del /2025.*

- 3. La sussistenza di un eventuale sovra-rendimento rispetto a quello ammesso dall'Autorità, determina l'obbligo per il concessionario, di accantonare su base annuale, a partire dalla prima annualità utile, quota parte dell'eventuale ammontare di sovra rendimento, di cui al punto precedente, nel passivo dello stato patrimoniale del bilancio di esercizio, in un fondo vincolato, 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, con conseguente copertura del relativo capitale investito netto regolatorio e dei connessi costi di capitale ai fini tariffari;**
 - b) riduzione dell'eventuale valore di subentro alla scadenza della concessione;**
 - c) alimentazione dei seguenti Fondi di cui all'articolo 12, comma 5, della l. 193/2024: (i) Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale; (ii) Fondo per il riequilibrio economico-finanziario delle concessioni;**
 - d) ogni altra destinazione ritenuta utile, purché a beneficio del settore autostradale.**
- 4. Con riferimento alla finalità di cui al punto 3, lettera a), la mancata o ritardata realizzazione degli investimenti ivi inclusi, in attività di manutenzione straordinaria e/o nuove opere comporta l'applicazione di un meccanismo di penalità in capo al concessionario, operante su base annuale, così come definito dalla Misura 21.3.**
- 5. Resta fermo che l'ammontare dell'eventuale sovra-rendimento di cui al punto 2 non può essere utilizzato al fine di compensare eventuali extra-costi correlati a variazioni in aumento del costo dei lavori per le attività di progettazione, costruzione e manutenzione dell'infrastruttura autostradale, così come individuati nella convenzione di concessione e nel PEF vigente del periodo regolatorio di riferimento.**
- 6. In caso di accertamento da parte dell'Autorità di sussistenza di un eventuale sotto-rendimento sul capitale proprio rispetto a quello ammesso dall'Autorità, 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.**
- 7. L'Autorità assicura, anche mediante l'utilizzo degli strumenti di cui al Titolo 5 dell'Allegato A alla delibera n. 1/2025 del 1/2025, il monitoraggio e la vigilanza sull'applicazione, da parte dei soggetti interessati, del meccanismo di recupero dell'eventuale sovra/sotto-rendimento dalla data di applicazione della presente misura, secondo le modalità e i termini di cui alle Misure 6 e 7 dell'Allegato A alla delibera n. 1/2025 del 1/2025, e sulla base di un PEF rimodulato da parte del concessionario di concerto con l'ente concedente.**

25-quater Sostenibilità dei livelli tariffari

- 1. Il recupero dei costi ammissibili attraverso l'applicazione della tariffa unitaria media integrata di cui alla Misura 5 deve risultare compatibile con una condizione di sostenibilità dei livelli tariffari da parte degli utenti autostradali, durante il periodo concessorio residuo, tenuto anche conto del tasso di inflazione programmata di cui alla Misura 16.**
- 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, 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 al periodo concessorio residuo, trasmettendo tra l'altro**

all'Autorità 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, anche delle evidenze sull'elasticità della domanda retail di cui al punto 2.*
- 4. Nell'ambito delle procedure di aggiornamento o revisione del PEF, al fine di rispettare il principio di sostenibilità dei livelli tariffari per gli utenti autostradali, l'ente concedente e il concessionario, nella definizione di un programma degli investimenti bilanciato, durante il periodo concessorio residuo, anche in relazione agli esborsi finanziari, tengono adeguatamente conto:*
 - a) delle stime dei volumi di traffico,*
 - b) delle relative evidenze sull'elasticità della domanda di cui al punto 2,*
 - c) della disciplina dello strumento regolatorio delle poste figurative di cui alla Misura 22, nonché*
 - d) della disciplina dell'eventuale valore di subentro e del correlato criterio di ammortamento a vita utile tecnico-regolatoria di cui alla Misura 13.*

ALLEGATI

Tabella 1 Schema di contabilità regolatoria

CONCESSIONARIA:		ATTIVITÀ AUTOSTRADALI		ATTIVITÀ ACCESSORIE						Importi non pertinenti	TOL-VE	TOTALE parti correlate
Anno		Gestione	Costruzione	Aree di servizio			Servizi tecnologici ed informatici	Altre attività accessorie				
Tratta		Totale di cui: verso parti correlate	Totale di cui: verso parti correlate	Rifornimento	Ristoro	Altro						
1.a	Ricavi lordi											-
1.b	Quota tariffaria retrocessa per concessione o subconcessione (canone)											-
1.c	Quota tariffaria retrocessa per sovraccanone ANAS											-
1.d	Oneri per la circolazione sulle autostrade dei mezzi d'opera (art. 34 CdS)											-
1.e	Altri ricavi retrocessi per legge											-
1.f	Contributi in conto esercizio											-
1.g	Contributi in conto impianti											-
1	Ricavi netti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.a	Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci											-
2.b	Costi per servizi											-
2.c	Costi per godimento beni di terzi											-
2.d	Costo del personale											-
2.f	Altri costi operativi											-
2.g	Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci											-
2.h	Oneri diversi di gestione											-
2	Totale costi operativi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.1	Totale costi operativi al netto dei ricavi retrocessi per legge	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3=1-2.1	Risultato operativo lordo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.a	Ammortamenti delle immobilizzazioni materiali autofinanziate											-
4.a.I	di cui: ammortamenti delle immobilizzazioni materiali autofinanziate - devolvibili											-
4.a.II	di cui: ammortamenti delle immobilizzazioni materiali autofinanziate - non devolvibili											-
4.b	Ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali autofinanziate											-
4.b.I	di cui: ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali autofinanziate - devolvibili											-
4.b.II	di cui: ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali autofinanziate - non devolvibili											-
4.c	Ammortamenti delle immobilizzazioni finanziarie con contributi pubblici in conto impianti											-
4	Totale ammortamenti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5=3-4	Risultato al lordo del costo del Capitale Investito Netto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6.a	Valore del Capitale Investito Netto Autofinanziato	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6.b	Valore del Capitale Investito Netto Finanziato con contributi pubblici											-
6.c	WACC utilizzato ai fini della valutazione del costo del Capitale Investito Netto	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	-
6=6.a*6.c	Costo del Capitale Investito Netto Autofinanziato	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7=5-6	Risultato al netto del costo del Capitale Investito Netto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8=2+4+6	Totale Costi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9	Unità operative (Veicoli km)											-
10=8/9	Totale Costi per unità operativa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11	Totale costi ammessi al lordo del margine commerciale	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	Totale margine commerciale	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13	Quota margine commerciale da portare in abbattimento dei costi ammessi	100%										-
14=11-12*13	Totale costi ammessi al netto del margine commerciale	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15=14/9	Totale costi ammessi al netto del margine commerciale per unità operativa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Composizione del Capitale Investito Netto Autofinanziato												
IMM.1	Costi di impianto e di ampliamento											-
IMM.2	Costi di sviluppo											-
IMM.3	Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno											-
IMM.4	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili											-
IMM.5	Avviamento											-
IMM.6	Immobilizzazioni in corso e acconti											-
IMM.7	Altre											-
MAT.1	Terreni e fabbricati											-
MAT.2	Impianti e macchinario											-
MAT.3	Attrezzature industriali e commerciali											-
MAT.4	Altri beni											-
MAT.5	Immobilizzazioni in corso e acconti											-
CCN	Capitale Circolante Netto											-
Ridistribuzione del Capitale Investito Netto Autofinanziato												
IMM.A	Immobilizzazioni immateriali devolvibili											-
IMM.B	Immobilizzazioni immateriali non devolvibili											-
MAT.A	Immobilizzazioni materiali devolvibili											-
MAT.B	Immobilizzazioni materiali non devolvibili											-
Rendicontazione delle spese per investimenti												
INV.IMM.DEV	Investimenti in immobilizzazioni immateriali devolvibili											-
INV.IMM.DEV.P	di cui: quota finanziata con contributi pubblici											-
INV.IMM.NDEV	Investimenti in immobilizzazioni immateriali non devolvibili											-
INV.IMM.NDEV.P	di cui: quota finanziata con contributi pubblici											-
INV.MAT.DEV	Investimenti in immobilizzazioni materiali devolvibili											-
INV.MAT.DEV.P	di cui: quota finanziata con contributi pubblici											-
INV.MAT.NDEV	Investimenti in immobilizzazioni materiali non devolvibili											-
INV.MAT.NDEV.P	di cui: quota finanziata con contributi pubblici											-
Ridistribuzione Gestionale dei costi operativi												
	Costo del lavoro											-
	Materie di consumo											-
	Manutenzioni											-
	di cui: pavimentazione											-
	di cui: stazioni											-
	di cui: collerie											-
	di cui: verde e pulizie											-
	di cui: necessità invernali											-
	di cui: altri elementi											-
	Pulizie											-
	Utenze											-
	Altre prestazioni da terzi											-
	Spese generali											-
	Costo per godimento beni di terzi											-
	Oneri diversi											-
Altre voci di conto economico												
ON.FIN	oneri finanziari											-
PROV.FIN	proventi finanziari											-

Tabella 2 Schema di Piano Finanziario Regolatorio

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