

Allegato A alla delibera n. 133/2018 del 19 dicembre 2018

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

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
SISTEMA TARIFFARIO DI PEDAGGIO	5
Sezione 1	5
1. Principi generali.....	5
2. Definizioni	7
3. Individuazione delle attività pertinenti	11
4. Finalità del sistema tariffario di pedaggio e applicazione del metodo del <i>price cap</i>	12
5. Tariffa unitaria media.....	14
6. Modulazione tariffaria.....	16
7. Ulteriori variazioni tariffarie	17
8. Ulteriori oneri.....	18
Sezione 2	19
9. Criteri generali di ammissibilità dei costi	19
10. Criteri di ammissibilità dei costi operativi	19
11. Trattamento dei margini da attività commerciali	21
12. Capitale Investito Netto (CIN)	22
13. Criteri di ammissibilità degli investimenti	24
14. Principi per la quantificazione degli investimenti in beni reversibili.....	24
15. Criteri di determinazione dei costi di capitale ai fini tariffari.....	25
16. Tasso di remunerazione del capitale investito.....	29
Sezione 3	32
17. Dinamica della componente tariffaria di gestione	32
18. Tasso di inflazione programmato.....	33
19. Obiettivo di incremento di produttività da efficientamento	34
20. Dinamica della componente tariffaria di costruzione	34
21. Dinamica della componente tariffaria per gli eventuali oneri di concessione	38
22. Adeguamento della tariffa unitaria media	38
23. Meccanismi di penalità/premi con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi.....	40
24. Adeguamento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti.....	48
25. Poste figurative	52
26. Meccanismo di contenimento degli extra-ricavi mediante <i>revenue sharing</i>	55
27. Monitoraggio annuale della qualità e degli investimenti.....	56
Sezione 4	58
28. Obblighi di separazione contabile	58
29. Obblighi informativi al concedente e all'Autorità	58
Sezione 5	59
29-bis Verifica delle condizioni di equilibrio economico-finanziario della concessione	59
29-ter Meccanismo di recupero in relazione al rendimento ammesso sul capitale proprio.....	61
29-quater Sostenibilità dei livelli tariffari	62
ALLEGATI	64
Tabella 1 Schema di contabilità regolatoria per tratta e attività	64
Tabella 2 Schema di Piano Finanziario Regolatorio.....	65

PREMESSA

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

- provvede "*a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali ed alle reti autostradali (...), nonché in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci in ambito nazionale, locale e urbano anche collegata a stazioni, aeroporti e porti*" (comma 2, lettera a);
- provvede "*a definire in relazione (...) alle diverse infrastrutture, il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture di trasporto*" (comma 2, lettera e);

Ai sensi del comma 2, lettera g), del citato art. 37, inoltre, l'Autorità provvede, "*con particolare riferimento al settore autostradale, a stabilire per le nuove concessioni nonché per quelle di cui all'art. 43, comma 1 e, per gli aspetti di competenza, comma 2 sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del price cap, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per ciascuna concessione; definire gli schemi di concessione da inserire nei bandi di gara relativi alla gestione o costruzione; a definire gli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per le nuove concessioni; a definire gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, allo scopo di promuovere una gestione plurale sulle diverse tratte e stimolare la concorrenza per confronto*".

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

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

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

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

in un accordo di partenariato tra soggetti pubblici, nel quale è prevista, in virtù delle disposizioni contenute nel citato art. 13 *bis* del d.l. 16 ottobre 2017, n. 148, la facoltà per gli enti territoriali concessionari di avvalersi di una società *in house*, quale modello organizzativo e funzionale per la gestione della concessione.

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

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

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

SISTEMA TARIFFARIO DI PEDAGGIO

Sezione 1

1. Principi generali

1.1 Il Sistema tariffario per la nuova concessione delle tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera g), del d.l. 201/2011, è basato sul metodo del *price cap*, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale.

1.2 Il Sistema tariffario è caratterizzato da:

- a) definizione di un periodo regolatorio su base quinquennale;
- b) distinzione delle attività tra:
 - b.1) direttamente soggette a regolazione tariffaria;
 - b.2) non direttamente soggette a regolazione tariffaria, ma rilevanti ai fini della destinazione della extraprofittabilità generata in virtù dello svolgimento di attività accessorie (v. punto 3.1, lettera b);
 - b.3) non pertinenti;
- c) definizione delle modalità di determinazione delle tariffe di pedaggio, attraverso:
 - c.1) individuazione del perimetro dei costi ammissibili del concessionario e relativa valorizzazione;
 - c.2) individuazione del livello tariffario massimo iniziale, da determinare *ex ante* avvalendosi dei riferimenti e dei criteri, di seguito specificati, in relazione alle singole componenti tariffarie ed alle correlate previsioni dei volumi di traffico;
 - c.3) applicazione del metodo del *price cap*, con determinazione a cadenza quinquennale dell'indicatore di produttività X, come fissato dall'Autorità (v. punto 19), a valere sulla componente tariffaria gestionale;
- d) definizione di un efficace meccanismo di salvaguardia, coerente con l'impostazione del modello incentrato sul metodo del *price cap*, finalizzato a trasferire direttamente, in termini di riduzione tariffaria, eventuali "extra ricavi" correlati al fatto che i volumi di traffico a consuntivo si rivelino eccessivamente superiori alle previsioni di traffico (potenzialmente sottostimate);
- e) definizione di un articolato meccanismo di penalità/premi per la qualità dei servizi offerti, volto a fornire al concedente, almeno nell'ambito di predefinite aree tematiche, la possibilità di individuare gli indicatori e i relativi obiettivi di qualità, monitorare il conseguimento degli obiettivi posti, valutare la performance del concessionario autostradale, e conseguentemente applicare immediatamente i meccanismi di penalità/premi con effetto diretto sulla tariffa all'utente;
- f) definizione di obblighi di separazione contabile a carico del concessionario e previsione del relativo sistema di contabilità regolatoria.

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:**
 - direttamente soggette a regolazione tariffaria;**
 - non direttamente soggette a regolazione tariffaria, ma rilevanti ai fini della destinazione della extraprofittabilità generata in virtù dello svolgimento di attività accessorie;**
 - 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 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 Concedente:** il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti²;
- 2.2 Concessionario:** ai sensi dell'articolo 13 – bis del d.l. 148/2017, le regioni che hanno sottoscritto il Protocollo di intesa del 14 gennaio 2016, con la facoltà di avvalersi di una società *in house*, quale modello organizzativo e funzionale per la gestione della concessione;
- 2.3 Periodo concessorio:** il periodo di durata della concessione sulla base del quale sono redatti il Piano Economico Finanziario e il Piano Finanziario Regolatorio.
- 2.4 Periodo regolatorio:** il periodo di cinque anni, al termine del quale sono soggetti ad aggiornamento il Piano Economico Finanziario ed il Piano Finanziario Regolatorio, nel rispetto dei principi e dei criteri stabiliti nel presente documento, anche correttivamente alla revisione dei parametri del *price cap* (tra i quali i costi — meglio definiti al punto 5.5 — riferibili all'Anno base, le previsioni di traffico e l'indicatore di produttività X) e del WACC.
- 2.5 Anno base:** l'ultimo esercizio per il quale sia disponibile un bilancio approvato nelle forme prescritte e certificato da società di revisione contabile, sulla cui base il concessionario sia in grado di predisporre i dati della contabilità regolatoria. Per il primo periodo regolatorio, si fa riferimento all'ultimo bilancio relativo alla precedente gestione, approvato e certificato nelle forme sopra descritte.
- 2.6 Anno ponte:** l'esercizio che si interpone tra l'Anno base ed il primo anno del periodo regolatorio, nel corso del quale il concessionario provvede agli adempimenti inerenti all'elaborazione ed alla presentazione al concedente ed all'Autorità della proposta di revisione del Piano Economico Finanziario e del Piano Finanziario Regolatorio.
- 2.7 Price cap:** il metodo di definizione e adeguamento tariffario, che identifica un vincolo superiore alla dinamica della componente tariffaria di gestione (come definita al punto 5.2), per ciascun anno del periodo regolatorio, nonché un riallineamento della stessa, attraverso l'applicazione dell'indicatore di produttività X.
- 2.8 Indicatore di produttività X:** il fattore percentuale di adeguamento annuale della componente tariffaria di gestione valido per ciascun periodo regolatorio (ed eventualmente modulato all'interno dello stesso), fissato dall'Autorità anche sulla base dell'obiettivo di incremento di efficienza minimo, come risultante dalle evidenze del modello econometrico di cui al punto 0. Esso è rideterminato alla fine di ogni periodo regolatorio.
- 2.9 Asset reversibili:** gli asset da devolvere gratuitamente al concedente alla scadenza della concessione, ammortizzati in ogni esercizio in relazione alla loro residua possibilità di utilizzazione, tenuto conto della durata della concessione.
- 2.10 Asset non reversibili:** gli asset prevalentemente costituiti da beni tangibili quali immobili, automezzi, mobili, arredi, macchine d'ufficio — non devolvibili gratuitamente al concedente alla scadenza della concessione, ammortizzati in ogni esercizio in relazione alla loro residua possibilità di utilizzazione, tenuto conto della vita utile e dell'eventuale valore residuo.

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

2.11 Modello econometrico delle frontiere di efficienza: il modello adottato dall'Autorità per individuare, sulla base di analisi di *benchmark* effettuate a partire dai dati storici dei concessionari autostradali nazionali, i costi efficienti degli stessi in funzione delle estese chilometriche delle tratte autostradali esercite. Tale modello, inizialmente posto a base della delibera n. 70/2016 per la definizione degli ambiti ottimali di gestione, è stato successivamente utilizzato per la determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale nell'ambito delle delibere n. 119/2017 e n. 73/2018.

2.12 Oneri di concessione: gli eventuali oneri specifici che il concessionario è tenuto a corrispondere allo Stato o ad altri soggetti preventivamente individuati, secondo modalità e tempistiche predeterminate, conseguenti ad eventuali obblighi di natura convenzionale afferenti all'affidamento in concessione delle tratte autostradali in questione.

2.13 Piano Finanziario Regolatorio (PFR): il modello unificato di pianificazione finanziaria regolatoria, che il concessionario redige in conformità allo schema adottato dall'Autorità (Allegato - Tabella 2), da allegare alla concessione e da aggiornare annualmente, per la verifica di conformità del sistema tariffario adottato.

2.14 Poste figurative: le componenti tariffarie figurative, di segno positivo o negativo, finalizzate ad assicurare gradualità nell'evoluzione della tariffa, anche al fine di evitare squilibri di sistema, ivi compreso il mancato coordinamento fra i flussi di cassa prodotti dalla gestione autostradale e i fabbisogni finanziari necessari per la realizzazione dei nuovi investimenti.

2.15 Revenue sharing: il meccanismo di salvaguardia, basato sugli scostamenti tra le stime dei volumi di traffico e i relativi valori a consuntivo, finalizzato a limitare la realizzazione da parte del concessionario di extra ricavi derivanti da una eventuale sottostima dei volumi di traffico previsti nel PFR.

2.16 Valore di subentro: per le opere assentite che il concessionario ha già eseguito e non ancora ammortizzate alla scadenza della concessione, il concessionario uscente ha diritto ad un indennizzo di tali poste dell'investimento, da parte del subentrante, 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. L'importo del valore di subentro è a carico del concessionario subentrante.

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 16;*
- 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. 1/2025 del 1/2025), 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. 1/2025 del 1/2025) 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 concessionario.*
- 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 dei 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.*

3. Individuazione delle attività pertinenti

- 3.1 *Ai fini della disciplina del sistema tariffario, le attività del concessionario sono distinte in:*
- a) Attività autostradali: attività attinenti alla progettazione, costruzione, gestione, nonché alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle tratte autostradali destinate alla circolazione dei veicoli;*
 - b) Attività accessorie: attività collegate allo sfruttamento commerciale delle aree e delle pertinenze autostradali, non correlate alla circolazione dei veicoli, ivi compresi (i) servizi di distribuzione carbolubrificanti ed attività commerciali e ristorative nelle aree di servizio, (ii) cavidotti; (iii) segnaletica e pannelli informativi; (iv) servizi tecnologici ed informativi;*
 - c) Attività non pertinenti: attività diverse da quelle indicate alle lettere a) e b).*
- 3.2 *Il sistema tariffario di pedaggio afferisce esclusivamente alle attività autostradali, fatto salvo l'assorbimento dell'extraprofitto relativo alle attività accessorie, di cui al punto 11.*
- 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. Finalità del sistema tariffario di pedaggio e applicazione del metodo del *price cap*

4.1 Il Sistema tariffario di pedaggio persegue la finalità di assicurare:

- a) una dinamica annua della componente tariffaria di gestione di cui al punto 5.2 basata sull'applicazione della metodologia del *price cap* e coerente con il conseguimento di un obiettivo di recupero di produttività;
- b) che, con riferimento alla durata del periodo concessorio, il concessionario ottenga, nel rispetto del principio di correlazione ai costi come riconosciuti dal concedente sulla base dei principi e criteri definiti dall'Autorità (v. Sezione 2), una redditività del capitale investito pari al tasso di remunerazione *pre-tax* di cui al punto 16³, con riferimento agli investimenti:
 - effettuati su asset oggetto di concessione (reversibili), ivi compreso il valore di subentro effettivamente corrisposto al Concessionario uscente costituito dal valore delle opere assentite, già eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della precedente concessione, al netto:
 - (i) delle preconstituite riserve vincolate per ritardati investimenti, fatte salve le valutazioni del concedente circa:
 - le preesistenti pattuizioni convenzionali, in merito alla quantificazione del valore di subentro;
 - la trasferibilità del vincolo patrimoniale nell'ambito del nuovo rapporto concessorio, anche ai fini dei criteri di determinazione dell'eventuale futuro valore di subentro;
 - (ii) del "debito di poste figurative", accantonato tra i fondi rischi ed oneri, costituito dall'eccedenza degli introiti da pedaggio rispetto ai costi ammessi a remunerazione dall'Ente concedente;
 - effettuati su asset di funzionamento del concessionario (non reversibili), ove pertinenti ed efficienti.

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

- a) corretta applicazione della metodologia del *price cap*, di cui al punto 17, alla componente tariffaria di gestione di cui al punto 5.2;

³ Per le valutazioni in merito alla redditività, il concessionario, in funzione dell'opzione prescelta (cfr. punto 0) potrà far riferimento ad uno dei seguenti valori del tasso di remunerazione del capitale investito (WACC):
— WACC reale di cui al punto 0 lettera a), nel caso di opzione per il CIN rivalutato;
— WACC nominale di cui al punto 0 lettera b), nel caso di opzione per il CIN contabile.

- 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, lettera b);
- c) congruità delle eventuali poste figurative di cui al punto 25 ed azzeramento del corrispondente valore complessivo, ottenuto scontando i relativi importi al tasso nominale di remunerazione del capitale di cui al punto 0, lettera b);
- d) rispetto dei principi e dei criteri di ammissibilità di cui alla Sezione 2.

- 4.1 *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 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.*
- 4.2 *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.

4.3 *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.*

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'_t), 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 dei procedimenti di cui alla Misura 27 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 costituita dalla somma di due distinte componenti:

- a) **componente tariffaria di gestione (T_G)**: finalizzata, sulla base della dinamica tariffaria di cui al punto 17, inclusiva dell'incremento della produttività da efficientamento, a permettere il recupero: (i) dei costi operativi, comprensivi di quelli relativi alla manutenzione ordinaria e degli utilizzi, medi su base quinquennale, dei fondi di accantonamento destinati alla manutenzione ciclica dell'infrastruttura autostradale, stimati con riferimento all'Anno base per ciascun periodo regolatorio, nonché dei costi operativi incrementali legati ai nuovi investimenti e alle sopravvenienze normative e regolamentari; (ii) dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione del capitale investito) afferenti agli *asset* di funzionamento per la gestione della concessione, non reversibili al termine del rapporto concessorio;
- b) **componente tariffaria di costruzione (T_K)**: finalizzata a permettere il recupero dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione del capitale investito) afferenti agli *asset* reversibili al termine del rapporto concessorio, ivi compresi il valore di subentro da corrispondere al concessionario uscente (rappresentato dal valore residuo degli investimenti da questi realizzati e non ancora ammortizzati, assentiti dal concedente), il valore delle opere realizzate in dipendenza dei piani di investimento oggetto di concessione, ivi compresi gli interventi programmati di manutenzione straordinaria.

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

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

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

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

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

5.4 Ai fini della modulazione tariffaria, per la tariffa unitaria media integrata T'_t relativa all'anno t , deve valere la seguente relazione:

$$T'_t = \frac{\sum_{i=1}^n p_i^t q_i^t}{\sum_{i=1}^n q_i^t}$$

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

- 5.5 Ai fini del corretto calcolo, per ciascun anno del periodo tariffario, delle componenti tariffarie di cui ai punti 5.2 e 5.3:

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

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

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

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

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

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

dove:

C_o indica i costi operativi di cui al punto 5.2, lettera a);

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

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

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

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

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

C_{vc} indica la quota annua del valore della concessione eventualmente fissato dal concedente;

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

- 5.6 La tariffa unitaria media integrata, distintamente per ciascuna delle componenti di cui ai punti 5.2 e 5.3, è stimata a preventivo, su base annuale e per ciascun periodo regolatorio, secondo quanto previsto ai punti 17, 20 e 20.1.

- 5.7 Ai fini della determinazione delle componenti tariffarie di cui al punto 5, 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.

- 5.8 Le suddette stime previsionali sono aggiornate alla scadenza di ogni periodo regolatorio.

6. Modulazione tariffaria

- 6.1 Sulla base della tariffa unitaria media integrata, relativa a ciascuna annualità del periodo concessionario, nel rispetto della normativa vigente e a parità di ricavi complessivi, determina i

pedaggi afferenti alle diverse classi di veicoli e tipologie di tratta autostradale. La modulazione della tariffa per classe veicolare, da applicare con riferimento all'impatto ambientale, è determinata nel rispetto delle previsioni normative in materia.

6.1-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 essere autorizzato dal concedente ad attuare forme di modulazione tariffaria ulteriori rispetto a quelle di cui al punto 6.1, sempre a parità di ricavi complessivi, basate, in via esemplificativa e non esaustiva, su:

- a) classificazione diversa e/o più articolata dei veicoli, con eventuale graduale superamento del principio "asse-sagoma", così come disciplinato dal decreto interministeriale 19 dicembre 1990, n. 2691;
- b) classificazione delle tratte autostradali in base a criteri di valutazione delle modalità di utilizzo prevalente, dell'incidenza dei costi di costruzione e/o manutenzione, del livello di traffico;
- c) articolazione per fasce orarie (es.: *peak/off-peak*);
- d) differenziazione giornaliera (es.: feriale/festivo);
- e) tipologia traffico merci (es.: modale/intermodale);
- f) agevolazioni per utilizzatori frequenti.

6.3 La modulazione tariffaria, fermo restando il rispetto della relazione descritta al punto 5.4 con riferimento alla tariffa unitaria media integrata, è improntata ai principi di trasparenza, equità e non discriminazione tra gli utenti.

6.4 L'Autorità verifica preventivamente la conformità al presente sistema tariffario della modulazione tariffaria, nonché di ogni eventuale successiva variazione della stessa.

7. Ulteriori variazioni tariffarie

- 7.1 Il concedente ha facoltà di introdurre variazioni in aumento o in diminuzione rispetto alla tariffa unitaria media integrata, come sopra definita, per effetto di specifiche previsioni normative in materia.
- 7.2 Qualora il concedente intenda avvalersi di tale facoltà, i livelli tariffari complessivi definiti dal concessionario – comprensivi delle eventuali variazioni di cui al punto 7.1 – oltre ad assicurare il pieno

rispetto dei criteri contenuti nelle disposizioni normative in materia, sono improntati, in conformità a quanto previsto dall'articolo 37, comma 2, lettera a) del d.l. 201/2011, al rispetto dei seguenti principi:

- a) efficienza produttiva della gestione, anche attraverso il rigoroso rispetto delle finalità del sistema di pedaggio, come definite al punto 0 ed alla luce delle misure di cui al punto 5;
- b) contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori;
- c) trasparenza, equità e non discriminazione tra gli utenti.

- 7.3 In ogni caso, gli eventuali introiti derivanti dalle variazioni di cui al punto 7.1 non possono concorrere in alcun modo alla redditività del concessionario.
- 7.4 Prima della loro attivazione, l'Autorità verifica la conformità al presente sistema tariffario delle variazioni tariffarie di cui al punto 7.1, nonché di ogni eventuale successiva modifica delle stesse.

8. Ulteriori oneri

- 8.1 Alla tariffa determinata ai sensi dei precedenti punti 5, 6 e 7, vanno aggiunti:
 - a) quanto il concessionario è tenuto a corrispondere ai soggetti legittimati, segnatamente:
 - a.1) il canone annuo ai sensi dell'art. 1, comma 1020, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, fissato in misura pari al 2.40% dei proventi netti dei pedaggi;
 - a.2) l'integrazione al canone di cui all'art. 19, comma 9 *bis*, del d.l. 78/2009, convertito nella l. 102/2009, come modificato dall'art. 15, comma 4, del d.l. 78/2010, convertito nella l. 122/2010;
 - a.3) le imposte e ogni altro onere previsto per legge;
 - b) gli oneri supplementari a carico dei mezzi d'opera per l'adeguamento delle infrastrutture stradali di cui all'art. 34, comma 2, del d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285.

Sezione 2

9. Criteri generali di ammissibilità dei costi

- 9.1 L'ammissibilità ai fini tariffari dei costi operativi e di capitale, come disciplinati dal presente provvedimento, è subordinata al rispetto dei seguenti criteri generali:
- a) **pertinenza**: i costi e le altre componenti economiche negative sono considerati ammissibili se, e nella misura in cui, si riferiscono alle attività autostradali e accessorie di cui al punto 0, lettere a) e b);
 - b) **congruità**: i costi e le altre componenti economiche negative sono considerati ammissibili se, e nella misura in cui, ne sia verificata l'adeguatezza rispetto ai fini stabiliti. L'adeguatezza viene valutata, di volta in volta, in relazione agli obiettivi programmati, agli andamenti storici ed al riflesso degli impegni pluriennali nel periodo concessorio;
 - c) **competenza**: i costi e le altre componenti economiche negative sono ammissibili se riferibili all'esercizio di competenza economica;
 - d) **imputazione al conto economico**: i costi operativi e le altre componenti economiche negative sono ammissibili se, e nella misura in cui, sono imputate al conto economico relativo all'esercizio di competenza, fatti salvi gli specifici criteri di ammissibilità di seguito illustrati;
 - e) **separatezza**: i differenti elementi compresi nelle singole voci di costo devono essere esposti separatamente;
 - f) **comparabilità dei valori**: i valori riportati nei documenti di contabilità regolatoria, di cui alla Sezione 4, devono risultare comparabili con le voci incluse nel Piano Finanziario Regolatorio;
 - g) **verificabilità dei dati**: i costi indicati nei documenti di contabilità regolatoria, di cui alla Sezione 4, devono essere verificabili attraverso la riconciliazione con i dati risultanti dalla contabilità generale e dal bilancio d'esercizio.

10. Criteri di ammissibilità dei costi operativi

- 10.1 Per l'allocazione e l'ammissibilità dei costi operativi sono presi in considerazione, con riferimento al bilancio d'esercizio del concessionario, i costi iscrivibili alle voci 6, 7, 8, 9, 11 e 14 di cui all'articolo 2425 del codice civile, o analoghe voci in caso di adozione dei principi contabili internazionali IAS/IFRS o di gestione diretta della concessione da parte degli enti territoriali.
- 10.2 Sono altresì ammissibili gli utilizzi di fondi di accantonamento destinati alla manutenzione ciclica dell'infrastruttura autostradale, sulla base dell'importo medio degli stessi, registrato nei cinque anni precedenti l'Anno ponte.
- 10.3 Rappresentano oneri non ammissibili ai fini regolatori, oltre che i costi riconducibili ad attività di cui al precedente punto 0 lettera c), le tipologie di costo di seguito indicate, che in nessun caso potranno essere considerate nel perimetro dei costi operativi:
- a) oneri finanziari;
 - b) oneri fiscali, ad esclusione dell'IRAP sul costo del lavoro e dei tributi locali;
 - c) accantonamenti di qualsiasi natura;
 - d) rettifiche di valore delle immobilizzazioni materiali e immateriali;

- e) oneri straordinari, ovvero oneri che, alla luce del criterio di pertinenza, non sono ascrivibili all'ordinario processo produttivo delle attività autostradali di cui al punto 0, lettera a);
- f) oneri di qualunque tipo derivanti dall'inosservanza di norme e prescrizioni.

- 10.1 *I costi ammessi a riconoscimento tariffario sono calcolati secondo criteri di efficienza.*
- 10.2 *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.*
- 10.3 *I costi di cui al punto precedente sono rettificati decurtando eventuali ricavi ad essi correlati che abbiano natura di rimborси, indennizzi o altre poste di rettifica di qualsiasi natura.*
- 10.4 *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.*
- 10.5 *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.*
- 10.6 *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.
- 10.7 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.
- ## 11. Trattamento dei margini da attività commerciali
- 11.1 L'ammontare dei costi operativi, con riferimento al livello iniziale della componente tariffaria di gestione, è computato al netto dell'extraprofitto generato dalle attività accessorie di cui al punto 0, lettera b).
- 11.2 L'extraprofitto è determinato dalla differenza, diminuita di un profitto ragionevole – approssimato come pari al tasso di remunerazione del capitale investito di cui al punto 0 – fra le seguenti componenti economiche, valutate all'Anno base:
- i ricavi derivanti da tali attività;
 - la somma dei costi operativi e degli eventuali ammortamenti, allocati alle medesime attività, ammissibili secondo i criteri della presente Sezione.
- 11.3 **Dette componenti economiche sono valutate:**
- per il primo periodo regolatorio, sulla base di quanto risultante in esito all'affidamento;
 - per i successivi periodi regolatori, sulla base delle risultanze di contabilità regolatoria all'Anno base.
- 11.4 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.

12. Capitale Investito Netto (CIN)

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

- a) **asset non reversibili**, di dotazione iniziale o acquisiti nel corso della concessione, come quantificati al primo gennaio dell'Anno base di ciascun periodo regolatorio, purché funzionali all'esercizio della gestione autostradale;
- b) **asset reversibili**, relativi agli investimenti realizzati nel corso della concessione, come quantificati al primo gennaio di ciascun esercizio del periodo regolatorio, comprensivi del valore di subentro da corrispondere al concessionario uscente, ovvero del valore delle opere assentite già eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della precedente concessione, al netto della preconstituita riserva vincolata per ritardati investimenti.

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

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

12.3 In merito alla valorizzazione degli asset da imputare a CIN all'Anno base, il concedente potrà optare, in alternativa:

- a) per il valore corrente netto (CIN rivalutato), espresso sulla base dell'indice di rivalutazione di cui al punto 0;
- b) per il valore contabile netto (CIN contabile).

12.4 La scelta tra le due opzioni di cui al punto 0 effettuata per il primo periodo regolatorio è vincolante anche per i successivi periodi regolatori.

12.5 All'opzione del CIN rivalutato è associato il tasso di remunerazione reale del capitale di cui al punto 0 lettera a); viceversa, all'opzione del CIN contabile è associato il tasso di remunerazione nominale del capitale di cui al punto 0 lettera b).

12.6 Qualora il concedente opti per una valorizzazione del CIN rivalutato, sono utilizzati i seguenti indici di rivalutazione:

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

- 12.1 *Il capitale investito netto (CIN) è rappresentato dagli importi relativi alle seguenti immobilizzazioni materiali e immateriali, al netto degli ammortamenti, purché riconosciuti dal concedente:*
- 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;*
 - 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.*
- 12.2 *Fatto salvo quanto specificato nella presente Sezione, per la determinazione del capitale investito netto sono ammissibili ai fini tariffari, con riferimento all'intero periodo concessorio:*
- 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;*
 - 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.*
- 12.3 *Ai fini regolatori, fatto salvo quanto previsto dalla Misura 15, 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.*
- 12.4 *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.*
- 12.5 *Ai fini dell'inclusione tra gli asset reversibili delle attività prive di consistenza fisica, sono ammissibili ai fini tariffari:*
- i diritti maturati a fronte di specifiche obbligazioni alla realizzazione di servizi di costruzione, di ampliamento, di adeguamento e di migliora dell'infrastruttura autostradale, al netto dell'eventuale valore attuale dei servizi di costruzione da rendere in futuro;*
 - i diritti acquisiti da terzi, a fronte di costi sostenuti per il subentro nella titolarità della concessione.*
- 12.6 *In merito alla valorizzazione degli asset da imputare a CIN all'Anno base, è possibile optare, in alternativa:*
- per il valore corrente netto (CIN rivalutato), espresso sulla base dell'indice di rivalutazione di cui al punto 9;*
 - per il valore contabile netto (CIN contabile).*

- 12.7 *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.*
- 12.8 *All'opzione del CIN rivalutato è associato il tasso di remunerazione reale del capitale di cui alla Misura 16; viceversa, all'opzione del CIN contabile è associato il tasso di remunerazione nominale del capitale di cui alla stessa Misura 16.*
- 12.9 *Qualora si opti per il CIN rivalutato, sono utilizzati i seguenti indici di rivalutazione:*
- il deflatore degli investimenti fissi lordi per valorizzare gli asset all'inizio di ciascun periodo regolatorio;*
 - l'inflazione programmata di cui alla Misura 18 per valorizzare gli asset all'interno di ciascun periodo regolatorio.*

13. Criteri di ammissibilità degli investimenti

- 13.1 Sono ammissibili ai fini tariffari, con riferimento all'intero periodo concessorio, i seguenti investimenti, realizzati/conferiti ed iscrivibili in bilancio:
- gli investimenti in asset reversibili oggetto di concessione, ivi compresi gli interventi programmati di manutenzione straordinaria, come quantificati nel Piano Finanziario Regolatorio;
 - gli investimenti in asset non reversibili, strettamente necessari alle attività autostradali, come quantificati nel Piano Finanziario Regolatorio;
 - gli ulteriori investimenti in asset reversibili, inseriti in eventuali atti aggiuntivi alla convenzione di concessione, concordati con il concedente.
- 13.2 Per le componenti di seguito indicate valgono i seguenti criteri di ammissibilità:
- le immobilizzazioni finanziarie non sono riconosciute;
 - il valore dell'avviamento non è riconosciuto (voce B.I, punto 5, dell'articolo 2424 del codice civile);
 - 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;
 - i costi per concessioni, licenze e marchi sono riconosciuti solo se relativi a voci direttamente afferenti alle attività autostradali;
 - le immobilizzazioni materiali non reversibili sono riconosciute unicamente se relative a spese funzionali per l'esercizio delle attività autostradali, purché approvate dal concedente;
 - le immobilizzazioni e le lavorazioni in corso sono ammesse a remunerazione in ragione del rispettivo grado di realizzazione;
 - gli oneri della progettazione definita sulla base del quadro esigenziale sono ammessi solo dopo l'approvazione del progetto definitivo.

14. Principi per la quantificazione degli investimenti in beni reversibili

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

- a) la valorizzazione degli investimenti deve essere coerente con le "Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche nei settori di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti" adottate dallo stesso Ministero con d.m. 300/2017;
- b) il costo dell'investimento risultante dal progetto definitivo, determinato al netto degli eventuali contributi pubblici e valutato avendo riguardo alla congruità ed alla ragionevolezza delle soluzioni proposte sotto il profilo tecnico ed economico, rappresenta, fatte salve le eventuali differenze di costo autorizzate dal concedente in sede di approvazione del progetto esecutivo, il dato di riferimento per il concessionario, ai fini dell'individuazione del limite massimo di spesa ammissibile;
- c) ~~per ciascun investimento, in presenza di un importo di spesa a consuntivo superiore al valore risultante dal progetto definitivo, il maggior costo può essere considerato ammissibile esclusivamente qualora derivi da modifiche progettuali ammissibili ai sensi dell'art. 106 del Codice. La prova della sussistenza di circostanze specifiche è posta a carico del concessionario, mentre il concedente verifica, di volta in volta, la veridicità dei presupposti di fatto;~~
- 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) con riguardo all'approvazione del progetto esecutivo da parte del concedente, ai soli fini dell'ammissibilità della spesa rimane vincolante l'importo indicato nel progetto definitivo, ad eccezione delle modifiche approvate dal concedente nei termini di legge;
- d-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.*

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

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

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

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

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

15.3 I costi di remunerazione del capitale sono determinati in misura pari al tasso di remunerazione del capitale investito di cui al punto 16, moltiplicato per il capitale investito netto, al netto del relativo fondo di ammortamento. La remunerazione del capitale investito netto, il capitale investito netto e il relativo fondo di ammortamento, sono espressi coerentemente con quanto disposto dal concedente in base al punto 0. Pertanto, ad una remunerazione reale *pre-tax* corrisponde una valorizzazione del capitale investito netto (nominale) e dei relativi ammortamenti (nominali) espressi a valori rivalutati, viceversa ad una remunerazione nominale *pre-tax* corrisponde una valorizzazione del capitale investito netto e dei relativi ammortamenti espressi a valori non rivalutati.

15.1 *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.

15.2 *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.*

15.3 *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.*

15.4 *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.*

15.5 *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.*
- 15.6 *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.

15.7 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.

15.8 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 16 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. 133/2018 del 13/03/2025, 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. 133/2018 del 13/03/2025, 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.

15.9 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.

15.10 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 aferente a detto ritardo l'intero ammontare della relativa immobilizzazione in corso non è ammissibile a remunerazione.

15.11 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 12. Pertanto, ad una remunerazione reale pre-tax corrisponde una valorizzazione del capitale investito netto (nominale) e dei relativi ammortamenti (nominali) espressi a valori rivalutati, viceversa ad una remunerazione

nominale pre-tax corrisponde una valorizzazione del capitale investito netto e dei relativi ammortamenti espressi a valori non rivalutati.

15.12 *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. 1/2025 del 1/1/2025, mediante l'utilizzo degli strumenti adottati dall'Autorità medesima al Titolo 5 del medesimo provvedimento.*

16. Tasso di remunerazione del capitale investito

16.1 La remunerazione spettante al concessionario sul capitale investito netto di cui al punto 12, è determinata secondo il metodo basato sul costo medio ponderato delle fonti di finanziamento, capitale di rischio e di indebitamento, comunemente stimate utilizzando la metodologia del *Capital Asset Pricing Model (CAPM)*, in base alla seguente formula:

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

dove:

R_d è il costo del capitale di debito;

R_e è il costo del capitale proprio;

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

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

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

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

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

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

dove:

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

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

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

dove:

R_e costo del capitale proprio;

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

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

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

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

$$R_d = rfr + dp$$

dove:

R_d costo del capitale di debito;

rfr risk free rate;

dp premio al debito.

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

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

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

a) la struttura finanziaria (gearing)

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

Il valore del *gearing* g è pari a 0,4.

b) il costo del capitale di debito

Il costo del debito del settore è determinato sulla base del rapporto tra oneri finanziari e debiti finanziari delle società concessionarie autostradali. Il periodo di riferimento è considerato pari a cinque anni; si considera l'indebitamento finanziario medio lordo di periodo con riferimento ai debiti finanziari, escludendo le partite infragruppo e i rapporti con i soci. Con riguardo agli oneri finanziari, si assume la voce di conto economico "interessi ed altri oneri finanziari", con riferimento ai debiti finanziari considerati. Il costo del debito è dato dalla somma del *risk free rate* e del premio al debito (quest'ultimo nel limite massimo del 2%), come riportato nella formula di cui al punto 0. Il costo del capitale di debito R_d è pari a 4,38%.

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*);

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

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

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

Il coefficiente *equity beta* così calcolato è pari a 0,49.

a) tasso privo di rischio (risk free rate - rfr)

Il *risk free rate* (rfr) è dato dalla media aritmetica dei rendimenti lordi giornalieri del BTP decennale, rilevati dalla Banca d'Italia con riferimento, per ciascun periodo regolatorio, agli ultimi 12 mesi disponibili.

Il *risk free rate* alla data di stesura del presente documento è pari a 2,38%.

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

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

f) le aliquote fiscali (t, T)

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

— t rappresenta lo scudo fiscale e viene rappresentata dall'aliquota IRES;

— T rappresenta l'aliquota complessiva gravante sulle società che si conferma risultante dalla somma dell'IRES e dell'IRAP, ricavabili dalla normativa di settore vigente.

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

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

a) WACC reale R_f : 5,11%;

b) WACC nominale R : 6,16%.

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 Regolatore.

16.1 *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. 133/2018 del 13/06/2018.*

Sezione 3

17. Dinamica della componente tariffaria di gestione

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

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

dove:

$T_{G,t+1}$ è il livello della componente tariffaria di gestione, predeterminato con riferimento all'anno $t + 1$; in particolare, per $t = 0$ in relazione a ciascun periodo regolatorio (ovvero in corrispondenza dell'anno coincidente con l'Anno ponte), si assume:

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

dove:

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

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

in cui:

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

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

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

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

\hat{P}_{t+1} è il tasso di inflazione programmata relativo all'anno $t + 1$, determinato secondo le modalità di cui al punto 18;

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

- 17.2 Ai fini dell'applicazione di quanto sinteticamente indicato al punto 5.2, qualora ne ricorrono i presupposti, la componente tariffaria di gestione $T_{G,t+1}$ di cui al punto 17.1 deve intendersi comprensiva della sub-componente $T_{i,G,t+1}$, connessa ai costi incrementalii riferiti a ciascun anno del periodo regolatorio, come stimati *ex ante*. Detta sub-componente, una volta conglobata nella componente tariffaria $T_{G,t+1}$, ne segue la dinamica per gli anni successivi, fino al termine del periodo regolatorio.

In particolare, si assume:

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

dove:

$\Delta C_{i,G,k,t+1}$ è il livello incrementale annuo dei costi di gestione, relativo agli *asset* entrati in esercizio all'anno t ; in coerenza con il meccanismo delineato al punto 20 con riguardo ai costi di capitale, i costi incrementali di gestione legati all'entrata in funzione dei nuovi investimenti sono computabili a partire dall'anno successivo a quello di entrata in esercizio;

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

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

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

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

dove:

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

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

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

18. Tasso di inflazione programmato

18.1 La variabile \hat{P}_{t+1} , con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui al punto 17, corrisponde al tasso di inflazione programmata relativo all'anno di applicazione della tariffa, come risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile all'inizio di ciascun periodo regolatorio.

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

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

18.2 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.

19. Obiettivo di incremento di produttività da efficientamento

- 19.1 Con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui al punto 17, X_{t+1} è il coefficiente di incremento della produttività annuo, da determinarsi, secondo quanto stabilito dall'art. 37, comma 2, lettera g), del d.l. 201/2011, con cadenza quinquennale.
- 19.2 Ai fini del calcolo del coefficiente di incremento della produttività, l'Autorità determina inizialmente, anche sulla base di analisi di *benchmark* sui costi efficienti effettuate a partire dai dati storici dei concessionari, secondo il metodo di analisi definito nella propria delibera n. 70/2016, la quantificazione dell'eventuale obiettivo di recupero di efficienza produttiva. A partire da tale analisi, l'Autorità ha individuato, con specifico riferimento alla tratta oggetto di concessione, la percentuale complessiva di recupero X^* valida per il primo quinquennio, annualmente declinata in singoli tassi annuali di efficientamento X_t , tali per cui:

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

L'Autorità ha pertanto determinato un valore dell'indicatore di produttività X_t pari a **2.19%** per il primo periodo regolatorio.

- 19.3 I criteri e le metodologie di cui al punto 19.2 sono applicati per i successivi periodi regolatori, tramite l'effettuazione di nuove stime basate sull'aggiornamento del *dataset* agli ultimi dati disponibili, anche sulla base dei report di contabilità regolatoria di cui alla Sezione 4, secondo la medesima formula. Di conseguenza, si procederà all'aggiornamento dei relativi valori nel Piano Economico Finanziario e nel Piano Finanziario Regolatorio.

20. Dinamica della componente tariffaria di costruzione

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

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

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);

$C_{r,c,r,(t+1)}$ 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 tariffa, nel rispetto del principio della neutralità finanziaria, gradualità di variazione nel corso del periodo concessorio;

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

Il livello delle componenti $C_{arr,(t+1)}$ e $C_{rec,(t+1)}$ deriva dall'applicazione al capitale investito netto regolatorio, computato al 1° gennaio di ogni anno, dei rispettivi criteri di determinazione (descritti al punto 15), nel seguente modo:

$$C_{arr,(t+1)} = C_{arr,(t+1)} + C_{arr,(t+1)}$$

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

dove:

$C_{arr,(t+1)}$ indica il costo di ammortamento, riferito agli asset reversibili al termine della concessione e sottoposti ad ammortamento con metodo finanziario, di cui al punto 0, lettera a) - (i), determinato al 1° gennaio dell'anno $t + 1$;

$C_{arr,(t+1)}$ indica il costo di ammortamento, riferito agli asset reversibili al termine della concessione e sottoposti ad ammortamento con aliquote economico-tecniche, di cui al punto 0, lettera a) - (ii), determinato al 1° gennaio dell'anno $t + 1$;

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

R_r indica il tasso reale di remunerazione del capitale investito (WACC) di cui al punto 0 lettera a).

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

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

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 ;

$C_{arr,t}$ 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;

\hat{p}_t indica il tasso di inflazione programmata relativo all'anno t , determinato secondo le modalità di cui al punto 17.2;

Per $t = 0$ (cioè all'inizio del periodo concessorio), il valore di $CIN_{r,t}$ corrisponde al livello del valore di subentro eventualmente corrisposto al concessionario uscente, ovvero al valore delle opere assentite già eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della precedente concessione, al netto della preconstituita riserva vincolata per ritardati investimenti.

~~20.2 La stima annuale della componente tariffaria di costruzione, nel caso di opzione per CIN contabile, è basata sulla medesima formula di cui al punto 0, fatti salvi gli adeguamenti di seguito specificati.~~

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

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

~~R~~ ————— indica il tasso nominale di remunerazione del capitale investito (WACC) di cui al punto 0 lettera b).

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

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

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

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

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 12.2, 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 15;*

$C_{rc,ES,(t+1)}$ ————— *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 12.2, lettera a), così come riportato nel PFR, calcolati al 1° gennaio dell'anno t+1 applicando la metodologia di cui alla Misura 15, 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 12.2, 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 12.2, 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 13;*
- $CIN_{DISM,t}$ *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. []/2025 del []/2025;*
- $TV_{(t+1)}$ *indica le quote annuali cumulate di valore di subentro (terminal value) di cui alla Misura 15;*
- R_{TV} *indica il tasso di remunerazione del valore di subentro, di cui al Titolo 4 dell'Allegato A alla delibera n. []/2025 del []/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 12.2, lettera b), così come riportato nel PFR, calcolati al 1° gennaio dell'anno t+1 applicando la metodologia di cui alla Misura 15.8, 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 15, di cui alla Misura 12.2, 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 15, di cui alla Misura 12.2, 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 15, di cui alla Misura 12.2, 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 13;*

$I_{LIC,t}$ *indica l'incremento dello stock di immobilizzazioni in corso assoggettate ad ammortamento a vite utili regolatorie ovvero di*

cui alla Misura 15, di cui alla Misura 12.2, 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 13;

R_d *indica il costo ammesso sul capitale di debito di cui al Titolo 4 dell'Allegato A alla delibera n. []/2025 del []/2025;*

$PF_{K,t+1}$ *indica l'importo, di segno positivo o negativo, delle poste figurative di cui alla Misura 25, 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.*

20.2 *La stima annuale della componente tariffaria di costruzione, nel caso di opzione per CIN rivalutato, è basata sulla medesima formula di cui al punto 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*

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

Dove \widehat{P}_t indica il tasso di inflazione programmata relativo all'anno t, determinato secondo le modalità di cui alla Misura 18;

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. []/2025 del []/2025, anziché quelli nominali.*

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

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

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

dove:

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

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

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

22. Adeguamento della tariffa unitaria media

22.1 La tariffa unitaria media di cui al punto 5.2, determinata ex ante secondo le modalità illustrate ai punti 17 e 20, è adeguata annualmente in esito al monitoraggio annuale di cui al punto 27, afferente alla qualità dei servizi e all'attuazione degli investimenti, con le seguenti modalità:

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

con:

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

dove:

- $T_{G,t+1}^*$ è il livello della componente tariffaria di gestione di cui al punto 17, calcolato all'anno t ed effettivamente applicabile da parte del concessionario per l'anno $t + 1$;
- $T_{G,t+1}$ è il livello della componente tariffaria di gestione, determinato al momento della stipula della concessione con riferimento all'anno $t + 1$;
- $\Delta T_{G,t+1}$ è la variazione della componente tariffaria di gestione derivante dall'eventuale mancato sostenimento dei costi operativi stimati *ex ante* ed afferenti agli investimenti programmati e alle sopravvenienze normative e regolamentari, in ragione della loro mancata o ritardata attuazione;
- Q_t è il coefficiente rettificativo della componente tariffaria di gestione, di segno positivo o negativo, calcolato all'anno t e scaturente dall'applicazione dei meccanismi di penalità/premi di cui al punto 23, con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi;
- $T_{K,t+1}^*$ è il livello della componente tariffaria di costruzione calcolato all'anno t ed effettivamente applicabile da parte del concessionario per l'anno $t + 1$;
- $T_{K,t+1}$ è il livello della componente tariffaria di costruzione di cui al punto 20, determinato al momento della stipula della concessione 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 0, con riferimento all'attuazione degli investimenti, che tiene conto della quota di investimenti effettivamente realizzati rispetto a quanto programmato, nonché dell'eventuale correlata penalità;
 - delle necessarie variazioni alle poste figurative di cui al punto 25, finalizzate ad assicurare, nel rispetto del principio della neutralità finanziaria, la gradualità delle variazioni tariffarie nel corso del periodo concessorio.

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

$$T_{t+1}^{**} = T_{t+1}^* + T_{OC,t+1}$$

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

- 22.3 Fermi restando i meccanismi di penalità/premi di cui ai punti 23 e 0, il concedente può introdurre ulteriori sanzioni e penali a carico del concessionario, dandone adeguata evidenza nella convenzione

di concessione, da correlare alla mancata o ritardata realizzazione delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria.

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

~~23.1 Con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui al punto 22, la variabile Q_t corrisponde al coefficiente rettificativo della componente tariffaria di gestione $T_{G,t+1}$, da applicare per l'anno $t+1$, di segno positivo o negativo, calcolato all'anno t .~~

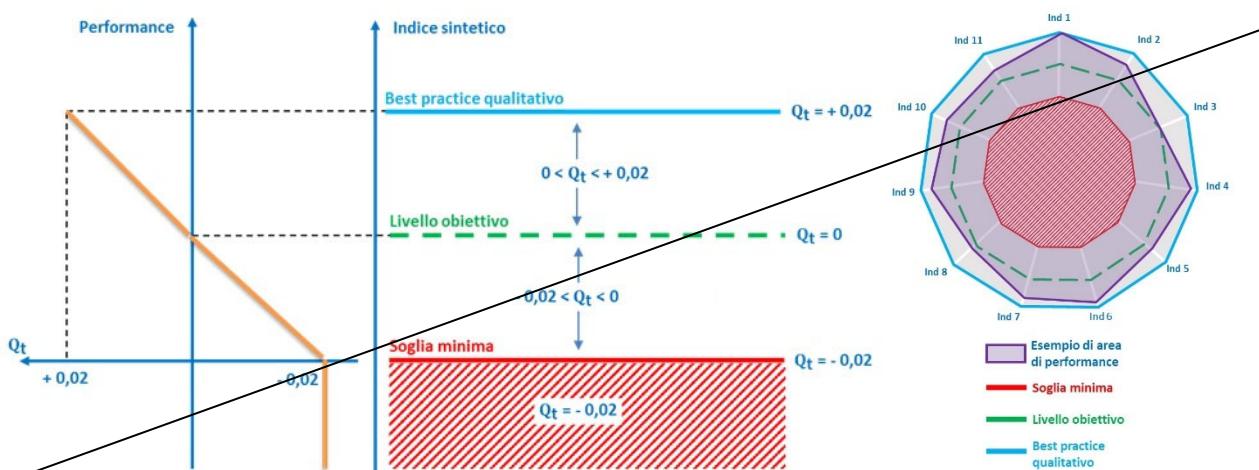
~~23.2 Il meccanismo di penalità/premi è basato su un *panel* di indicatori, come illustrato nei punti seguenti.~~

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

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

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

~~23.4 Il meccanismo di bonus/malus ed i relativi livelli qualitativi sono rappresentati nella figura seguente, relativa all'indice sintetico che viene calcolato come media pesata di tutti gli indicatori j -esimi (v. punto 0).~~



~~23.5 Con riferimento alla precedente figura, per ciascun indicatore j -esimo ($I_{j,i}$) sono definiti tre distinti livelli di qualità (nel seguito, soglie di qualità):~~

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

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

- ~~la previsione da parte del concedente di un periodo iniziale di transizione, finalizzato all'individuazione preliminare ed alla misurazione oggettiva dei distinti livelli degli indicatori di qualità, della durata massima di 24 mesi;~~
- ~~la sussistenza di eventuali stati di emergenza, quali risultanti da specifici provvedimenti in tal senso adottati dagli organismi competenti (cfr. ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3702 del 5 settembre 2008 e dPCM del 29 dicembre 2017), che interessano le tratte gestite dal concessionario nella definizione delle soglie di qualità.~~

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

- ~~ad ogni dimensione prestazionale deve essere assegnato dal concedente un peso P_{q_j} , con $\sum_j P_{q_j} = 1$;~~
- ~~se tutte le dimensioni l_{q_j} non risultano essere singolarmente al di sopra della soglia minima, il concessionario deve essere penalizzato attraverso un correttivo tariffario basato sull'applicazione del limite massimo, pari al 2% della componente tariffaria di gestione;~~
- ~~se tutte le dimensioni l_{q_j} sono al di sopra della soglia minima e contestualmente non sono tutte al di sopra del "Livello obiettivo", per ciascun indicatore j -esimo si deve rispettare la seguente disequazione:~~

$$-0,02 \leq Q_{t,j} \leq 0$$

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

- ~~se tutte le dimensioni l_{q_j} sono al di sopra del livello obiettivo, per ciascun indicatore j -esimo si deve rispettare la seguente disequazione:~~

$$0 \leq Q_{t,j} \leq +0,02$$

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

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

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

~~23.9 Il sistema di monitoraggio della qualità deve prevedere l'identificazione, da parte del concedente, di almeno un indicatore j esimo per ciascuna delle seguenti aree tematiche:~~

- ~~— velocità media di percorrenza del flusso veicolare;~~
- ~~— disponibilità dell'infrastruttura (presenza di cantieri, in particolare in ore di punta e periodi vacanzieri);~~
- ~~— fluidità ai caselli (per esempio, disponibilità delle casse automatiche ai caselli e efficienza del sistema Telepass);~~
- ~~— stato della pavimentazione (difetti del manto stradale);~~
- ~~— aggiornamento dinamico delle informazioni tramite panelli 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 in ragione della loro conformità alla normativa tecnica vigente;~~
- ~~— impiego di barriere antirumore, in attuazione del Piano di Risanamento acustico ambientale previsto dalla legge 447/95 e successivi decreti attuativi.~~

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

23.1 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.

23.2 Con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui alla Misura 22, 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

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.).

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:

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

23.3 *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.

- b) *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;

- c) *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.

23.4 *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, scaturiente 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 di 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.

- 23.5 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	$I_{q,1}$	<i>Velocità media di percorrenza del flusso veicolare</i>
Descrizione indicatore		<i>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.</i>
Peso indicatore	$p_{q,1}$	<i>25/100</i>
Unità di misura		<i>Percentuale</i>
Metrica di calcolo		<i>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.</i>
Verso della metrica	>	<i>Crescente</i>
Livello di aggregazione		<i>Valore medio dell'intera rete gestita a partire dai valori misurati per ciascuna tratta elementare, ponderati per la lunghezza di ciascuna di esse.</i>
Valore di soglia minimo	$I_{q,1}^{min}$	<i>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.</i>
Valore di soglia di equilibrio	$I_{q,1}^{eq}$	<i>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.</i>
Valore di soglia massimo	$I_{q,1}^{max}$	<i>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.</i>

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

Denominazione Indicatore	$I_{q,2}$	<i>Indice di disponibilità dell'infrastruttura</i>
Descrizione indicatore		<i>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.</i>
Peso indicatore	$p_{q,2}$	<i>25/100</i>
Unità di misura		<i>Percentuale</i>
Metrica di calcolo		<i>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*365=8760 ore, per numero di corsie e per lunghezza di ciascuna tratta elementare.</i>
Verso della metrica	>	<i>Crescente</i>
Livello di aggregazione		<i>Somma dell'intera rete gestita, a partire dai valori misurati per ciascuna tratta elementare.</i>
Valore di soglia minimo	$I_{q,2}^{min}$	<i>Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti concessionari autostradali, tenuto conto del Programma degli Investimenti.</i>
Valore di soglia di equilibrio	$I_{q,2}^{eq}$	<i>Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti concessionari autostradali, tenuto conto del Programma degli Investimenti.</i>
Valore di soglia massimo	$I_{q,2}^{max}$	<i>Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti concessionari autostradali, tenuto conto del Programma degli Investimenti.</i>

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		<i>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.</i>
Peso indicatore	$p_{q,3}$	10/100
Unità di misura		Percentuale
Metrica di calcolo		<i>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*365=8760 ore, per numero di piste complessive.</i>
Verso della metrica	>	Crescente
Livello di aggregazione		<i>Somma dell'intera rete gestita, a partire dai valori misurati per ciascuna tratta elementare.</i>
Valore di soglia minimo	$I_{q,3}^{min}$	<i>Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti concessionari autostradali.</i>
Valore di soglia di equilibrio	$I_{q,3}^{eq}$	<i>Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti concessionari autostradali.</i>
Valore di soglia massimo	$I_{q,3}^{max}$	<i>Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti concessionari autostradali.</i>

d) stato della pavimentazione (difetti del manto stradale)

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

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

e) aggiornamento dinamico delle informazioni tramite panelli a messaggio variabile

<i>Denominazione Indicatore</i>	$I_{q,5}$	<i>Informazione tramite pannelli a messaggio variabile (PMV)</i>
<i>Descrizione indicatore</i>		<i>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.</i>
<i>Peso indicatore</i>	$p_{q,5}$	<i>5/100</i>
<i>Unità di misura</i>		<i>Secondi</i>
<i>Metrica di calcolo</i>		<i>Registrazione su applicativo del centro di controllo per ciascun evento.</i>
<i>Verso della metrica</i>	<	<i>Decrescente</i>
<i>Livello di aggregazione</i>		<i>Media annua del tempo registrato per ciascun evento.</i>
<i>Valore di soglia minimo</i>	$I_{q,5}^{min}$	<i>Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti concessionari autostradali.</i>
<i>Valore di soglia di equilibrio</i>	$I_{q,5}^{eq}$	<i>Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti concessionari autostradali.</i>
<i>Valore di soglia massimo</i>	$I_{q,5}^{max}$	<i>Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti concessionari autostradali.</i>

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

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

- 23.6 *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. 133/2018 del 13/06/2025.*
- 23.7 *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.*
- 23.8 *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.*
- 23.9 *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. 1/2025 del 1/2025, mediante l'utilizzo degli strumenti di cui al Titolo 5 del medesimo provvedimento.

24. Adeguamento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti

24.1 Con riferimento alla formula di adeguamento tariffario di cui al punto 22.1, la componente $\Delta T_{K,(t+1)}$ è costituita da due sub componenti, con le seguenti modalità:

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

Tali sub componenti rispondono a diversi obiettivi:

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

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

con

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

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 del valore di subentro eventualmente corrisposto al concessionario uscente, ovvero del valore delle opere assentite già eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della precedente concessione, al netto della preconstituita riserva vincolata per ritardati investimenti;

$I_{P,a}$ — indica l'importo dei costi ammissibili ai fini tariffari, relativi all'anno $t + 1$, afferenti agli investimenti programmati all'atto della stipula della concessione, comprensivi del valore di subentro eventualmente corrisposto al concessionario uscente, ovvero del valore delle opere assentite già eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della precedente concessione, al netto della preconstituita riserva vincolata per ritardati investimenti;

- 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 16.

Con riferimento alla formula di adeguamento tariffario di cui alla Misura 22, la componente ($\Delta T_{K,(t+1)}$) è costituita da due sub-componenti, ossia:

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

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

1. La sub-componente ($\Delta T_{I,K,(t+1)}$) 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 15;

$C_{rc,ES,(t+1)}^*$ —— 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 15.8, 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 15;

$C_{rc,ES,(t+1)}$ 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 15.8, 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 27, 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. /2025 del /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 27, 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.

24.2 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 15.8, lettera b, ovvero alle immobilizzazioni di cui alla Misura 15.7.

24.3 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 29-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. []/2025 del []/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. []/2025 del []/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 29-ter.

25. Poste figurative

~~25.1 Per garantire la gradualità dell'evoluzione tariffaria, è possibile, ex ante, prevedere, per ciascun anno del periodo concessorio, l'inclusione di poste figurative di segno positivo o negativo, al fine di anticipare o posticipare la contabilizzazione dei costi ammessi rispetto all'anno di effettiva competenza, a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico finanziaria all'interno del periodo concessorio di cui al punto 0. Dette poste figurative ex ante sono ricomprese nella formula di cui al punto 20.~~

~~25.2 Per assicurare il mantenimento della neutralità economico finanziaria, il livello delle poste figurative, per gli anni da $t + 1$ alla fine del periodo concessorio, deve essere annualmente ricalcolato sulla base dei meccanismi di adeguamento annuale della componente tariffaria di costruzione. La componente $AT_{k,(t+1)}$ di cui al punto 24 deve essere pertanto ulteriormente adeguata a seguito di tale ricalcolo.~~

25.1 Generalità

1. Fatte salve le previsioni di cui alla Misura 29-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). Le poste figurative ex ante afferiscono alla sola componente tariffaria di costruzione e sono ricomprese nella formula di cui alla Misura 20.

2. Tali poste figurative ex ante afferiscono alla sola componente tariffaria di costruzione e sono ricomprese nella formula di cui alla Misura 20.

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. 1/2025 del 1/2025;
- 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 18.

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. 1/2025 del 1/2025;
- b) componenti correlate ai costi di remunerazione del capitale, a cui viene applicato il tasso di inflazione programmata di cui alla Misura 18.

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 24 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, e non può confluire nel valore di subentro da corrispondersi da parte del concessionario subentrante.

25.2 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 \widehat{P}_t di cui alla Misura 18, secondo la seguente dinamica:

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

dove:

$\Delta T_{K,lin}$ rappresenta l'incremento annuo costante della componente tariffaria di costruzione che, se applicato per ogni annualità residua della concessione, assicurerrebbe il rispetto della condizione di neutralità finanziaria di cui alla Misura 25.1;

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 concessionario.

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.

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

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

~~26.2 Detto extra-ricavo sarà calcolato come differenza tra:~~

- ~~— i ricavi⁵ scaturiti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata ai volumi di traffico effettivo consuntivato;~~
- ~~— i ricavi⁶ scaturenti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata ai volumi traffico previsto ex ante maggiorato del 2% (ricavi soglia).~~

~~26.3 Per i periodi regolatori successivi al primo, al fine di una corretta definizione dei costi operativi, si tiene adeguatamente conto del meccanismo di *revenue sharing* di cui al punto 0.~~

26.1 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.

26.2 Detto maggior ricavo è calcolato come differenza tra:

- 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 effettivi consuntivati;**
- c) i ricavi, al netto degli eventuali ulteriori oneri, scaturenti dalla sommatoria, maggiorata del 2% (ricavi soglia), 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.**

26.3 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:

$$S > 2\%$$

⁵ Al netto degli oneri di cui al punto 8;

⁶ Al netto degli oneri di cui al punto 8;

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 26.2, lettera a) e quelli di cui al punto 26.2 lettera b), non maggiorati del 2%;
- i medesimi ricavi da traffico di cui al punto 26.2 lettera b), non maggiorati del 2%.

26.4 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 26.1.

26.5 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.

27. Monitoraggio annuale della qualità e degli investimenti

27.1 Sulla base dei dati consuntivi e pre-consuntivi disponibili al 30 settembre di ogni anno, il concessionario formula al concedente, trasmettendola per conoscenza all'Autorità, la proposta di aggiornamento tariffario annuale comprensiva di tutte le informazioni necessarie per la determinazione della componente tariffaria integrativa di cui al punto 22, comprendente la conseguente proposta di aggiornamento del Piano Finanziario Regolatore.

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

- a) ai coefficienti di cui al punto 23;
- b) ai coefficienti α_t e γ_t , di cui al punto 0;
- c) al ricalcolo delle poste figurative di cui al punto 25.

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

27.3 Entro i successivi 15 giorni, il concessionario procede all'eventuale conseguente aggiornamento del PFR e lo trasmette al concedente e all'Autorità.

27.4 Entro 15 giorni dal ricevimento della documentazione di cui al punto 0, l'Autorità formula eventuali rilievi al concedente, per i profili di propria competenza.

27.1 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.

27.2 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 23;

- b) *all'applicazione dell'adeguamento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti, secondo le modalità di cui alla Misura 24;*
 - c) *al conseguente ricalcolo delle poste figurative, secondo le modalità di cui alla Misura 25.*
- 27.3 *Entro il 15 ottobre di ogni anno, il concessionario procede all'eventuale conseguente aggiornamento del PFR e lo trasmette al concedente e all'Autorità.*
- 27.4 Entro 30 giorni dal ricevimento della documentazione relativa ai punti 27.2 e 27.3, 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.*
- 27.5 *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

28. Obblighi di separazione contabile

- 28.1 Il concessionario, adottando i criteri di costo definiti nella Sezione 2 e l'allegato *format* di contabilità regolatoria, è tenuto ad allocare le componenti economiche e patrimoniali, in coerenza con i bilanci di esercizio:
- a) alle singole tratte autostradali, come identificate nell'oggetto della concessione;
 - b) alle singole attività come definite dal punto 3, con specificazione delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché delle operazioni intervenute con parti correlate.
- 28.2 Il binomio tratta-attività costituisce l'unità elementare di riferimento per il concessionario, al fine di adempiere agli obblighi di separazione contabile.
- 28.3 Ai fini della redazione della contabilità regolatoria, le suddette componenti economiche e patrimoniali potranno risultare di pertinenza:
- 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.
- 28.4 All'allocazione diretta ed esclusiva il concessionario provvede per le componenti economiche e patrimoniali che, in base ad evidenze documentali, risultino oggettivamente ed esclusivamente allocabili a specifiche attività o tratte.
- 28.5 Per le componenti economiche e patrimoniali di pertinenza di una pluralità di tratte e/o attività, l'allocazione a ciascuna di esse dovrà avvenire il più oggettivamente ed analiticamente possibile, sulla base di *driver* scelti in ragione della loro idoneità a misurare i consumi di risorse o la destinazione degli *asset* nell'ambito di una specifica attività o tratta. I *driver* utilizzati devono essere evidenziati nelle note illustrate alla contabilità regolatoria.
- 28.6 In linea generale ed in carenza di differenti criteri di pari trasparenza ed oggettività, la citata allocazione pro quota per singola tratta è effettuabile sulla base di uno o più dei seguenti parametri:
- volume di traffico registrato;
 - transiti;
 - estensione chilometrica;
 - caratteristiche strutturali e altimetriche dell'infrastruttura autostradale;
 - grado di obsolescenza dell'infrastruttura autostradale e degli impianti ad essa asserviti.
- 28.7 Le componenti economiche e patrimoniali ascrivibili al complesso delle tratte e delle attività del concessionario, nonché quelle non diversamente ripartibili tra le varie attività e/o tratte sulla base di *driver* pertinenti ed obiettivi, sono allocate alle varie attività e/o tratte in proporzione alle quantità precedentemente allocate in via diretta e pro-quota.

29. Obblighi informativi al concedente e all'Autorità

- 29.1 Il concessionario è tenuto a predisporre e fornire annualmente al concedente e all'Autorità, entro 30 giorni dall'approvazione del bilancio di esercizio:

- a) lo schema di contabilità regolatoria, redatto secondo l'allegato *format*, compilato in conformità ai criteri di cui al punto 28;
 - b) una relazione illustrativa che descriva dettagliatamente le metodologie di contabilità adottate ai fini della valorizzazione dei costi e della allocazione delle componenti economiche e patrimoniali.
- 29.2 I documenti di cui al punto 29.1 devono essere corredati da una relazione, redatta da una società di revisione indipendente dal concessionario, attestante la conformità degli stessi ai criteri della presente Sezione (c.d. "Certificazione").
- 29.3 L'Autorità considera i documenti di cui ai precedenti punti 29.1 e 29.2 come riservati.
- 29.4 Il concessionario è tenuto a redigere, prima della stipula della concessione, nonché ad aggiornare annualmente, il Piano Finanziario Regolatorio, secondo l'allegato *format*.

Sezione 5

29-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 ±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. []/2025 del []/2025.**

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 delle somme distribuite ai soci a titolo di dividendi.

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 16, 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. 1/2025 del 1/2025.

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 26:

<i>TIR di progetto:</i>	<i>da -70 a +120 punti base rispetto al WACC medio;</i>
<i>TIR Equity:</i>	<i>da -70 a +120 punti base rispetto al R_e medio;</i>
<i>DSCR:</i>	<i>-0,1;</i>
<i>LLCR:</i>	<i>-0,3.</i>

29-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. 1/2025 del 1/2025.

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 24.3.

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. [REDACTED]/2025 del [REDACTED]/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. [REDACTED]/2025 del [REDACTED]/2025, e sulla base di un PEF rimodulato da parte del concessionario di concerto con l'ente concedente, nonché alla scadenza della concessione.

29-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 18.

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 25, nonché**
- d) **della disciplina dell'eventuale valore di subentro e del correlato criterio di ammortamento a vita utile tecnico-regolatoria di cui alla Misura 15.**

ALLEGATI

Tabella 1 Schema di contabilità regolatoria per tratta e attività

CONCESSIONARIA:	Anno	ATTIVITÀ AUTOSTRADALI						ATTIVITÀ ACCESSORIE			Importi non pertinenti	TOTALE	TOTALI partì corredate	Valori Bilancio di esercizio				
		Gestione			Costruzione			Aree di servizio										
		Totale	di cui per manutenzione ordinaria	di cui verso opere correlate	Totale	di cui per manutenzione straordinaria	di cui verso opere correlate	Rifornimento	Ristoro	Altro								
	Tratta	1																
1.a	Ricavi lordi																	
1.b	Quota tariffaria retrocessa per concessione o subconcessione (canone)																	
1.c	Quota tariffaria retrocessa per sovraconvenzione ANAS																	
1.d	Oneri per la circolazione sulle autostrade dei mezzi d'opera (art. 34 Cds)																	
1.e	Altri ricavi retrocessi per legge																	
1.f	Contributi in conto esercizio																	
1.g	Contributi in conto impianti																	
1.h	Ricavi derivanti da variazioni tariffarie (punto 7 del sistema tariffario di pedaggio)																	
1.i	Ricavi netti																	
2.a	Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci																	
2.b	Costi per servizi																	
2.c	Costi per godimento beni di terzi																	
2.d	Costo del personale																	
2.f	Altri costi operativi																	
2.g	Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci																	
2.h	Oneri diversi di gestione																	
2.h.i	di cui per valore della concessione																	
2.h.ii	di cui per canone della concessione																	
2.i	Accantonamenti																	
2.l	Utilizzhi di fondi di accantonamento																	
2.m	Costi capitalizzati																	
2.n	Totale costi operativi																	
2.o	Totale costi operativi al netto dei ricavi retrocessi per legge																	
3 = 1-2.1	Risultato operativo lordo																	
4.a	Ammortamenti delle immobilizzazioni materiali autofinanziate																	
4.a.i	di cui: ammortamenti delle immobilizzazioni materiali autofinanziate - devolvibili																	
4.a.ii	di cui: ammortamenti delle immobilizzazioni materiali autofinanziate - non devolvibili																	
4.b	Ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali autofinanziate																	
4.b.i	di cui: ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali autofinanziate - devolvibili																	
4.b.ii	di cui: ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali autofinanziate - non devolvibili																	
4.c	Ammortamenti delle immobilizzazioni finanziate con contributi pubblici in conto impianti																	
4.d	Totale ammortamenti																	
5 = 3-4	Risultato al lordo del costo del Capitale Investito Netto																	
6.a	Valore del Capitale Investito Netto Autofinanziato																	
6.b	Valore del Capitale Investito Netto Finanziato con contributi pubblici																	
6.c	WACC utilizzato ai fini della valutazione del costo del Capitale Investito Netto																	
6=d-a	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	Totali costi ammessi al lordo del margine commerciale																	
12	Totali margine commerciale																	
13	Quota margine commerciale da portare in abbattimento dei costi ammessi																	
14 = 11 - 12 * 13	Totali costi ammessi al netto del margine commerciale																	
15 = 14 / 9	Totali costi ammessi al netto del margine commerciale per unità operativa																	
	Composizione del Capitale Investito Netto Autofinanziato																	
IMM.1	Costi di impianto e di ampliamento																	
IMM.2	Costi di sviluppo																	
IMM.3	Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno																	
IMM.4	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili																	
IMM.5	Avviamento																	
IMM.6	Immobilizzazioni in corso e acconti																	
IMM.7	Altre																	
MAT.1	Terreni e fabbricati																	
MAT.2	Impianti e macchinario																	
MAT.3	Attrezzature industriali e commerciali																	
MAT.4	Altri beni																	
MAT.5	Immobilizzazioni in corso e acconti																	
CCN	Capitale Circolante Netto																	
	Riclassificazione del Capitale Investito Netto Autofinanziato																	
IMM.A	Immobilizzazioni immateriali devolvibili																	
IMM.B	Immobilizzazioni immateriali non devolvibili																	
MAT.A	Immobilizzazioni materiali devolvibili																	
MAT.B	Immobilizzazioni materiali non devolvibili																	
	Repadcontazione delle spese per investimenti																	
INV.INM.DEV	Investimenti in immobilizzazioni immateriali devolvibili																	
INV.INM.DEV.P	di cui: quota finanziata con contributi pubblici																	
INV.INM.NDEV	Investimenti in immobilizzazioni immateriali non devolvibili																	
INV.INM.NDEV.P	di cui: quota finanziata con contributi pubblici																	
INV.MAT.DEV	Investimenti in immobilizzazioni materiali devolvibili																	
INV.MAT.DEV.P	di cui: quota finanziata con contributi pubblici																	
INV.MAT.NDEV	Investimenti in immobilizzazioni materiali non devolvibili																	
INV.MAT.NDEV.P	di cui: quota finanziata con contributi pubblici																	

Tabella 2 Schema di Piano Finanziario Regolatorio

	<i>Anno Base</i>	<i>Anno Ponte</i>	<i>P1 - Primo periodo tariffario</i>	<i>P2</i>	<i>P5</i>	<i>P6 - Sesto periodo tariffario</i>										
			1	2	3	4	5	6	7	24	25	26	27	28	29	30
<i>Volumi di traffico previsti (000 veicoli/km)</i>	T*															
<i>Volumi di traffico medi anni per periodo regolatorio (000 veicoli/km)</i>	T															
COMPONENTE TARIFFARIA DI GESTIONE (in migliaia di euro)																
Costi operativi totali ammessi (comprendenti delle attività accessorie)	A															
Utilizzo di fondo accantonamento per rinnovi	A'															
Costi operativi incrementali da nuovi investimenti	A''															
Costi operativi incrementali da sopravvenienti normative e regolamentari	A'''															
Ricavi 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	E''															
Costi di capitale totali ammessi	F=E''E'															
Costi totali afferenti a componente tariffaria di gestione	H=C+F															
Componente tariffaria di gestione unitaria	I															
Componente tariffaria di gestione unitaria incrementale	I'															
COMPONENTE TARIFFARIA DI COSTRUZIONE (in migliaia di euro)																
Opere eseguite e non ammortizzate precedente concessione	J															
Immobilizzazioni reversibili al 1/1	K															
Opere in corso al 1/1	L															
<i>Valore residuo a fine concessione</i>	M															
Totali 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=Q/T*															
Poste figurative annue	S															
COMPONENTE PER ONERI DI CONCESSIONE (in migliaia di euro)																
Costo annuo per valore della concessione	U2															
Costi totali afferenti a componente tariffaria per oneri di concessione	U=U2															
Componente tariffaria per oneri di concessione unitaria	V=U/T*															
TARIFFE UNITARIA MEDIA - RICAVI - COSTI																
Tariffa unitaria media (con eventuali poste figurative)	W															
Ricavi da traffico previsti	Y=W·T*															
Costi totali previsti	Z=H+Q+U															
ANALISI DEI FLUSSI DI CASSA																
Valore attuale netto: ricavi da traffico previsti	-															
Valore attuale netto: costi totali previsti	-															
Valore attuale netto: poste figurative	-															