
AGGIORNAMENTO DEL SISTEMA TARIFFARIO DI PEDAGGIO
RELATIVO ALLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI DI CUI
ALL'ARTICOLO 37, COMMA 2, LETTERA G), DEL D.L.
201/2011.¹

Atto di regolazione.



¹ Testo coordinato con le correzioni testuali effettuate nella seduta di Consiglio del 30 gennaio 2026.

SOMMARIO DEL DOCUMENTO

TITOLO 1. ASPETTI GENERALI.....	5
Capo 1 Principi e criteri del Sistema tariffario.....	5
Misura 1 Oggetto della regolazione	5
Misura 2 Definizioni	5
Misura 3 Finalità del Sistema tariffario	9
Misura 4 Principi generali.....	10
Misura 5 Entrata in vigore	11
Capo 2 Procedimenti dell'Autorità afferenti al Sistema tariffario	13
Misura 6 Rilascio dei Pareri sugli aggiornamenti/revisioni del PEF e del PFR	13
Misura 7 Rilascio dei Pareri sugli adeguamenti annuali dei livelli tariffari	14
TITOLO 2. SISTEMA TARIFFARIO PER CONCESSIONI AFFIDATE SULLA BASE DI UNO SCHEMA DI CONVENZIONE DEFINITO DALL'AUTORITÀ.....	15
Capo 1 Aspetti generali	15
Misura 8 Ambito di applicazione	15
Capo 2 Modifiche e integrazioni ai Sistemi tariffari	15
Misura 9 Verifica delle condizioni di equilibrio economico-finanziario della concessione	15
Misura 10 Individuazione delle attività pertinenti	20
Misura 11 Tariffa unitaria media e modulazione tariffaria	21
Misura 12 Criteri di ammissibilità dei costi operativi	22
Misura 13 Trattamento dei margini da attività commerciali	24
Misura 14 Capitale investito netto	24
Misura 15 Criteri di ammissibilità degli investimenti	25
Misura 16 Principi per la quantificazione degli investimenti in beni reversibili	27
Misura 17 Criteri di determinazione dei costi di capitale	27
Misura 18 Tasso di remunerazione del capitale investito	30
Misura 19 Tasso di inflazione programmato	30
Misura 20 Dinamica della componente tariffaria di costruzione	30
Misura 21 Meccanismi di penalità/premi con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi	33
Misura 22 Adeguamento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti	39
Misura 23 Poste figurative	43
Misura 24 Meccanismo di contenimento dei maggiori ricavi mediante <i>revenue sharing</i>	46
Misura 25 Principi e criteri tariffari relativi all'eventuale protrarsi della gestione oltre la scadenza della concessione	47
TITOLO 3. SISTEMA TARIFFARIO PER CONCESSIONI IN ESSERE DI CUI ALL'ARTICOLO 43, COMMA 1 E, PER GLI ASPETTI DI COMPETENZA, COMMA 2, DEL D.L. 201/2011.....	48
Capo 1 Aspetti generali	48
Misura 26 Ambito di applicazione e misure transitorie	48
Capo 2 Modifiche e integrazioni ai Sistemi tariffari	49
Misura 27 Verifica delle condizioni di equilibrio economico-finanziario della concessione	49
Misura 28 Individuazione delle attività pertinenti	54
Misura 29 Tariffa unitaria media e modulazione tariffaria	54
Misura 30 Criteri di ammissibilità dei costi operativi	55
Misura 31 Trattamento dei margini da attività commerciali	57
Misura 32 Capitale investito netto	57
Misura 33 Criteri di ammissibilità degli investimenti	59
Misura 34 Principi per la quantificazione degli investimenti in beni reversibili	60
Misura 35 Criteri di determinazione dei costi di capitale	60
Misura 36 Tasso di remunerazione del capitale investito	63

Misura 37	Tasso di inflazione programmato	64
Misura 38	Dinamica della componente tariffaria di costruzione	64
Misura 39	Meccanismi di penalità/premi con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi	67
Misura 40	Adeguamento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti	73
Misura 41	Poste figurative	77
Misura 42	Meccanismo di contenimento dei maggiori ricavi mediante <i>revenue sharing</i>	80
Misura 43	Principi e criteri tariffari relativi all'eventuale protrarsi della gestione oltre la scadenza della concessione ...	82
TITOLO 4. REMUNERAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO		83
Capo 1 Tasso di remunerazione del capitale investito.....	83	
Misura 44	Metodologia per la determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito	83
Misura 45	Procedura di aggiornamento del tasso di remunerazione del capitale investito	85
ANNESSI	87	

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1.	Nuove concessioni affidate sulla base di schemi di convenzione definiti dall'Autorità	15
Tabella 2.	Concessioni in essere.....	48
Tabella 3.	Comparables per il calcolo del parametro β	85

INDICE DELLE ABBREVIAZIONI

AdS	Aree di servizio	MEF	Ministero dell'Economia e delle finanze
AdP	Aree di parcheggio	MIT	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (precedentemente Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, MIMS)
AGCM	Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato	NADEF	Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza
ANAC	Autorità Nazionale Anticorruzione	NARS	Nucleo di consulenza per l'Attuazione delle linee guida per la Regolazione dei Servizi di pubblica utilità
ART o		PEF	Piano Economico Finanziario
Autorità	Autorità di Regolazione dei Trasporti	PFR	Piano Finanziario Regolatorio
ATI	Associazione Temporanea di Imprese	RI	Relazione illustrativa dello Schema di atto posto in consultazione con la delibera n. 16/2019
CA	Concessionario autostradale	SIEG	Servizi di Interesse Economico Generale
CIN	Capitale Investito Netto	TIR	Tasso Interno di Rendimento
CIPESS	Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile (già CIPE)	WACC	<i>Weighted Average Cost of Capital</i>
Codice	Codice dei contratti pubblici di cui al d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36		
CGUE	Corte di Giustizia dell'Unione europea		
DEF	Documento di Economia e Finanza		
DIPE	Dipartimento per la Programmazione e il coordinamento della politica economica		

TITOLO 1. ASPETTI GENERALI

Capo 1 Principi e criteri del Sistema tariffario

Misura 1 Oggetto della regolazione

1. In applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dall'articolo 1, comma 1, della legge 22 dicembre 2011, n. 214, come ulteriormente modificato dall'articolo 16, comma 1, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, nonché dalla legge 16 dicembre 2024, n. 193 (di seguito: d.l. 201/2011), il presente atto di regolazione definisce i Sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del *price cap*, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per ciascuna concessione, in riferimento a concessioni affidate fino al 31 dicembre 2024:
 - a) per le quali l'avvio della procedura di affidamento sia stato effettuato sulla base di uno schema di convenzione definito dall'Autorità (Titolo 2);
 - b) vigenti alla data di entrata in vigore del d.l. 201/2011, di cui all'articolo 43, comma 1, e, per gli aspetti di competenza, comma 2, del medesimo decreto (Titolo 3).
2. Il presente atto reca, inoltre, i criteri per la determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito, da applicare alle concessioni autostradali di cui al punto 1 (Titolo 4).
3. L'Autorità, con successivo provvedimento:
 - a) definisce i criteri per la separazione contabile e la redazione della contabilità regolatoria delle società titolari delle concessioni autostradali di cui al punto 1;
 - b) adotta gli opportuni strumenti di contabilità regolatoria, di pianificazione economico-finanziaria e di monitoraggio delle medesime concessioni, in attuazione delle presenti misure regolatorie.
4. In caso di violazione della disciplina di cui ai Titoli del presente atto si applicano le sanzioni previste dall'art. 37, comma 3, lettera i) del decreto-legge 201/2011.
5. Qualora l'Autorità sospetti possibili violazioni della disciplina di cui ai Titoli del presente atto, può svolgere ispezioni presso i soggetti sottoposti alla regolazione ai sensi dell'art. 37, comma 3, lettera e) del decreto-legge 201/2011.
6. In presenza di condotte in contrasto con la disciplina di cui ai Titoli del presente atto, l'Autorità ne ordina la cessazione, disponendo le misure opportune di ripristino ai sensi dell'art. 37, comma 3, lettera f) del decreto-legge 201/2011.
7. In circostanze straordinarie, ove sussistano motivi di necessità e di urgenza, al fine di salvaguardare la concorrenza e di tutelare gli interessi degli utenti rispetto al rischio di un danno grave e irreparabile, l'Autorità può adottare provvedimenti temporanei di natura cautelare ai sensi dell'art. 37, comma 3, lettera f) del decreto-legge 201/2011.

Misura 2 Definizioni

1. La presente Misura sostituisce (i) la Misura 2 della Sezione 1 dell'Allegato A alle delibere di cui alla Tabella 1 della Misura 8 e (ii) la Misura 2 dell'Allegato A alle delibere di cui alla Tabella 2 della Misura 26:

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. 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.

3. Convenzione: il contratto di concessione stipulato tra il concedente e il concessionario ai sensi dell'articolo 177 del Codice.

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.

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.

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.

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).

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, l'indicatore di produttività X e, ove previsto, le previsioni di traffico) e del WACC, nonché dei valori di soglia per la valutazione della qualità dei servizi resi dal concessionario.

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 [ovvero 14];

10. Sistema tariffario previgente: con riferimento a ciascuna delle concessioni vigenti alla data di entrata in vigore del d.l. 201/2011 – di cui all'articolo 43, comma 1 e, per gli aspetti di competenza, comma 2, del medesimo decreto – il regime tariffario previsto dalla convenzione di concessione vigente alla data di pubblicazione della delibera dell'Autorità di prima approvazione del rispettivo Sistema tariffario.

11. Tasso interno di rendimento del Sistema tariffario previgente (TIR previgente): con riferimento a ciascuna delle concessioni vigenti alla data di entrata in vigore del d.l. 201/2011 – di cui all'articolo 43, comma 1 e, per gli aspetti di competenza, comma 2, del medesimo decreto – il tasso di rendimento delle attività autostradali e delle attività accessorie scaturente dall'applicazione del Sistema tariffario previgente a quello stabilito dall'Autorità, è disciplinato dal meccanismo di salvaguardia per le opere realizzate o in corso di realizzazione, come stabilito dall'Autorità, e rimane invariato per tutta la durata della concessione rispetto al valore quantificato in sede di prima applicazione.

12. 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.

13. 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.

14. 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 .

15. 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.

16. 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.

17. 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^* .

18. 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.

19. 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.

20. 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.

21. 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.

22. Piano Economico Finanziario (PEF): il documento annesso alla convenzione, nel quale sono rappresentati i presupposti e le condizioni per l'equilibrio economico-finanziario del rapporto concessorio.

23. 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, da allegare alla convenzione e da aggiornare annualmente, per la verifica di conformità del Sistema tariffario adottato.

24. 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 e che, tra l'altro, individua puntualmente, per ciascuno degli interventi, riconosciuti o non 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.

25. Poste figurative: le componenti tariffarie figurative, di segno positivo o negativo, finalizzate ad assicurare gradualità nell'evoluzione della tariffa, anche al fine di evitare squilibri di sistema, ivi compreso il mancato coordinamento fra i flussi di cassa prodotti dalla gestione autostradale e i fabbisogni finanziari necessari per la realizzazione dei nuovi investimenti, garantendo in ogni caso la sostenibilità dei livelli tariffari da parte degli utenti autostradali durante l'intero periodo concessorio.

26. 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.

27. 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, come attestate nel PFR, nonché riscontrate sulla base degli strumenti di contabilità regolatoria adottati dall'Autorità.

28. Opere realizzate o in corso di realizzazione ante ART: con riferimento a ciascuna delle concessioni vigenti alla data di entrata in vigore del d.l. 201/2011 – di cui all'articolo 43, comma 1 e, per gli aspetti di competenza, comma 2, del medesimo decreto – ai fini tariffari si intendono “realizzate o in corso di realizzazione ante ART” le opere assentite dal concedente che, alla data di pubblicazione della delibera dell'Autorità di prima approvazione del rispettivo Sistema tariffario sul sito web istituzionale dell'Autorità, siano:

- i. già realizzate;
- ii. in corso di realizzazione, in quanto sia già intervenuta la stipula del contratto di affidamento dei lavori o, se antecedente, la consegna dei lavori.

29. Opere realizzate o in corso di realizzazione post ART: con riferimento a tutte le concessioni vigenti al 31 dicembre 2024, ai fini tariffari si intendono “realizzate o in corso di realizzazione post ART” le opere assentite dal concedente, non incluse fra quelle di cui al punto precedente, che, alla data di pubblicazione della delibera n. 241/2025 sul sito web dell'Autorità, siano:

- i. già realizzate,
- ii. in corso di realizzazione, limitatamente agli stati di avanzamento già contabilizzati alla stessa data, in quanto sia già intervenuta la stipula del contratto di affidamento dei lavori o, se antecedente, la consegna dei lavori.

30. Opere da realizzare: con riferimento a tutte le concessioni vigenti al 31 dicembre 2024, ai fini tariffari si intendono da realizzare le opere assentite dal concedente:

- i. per le quali, alla data di pubblicazione della delibera n. 241/2025 sul sito web istituzionale dell'Autorità:
 - non sia ancora intervenuta la stipula del contratto di affidamento dei lavori o, se antecedente, la consegna dei lavori;
 - sia già intervenuta la stipula del contratto di affidamento dei lavori, limitatamente agli stati di avanzamento non ancora contabilizzati alla stessa data;
- ii. che siano oggetto di nuovi atti aggiuntivi alla convenzione.

31. Tratta elementare: segmento di rete autostradale delimitato da un punto di ingresso e/o uscita ed il successivo o da stazioni o da allacciamenti tra diversi tronchi autostradali.

32. Immobilizzazioni in corso a vita utile di primo livello: asset che risultano assoggettati ad ammortamento a vita utile regolatoria, correlati alla realizzazione di opere complesse che configurano l'apertura di nuove tratte autostradali o il completo rifacimento di significativi tratti della rete autostradale in esercizio.

33. Immobilizzazioni in corso a vita utile di secondo livello: asset che risultano assoggettati ad ammortamento a vita utile regolatoria, correlati alla realizzazione di opere diverse da quelle di cui al precedente punto 32.

Misura 3 Finalità del Sistema tariffario

1. La presente Misura: (i) sostituisce la Misura 4 della Sezione 1 dell'Allegato A alle delibere di cui alla Tabella 1 della Misura 8, ad eccezione della delibera n. 119/2017, (ii) sostituisce la Misura 4 dell'Allegato A alle delibere di cui alla Tabella 2 della Misura 26, (iii) integra la Sezione 1 dell'Allegato A alla menzionata delibera n. 119/2017, come Misura 2-bis:

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

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

- a) una componente tariffaria di gestione, correlata all'attività di gestione e manutenzione ordinaria dell'infrastruttura autostradale, di cui all'articolo 6, comma 1, lettera a), della l. 193/2024, la cui dinamica è basata sull'applicazione della metodologia del price cap e coerente con il conseguimento di un obiettivo di recupero di produttività, che permetta al concessionario di ottenere, nel rispetto del principio di correlazione ai costi come riconosciuti dal concedente sulla base dei principi e criteri definiti dall'Autorità, il recupero dei costi operativi e dei costi di investimento effettuati su asset non reversibili, ove pertinenti ed efficienti;
- b) una componente tariffaria di costruzione, correlata all'attività di progettazione ed esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria individuati dalla convenzione di concessione, la cui dinamica permetta al concessionario, con riferimento alla durata del periodo concessorio, di ottenere, nel rispetto del principio di correlazione ai costi come riconosciuti dal concedente sulla base dei principi e criteri definiti

dall'Autorità, il recupero dei costi correlati agli investimenti effettivamente realizzati e una congrua redditività del capitale, con riferimento agli investimenti effettuati sugli asset reversibili;

- c) una ulteriore componente tariffaria, la cui dinamica permetta al concessionario di tenere conto di eventuali oneri integrativi conseguenti ad obblighi di natura normativa o convenzionale, come definiti dalla Misura 2. Resta fermo che le partite economiche incluse in tale componente tariffaria non possono costituire uno strumento di recupero di eventuali situazioni di disequilibrio della concessione, per le quali si applicano gli istituti previsti dall'ordinamento.
3. La corretta applicazione del Sistema tariffario è annualmente riscontrata dall'Autorità nell'esercizio delle proprie funzioni, in conformità a quanto stabilito dall'articolo 37, comma 2, lettera c), del d.l. 201/2011. In particolare, a seguito della trasmissione del PEF e del PFR da parte del concedente, l'Autorità verifica le seguenti condizioni:
- a) la corretta applicazione della metodologia del price cap alla componente tariffaria di gestione;
 - b) l'uguaglianza del valore attualizzato dei ricavi da pedaggio attesi, correlati alla componente tariffaria di costruzione prima dell'applicazione di eventuali poste figurative, e dei costi ammissibili attesi afferenti agli investimenti effettuati sugli asset reversibili, ottenuto scontando i relativi importi ai tassi di remunerazione rispettivamente previsti nel presente atto;
 - c) la congruità delle eventuali poste figurative applicate alla componente tariffaria di costruzione, l'azzeramento del saldo complessivo e dei saldi di ciascuna sub-componente delle stesse entro il termine di scadenza della concessione, nonché il rispetto del principio di neutralità economico-finanziaria per ciascuna delle medesime sub-componenti, sulla base del rispettivo tasso di attualizzazione;
 - d) il rispetto dei principi e dei criteri di ammissibilità definiti dall'Autorità, con riferimento ai costi di gestione e di investimento di cui alla Sezione 2;
 - e) la sostenibilità per gli utenti dei livelli tariffari previsti nel PFR;
 - f) l'equità e non discriminatorietà delle modulazioni tariffarie adottate dal concessionario, incluse quelle correlate ai flussi di traffico e alle tipologie di tratta dell'infrastruttura autostradale;
 - g) la congruità del valore di subentro eventualmente appostato alla scadenza della concessione;
 - h) il mantenimento dell'equilibrio economico e finanziario della concessione".

Misura 4 Principi generali

1. La presente Misura sostituisce (i) la Misura 1 della Sezione 1 dell'Allegato A alle delibere di cui alla Tabella 1 della Misura 8 e (ii) la Misura 1 dell'Allegato A alle delibere di cui alla Tabella 2 della Misura 26:

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.

2. Il Sistema tariffario stabilito dall'Autorità è caratterizzato da:

- a) definizione di un periodo regolatorio su base quinquennale;
- b) distinzione delle attività tra:
 - i) direttamente soggette a regolazione tariffaria;
 - ii) non direttamente soggette a regolazione tariffaria, ma rilevanti ai fini della destinazione della extraprofitabilità generata in virtù dello svolgimento di attività accessorie;
 - iii) non pertinenti;
- c) afferenza alle sole attività di cui ai sub i) e ii) della lettera b), degli elementi economici, patrimoniali e finanziari rilevanti ai fini della determinazione del pedaggio, come rappresentati nei prospetti di separazione contabile definiti dall'Autorità;

- d) definizione delle modalità di determinazione delle tariffe di pedaggio, da applicare agli utenti autostradali che utilizzano le tratte autostradali oggetto di concessione in condizione di piena disponibilità dell'infrastruttura, attraverso:
 - i) individuazione del perimetro dei costi ammissibili del concessionario e relativa valorizzazione;
 - ii) individuazione del livello tariffario massimo iniziale, da determinare ex ante avvalendosi dei riferimenti e dei criteri, di seguito specificati, in relazione alle singole componenti tariffarie ed alle correlate previsioni dei volumi di traffico;
 - iii) applicazione del "metodo del price cap, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per ciascuna concessione", come fissato dall'Autorità, a valere sulla componente tariffaria di gestione;
 - iv) applicazione di limiti all'adeguamento annuale medio della tariffa unitaria media integrata nel corso del periodo concessorio;
 - v) definizione dei criteri di verifica del mantenimento dell'equilibrio economico-finanziario della concessione;
- e) definizione di un efficace meccanismo di revenue sharing, coerente con l'impostazione del modello incentrato sul metodo del price cap, basato sugli scostamenti tra le stime dei volumi di traffico e i relativi valori a consuntivo, finalizzato a limitare la realizzazione da parte del concessionario di extra-ricavi derivanti dalla sottostima dei volumi di traffico.
- f) definizione di un articolato meccanismo di penalità per la qualità dei servizi offerti, volto ad individuare, nell'ambito di predefinite aree tematiche, gli indicatori e i relativi obiettivi di qualità, monitorare il conseguimento degli obiettivi posti, valutare la performance del concessionario autostradale, e conseguentemente applicare immediatamente i meccanismi di penalità con effetto diretto sulla tariffa praticata agli utenti autostradali;
- g) definizione di un meccanismo automatico di adeguamento tariffario correlato all'effettivo grado di attuazione degli investimenti;
- h) definizione di obblighi di separazione contabile a carico del concessionario e previsione del relativo sistema di contabilità regolatoria.”.

Misura 5 Entrata in vigore

1. Le Misure del presente provvedimento si applicano alle concessioni in essere attraverso atti aggiuntivi stipulati tra concedente e concessionario in occasione del primo aggiornamento o revisione del piano economico-finanziario del concessionario successivo alla data di adozione del presente provvedimento.
2. Per le concessioni con periodo regolatorio in corso alla data di approvazione del presente provvedimento, ma con PEF non ancora definitivamente approvato ed efficace, le misure di cui al Titolo 2 e al Titolo 3 si applicano a partire dal 1° gennaio 2026, fatta eccezione per quanto previsto al punto 4.
3. Per consentire l'ordinato svolgimento delle istruttorie correlate all'approvazione dei PEF di cui al punto 2, assicurando una adeguata transizione al nuovo modello regolatorio, concedente e concessionario provvedono all'adeguamento dei medesimi PEF alle presenti misure entro il 31 dicembre 2026. In tal caso, nelle more dell'adeguamento di cui al precedente periodo:
 - a) in riferimento alle concessioni per le quali la scadenza del periodo regolatorio quinquennale sia intervenuta posteriormente all'entrata in vigore della legge n. 193/2024, si applica quanto previsto dall'articolo 14, comma 2, ultimi due periodi, della medesima legge;
 - b) in riferimento alle concessioni per le quali trova applicazione il sistema tariffario approvato dall'Autorità e la scadenza del periodo regolatorio quinquennale sia intervenuta antecedentemente all'entrata in vigore della legge n. 193/2024, per ragioni di equità, si applica la disciplina di cui alla lettera a).

4. È ammesso, in via transitoria e in deroga a quanto previsto al punto 2, che le misure di cui al Titolo 2 e al Titolo 3 siano applicate a partire dalla data di avvio del periodo regolatorio successivo a quello in corso, in occasione dell'ordinario aggiornamento di PEF/PFR, alle concessioni per le quali ricorrono le seguenti condizioni:
 - a) alla data di adozione del presente provvedimento, il concedente abbia già provveduto a trasmettere all'Autorità la documentazione necessaria per l'espressione del previsto parere in merito all'aggiornamento/revisione del PEF/PFR relativo al periodo regolatorio in corso;
 - b) alla data di adozione del presente provvedimento, il concessionario risulti pienamente adempiente:
 - i) rispetto agli impegni assunti con la sottoscrizione della convenzione di concessione e dei rispettivi atti aggiuntivi, sulla base delle valutazioni del concedente;
 - ii) rispetto alle prescrizioni rilasciate dall'Autorità nell'esercizio delle proprie prerogative, in relazione alla conformità rispetto al Sistema tariffario ART.
5. Si applicano in ogni caso, a partire dal 1° gennaio 2026, per tutte le concessioni, le disposizioni regolatorie riguardanti quanto segue:
 - a) la verifica a consuntivo, in occasione del primo aggiornamento utile del PEF successivo alla data di adozione del presente provvedimento o alla scadenza della concessione, delle condizioni di equilibrio economico-finanziario di cui alla Misura 9 e alla Misura 27, con la metodologia ivi prevista, nonché l'eventuale applicazione del meccanismo di recupero/riserva ivi indicato;
 - b) le modalità di determinazione del tasso di inflazione programmato di cui alla Misura 19 e alla Misura 37;
 - c) l'implementazione e l'applicazione del meccanismo penalità/premi con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi, di cui alla Misura 21 e alla Misura 39;
 - d) gli obblighi a carico del concessionario scaturenti dall'applicazione di quanto previsto alla Misura 11 e alla Misura 29 con riguardo a tariffa unitaria e modulazione tariffaria;
 - e) l'applicazione del meccanismo di Poste figurative secondo le disposizioni di cui alla Misura 23 e alla Misura 41;
 - f) l'applicazione dei criteri di adeguamento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti, di cui alla Misura 22 e alla Misura 40, ivi inclusa l'attivazione dei meccanismi di accantonamento ivi previsti, sulla base di una cognizione sul contenuto dei più recenti PEF/PFR approvati ed efficaci.
 - g) la disciplina della remunerazione del capitale investito, di cui al Titolo 4.
6. Resta inoltre ferma, a partire dal 1° gennaio 2026, l'applicazione integrale delle misure di cui al Titolo 2 e al Titolo 3 in tutti i casi di ricorso alla revisione straordinaria di PEF e PFR.
7. Per i concessionari per i quali la scadenza della concessione interviene prima del 1° gennaio 2031, si applicano esclusivamente le disposizioni regolatorie di cui al punto 5.
8. Nel corso del processo di aggiornamento del PEF/PFR relativo al primo periodo regolatorio di applicazione del presente atto di regolazione, previa istanza motivata da parte del concedente, ovvero del concessionario con parere favorevole del concedente, l'Autorità può consentire deroghe parziali nell'applicazione di alcune misure di regolazione, a valere sull'intero periodo concessorio residuo. Tali deroghe, le quali devono assumere carattere eccezionale, in presenza di situazioni di conclamata evidenza e necessità, nonché di valide e oggettive argomentazioni a supporto, sono applicate nel rispetto di quanto previsto alla Misura 9 e alla Misura 27 in relazione a:
 - a) vincolo di sostenibilità tariffaria per l'utenza;
 - b) piena traslazione del rischio operativo in capo al concessionario;
 - c) verifica dell'equilibrio economico-finanziario della concessione.

Capo 2 Procedimenti dell'Autorità afferenti al Sistema tariffario

Misura 6 Rilascio dei Pareri sugli aggiornamenti/revisioni del PEF e del PFR

1. Ai fini dell'esercizio delle prerogative dell'Autorità come definite all'articolo 14 della l. 193/2024, il concedente trasmette all'Autorità, entro il 30 agosto dell'Anno ponte con riferimento ad ogni periodo regolatorio:
 - a) il nuovo PFR e il nuovo PEF, elaborati dal concessionario sulla base del presente Sistema tariffario, rispettivamente per il nuovo periodo regolatorio e fino alla scadenza della concessione.
 - b) in caso di prima applicazione del Sistema tariffario con specifico riferimento a ciascuna delle concessioni vigenti alla data di entrata in vigore del d.l. 201/2011 – di cui all'articolo 43, comma 1 e, per gli aspetti di competenza, comma 2, del medesimo decreto:
 - i) un aggiornamento del PFR e del PEF, elaborato dal concessionario sulla base del Sistema tariffario previgente, rispettivamente per il nuovo periodo regolatorio e fino alla scadenza della concessione, sulla base delle stesse assunzioni, in termini di investimenti programmati e di livelli di traffico stimati, adottate per il Piano di cui alla lettera a);
 - ii) il calcolo, a cura del concessionario, del conseguente Tasso interno di rendimento previgente, valutato al 31 dicembre dell'Anno ponte;
 - c) le proprie valutazioni sulla documentazione di cui alle precedenti lettere a) e b).
2. Le attività di cui alla lettera b) tengono conto anche degli eventuali periodi regolatori precedenti per i quali non si sia perfezionato l'iter di aggiornamento del PEF/PFR.
3. L'Autorità rilascia il parere vincolante di competenza entro 30 giorni dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti. Il termine può essere prorogato, su richiesta dell'Autorità, di ulteriori 15 giorni per eventuali motivate esigenze istruttorie. 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.
4. L'Autorità accerta, anche mediante l'utilizzo degli strumenti di contabilità regolatoria, di pianificazione economico-finanziaria e di monitoraggio adottati dall'Autorità medesima, la corretta applicazione del Sistema tariffario e il recepimento delle eventuali prescrizioni correttive indicate dall'Autorità stessa, ed inoltre verifica il mantenimento dell'equilibrio economico e finanziario della concessione.
5. L'eventuale riprogrammazione, anche soltanto temporale, degli investimenti, così come previsti nelle pattuizioni convenzionali, può essere ammessa esclusivamente quando non altera la natura generale della concessione e non implica una modifica sostanziale della stessa, ai sensi dell'articolo 189, comma 4, lettere a) e b), del Codice. L'Autorità, in sede di rilascio del parere di cui al punto 3, si riserva di verificare dette condizioni e, se necessario, di esprimersi sull'eventuale riprogrammazione degli investimenti confrontando il valore attuale complessivo netto degli investimenti definito in sede di aggiudicazione della concessione rispetto al valore attuale complessivo netto degli investimenti previsto in sede di aggiornamento del PEF.
6. Nel caso in cui il concessionario presenti il PEF/PFR oltre le tempistiche previste dalla presente Misura, esso è tenuto ad adottare, ai fini delle valutazioni dell'Autorità, le assunzioni e i parametri riferiti all'Anno base del periodo regolatorio per il quale è richiesto il Parere. Tali assunzioni comprendono, a titolo esemplificativo e non esaustivo, il tasso di remunerazione del capitale investito di riferimento, il tasso di inflazione programmata, le stime dei volumi di traffico, l'ammontare degli investimenti e i costi operativi.

Misura 7 Rilascio dei Pareri sugli adeguamenti annuali dei livelli tariffari

1. La Misura 23 dell'Allegato A alla delibera n. 119/2017, la Misura 27 dell'Allegato A alla delibera n. 133/2018 e la Misura 26 dell'Allegato A alla delibera n. 119/2019 nonché la Misura 28 dell'Allegato A alle delibere di cui alla Tabella 2 di cui alla Misura 26 sono sostituite dalla seguente:

"1. Con particolare riferimento alla verifica dell'adeguamento annuale dei livelli tariffari nel corso del periodo regolatorio, 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.

2. Il concedente, entro il 31 ottobre di ogni anno, trasmette all'Autorità e al concessionario gli esiti delle proprie verifiche in merito:

- a) *all'applicazione dei meccanismi di penalità/premi con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi, secondo le modalità di cui alla Misura 20 [ovvero 23, ovvero 24];*
- b) *all'applicazione dell'adeguamento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti, secondo le modalità di cui alla Misura 21 [ovvero 24, ovvero 25];*
- c) *al conseguente ricalcolo delle poste figurative, secondo le modalità di cui alla Misura 22 [ovvero 25, ovvero 26].*

3. Entro il 15 novembre di ogni anno, il concessionario procede all'eventuale conseguente aggiornamento del PFR e lo trasmette al concedente e all'Autorità.

4. Entro 30 giorni dal ricevimento della documentazione relativa ai punti 2 e 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.

5. L'Autorità accerta, anche mediante l'utilizzo degli strumenti di contabilità regolatoria, di pianificazione economico-finanziaria e di monitoraggio adottati dall'Autorità medesima, la corretta applicazione del Sistema tariffario e il recepimento delle eventuali prescrizioni formulate."

TITOLO 2. SISTEMA TARIFFARIO PER CONCESSIONI AFFIDATE SULLA BASE DI UNO SCHEMA DI CONVENZIONE DEFINITO DALL'AUTORITÀ

Capo 1 Aspetti generali

Misura 8 Ambito di applicazione

- Le Misure del presente Titolo si applicano alle concessioni di cui alla Misura 1, punto 1, lettera a) e specificamente alle seguenti:

Tabella 1. Nuove concessioni affidate sulla base di schemi di convenzione definiti dall'Autorità

Acronimo	Società concessionaria autostradale	Delibera ART di approvazione del Sistema tariffario	Data di scadenza concessione
AAA	Autostrade Alto Adriatico S.p.a.	133/2018 del 19/12/2018	30/06/2053
CDT	Concessioni del Tirreno S.p.a.	119/2019 del 12/09/2019	04/12/2035
ITP	Ivrea Torino Piacenza S.p.a.	119/2017 del 28/09/2017	30/09/2036

Capo 2 Modifiche e integrazioni ai Sistemi tariffari

Misura 9 Verifica delle condizioni di equilibrio economico-finanziario della concessione

- Dopo la Misura 25 dell'Allegato A alla delibera n. 119/2017 e la Misura 29 dell'Allegato A alle delibere nn. 133/2018 e 119/2019, sono aggiunte le seguenti Misure:

"Misura 25-bis [ovvero 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 dell'Allegato A alla delibera n. 241/2025.

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 sono oggetto di aggiornamento, nel corso della concessione, secondo le modalità e i termini di seguito indicati:

a) per le concessioni di durata fino a 15 anni – misurati a partire dalla data di efficacia dell'affidamento o, se successiva, dalla data di efficacia della convenzione unica di cui al decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, come modificato dalla legge 24 novembre 2006, n. 286 – non è previsto alcun aggiornamento;

b) per le concessioni di durata oltre 15 anni – misurati a partire dalla data di efficacia dell'affidamento o, se successiva, dalla data di efficacia della convenzione unica di cui al decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, come modificato dalla legge 24 novembre 2006, n. 286 – è previsto l'aggiornamento quinquennale delle previsioni di traffico, a partire dal sedicesimo anno e per ogni successivo periodo regolatorio, nei limiti del ±15% rispetto alle corrispondenti previsioni assunte nel PEF vigente alla data di approvazione delle presenti misure, previa valutazione e approvazione da parte dell'Autorità.

4. 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.

5. 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 di contabilità regolatoria, di pianificazione economico-finanziaria e di monitoraggio adottati dall'Autorità.

6. 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.

Ai fini della determinazione del FCFO, alla data di applicazione della presente misura, sono inclusi lo stock di capitale investito netto residuo a tale data, nonché il saldo di credito/debito di poste figurative eventualmente maturato alla medesima data.

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 di Patrimonio netto, corrispondenti a Capitale sociale, Riserva legale, Utili (perdite) portati a nuovo e Utili (perdite) dell'esercizio, con esclusione della quota parte di utile di esercizio deliberata ai fini della distribuzione ai soci a titolo di dividendo.

L'Equilibrio economico-finanziario è assicurato quando il TIR Equity tende al rendimento ammesso dall'Autorità sul capitale proprio (R_e post tax di cui alla Misura 14 [ovvero 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 Coverage Ratio (DSCR): indica, in termini adimensionali, per ciascuna annualità interessata dal rimborso di quote di debito verso soggetti finanziatori, il rapporto fra:
- il flusso di cassa operativo di progetto (FCFO – Free Cash Flow from Operations) così come individuato nel PEF per tale annualità;
 - 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 Coverage Ratio (LLCR): indica, in termini adimensionali, per ciascuna annualità interessata dal rimborso di quote di debito verso soggetti finanziatori, il rapporto fra:
- il valore attuale netto della somma dei flussi di cassa operativi di progetto (FCFO – Free Cash Flow from Operations) misurati a partire da tale annualità e fino all'ultimo anno di rimborso del debito, scontati al costo ammesso sul capitale di debito (R_d);
 - la somma degli importi erogati e non rimborsati relativi ai medesimi finanziamenti, valutati alla medesima annualità.

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

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

7. Nel calcolo dei predetti indicatori di convenienza economica e sostenibilità finanziaria, le grandezze desunte dal PEF e rilevate a consuntivo sono opportunamente rettificate di ogni partita economica e finanziaria che precluda l'effettivo dispiegarsi:

- degli effetti incentivanti/disincentivanti della metodologia del price cap a valere sulla componente tariffaria di gestione;
- dell'impatto delle partite economico-finanziarie derivanti da eventuali minori ricavi o maggiori costi a totale carico del concessionario per impegni esplicitamente assunti negli atti di concessione (ivi inclusi eventuali accordi transattivi);
- della manifestazione del rischio operativo a carico del concessionario, secondo l'allocazione di cui alla presente Misura.

Gli schemi di calcolo per i predetti indicatori sono inclusi tra gli strumenti di contabilità regolatoria, di pianificazione economico-finanziaria e di monitoraggio adottati dall'Autorità.

8. Ai fini della verifica di cui al punto 6, per ciascuno dei seguenti indicatori sono individuati i relativi margini di tolleranza, da assumere al netto degli effetti della Misura 22-bis [ovvero rispettivamente 26 e 25-bis]:

TIR di progetto: da -50 a +50 punti base rispetto al WACC medio;

TIR Equity: da -50 a +50 punti base rispetto al R_e medio;

DSCR: -0,1;

LLCR: -0,3.

Misura 25-ter [ovvero 29-ter] (Meccanismo di recupero/riserva in relazione al rendimento ammesso)

1. Ai fini di una valutazione positiva nell'ambito del parere di competenza, l'Autorità verifica la sussistenza, dalla data di applicazione della presente misura, e fino alla scadenza della concessione:

- a) di un eventuale **sovra/sotto-rendimento di progetto** rispetto al rendimento ammesso dall'Autorità sul capitale investito netto regolatorio, ovvero la possibilità che si verifichi una delle seguenti ipotesi:

i) Sovra-rendimento di progetto:

$$TIR_{\text{progetto}} > \overline{R_{\text{post tax}}} + (\mathbf{50} \text{ punti base})$$

ii) Sotto-rendimento di progetto:

$$TIR_{\text{progetto}} < \overline{R_{\text{post tax}}} - (\mathbf{50} \text{ punti base})$$

dove:

$\overline{R_{\text{post tax}}}$

indica il tasso che azzera il valore attuale netto, alla data di applicazione della presente misura, dei flussi di cassa rispettivamente generati dalla spesa per investimenti recuperabili in tariffa e dai ricavi da traffico previsti ex ante e correlati alla componente tariffaria di costruzione – determinati applicando per la remunerazione del capitale il WACC previsto per ciascun periodo – ivi incluse le poste figurative eventualmente applicate, attualizzate al tasso rispettivamente previsto.

Resta fermo che il TIR di progetto a consuntivo, alla scadenza della concessione, deve tendere al valore di $\overline{R_{\text{post tax}}}$;

- b) di un eventuale sovra/sotto-rendimento dell'equity rispetto al rendimento ammesso dall'Autorità sul capitale proprio, ovvero la possibilità che si verifichi una delle seguenti ipotesi:

i) Sovra-rendimento dell'equity:

$$TIR_{\text{equity}} > \overline{R_{e \text{ post tax}}} + (\mathbf{50} \text{ punti base})$$

ii) Sotto-rendimento dell'equity:

$$TIR_{\text{equity}} < \overline{R_{e \text{ post tax}}} - (\mathbf{50} \text{ punti base})$$

dove:

$\overline{R_{e \text{ post tax}}}$

indica il tasso di rendimento ammesso dall'Autorità sul capitale proprio ($R_{e \text{ post tax}}$ di cui alla Misura 14 [ovvero 16]), calcolato come media, ponderata per il patrimonio netto in ciascun periodo regolatorio, del $R_{e \text{ post tax}}$ medio dalla data di applicazione della presente misura, e fino alla scadenza della concessione.

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

2. La misurazione degli eventuali sovra/sotto-rendimenti si effettua secondo gli schemi di calcolo inclusi fra gli strumenti di contabilità regolatoria, di pianificazione economico-finanziaria e di monitoraggio adottati dall'Autorità:

- a) nel caso dell'eventuale sovra-rendimento di progetto, mediante l'applicazione dell'indicatore Valore attuale netto di progetto (VAN di progetto), calcolato dalla data di applicazione della presente misura, e fino alla scadenza della concessione, utilizzando per l'attualizzazione dei flussi finanziari il tasso $\overline{R_{\text{post tax}}}$;

- b) nel caso dell'eventuale sovra-rendimento dell'equity, mediante l'applicazione dell'indicatore Valore attuale netto dell'Equity (VAN Equity), calcolato dalla data di applicazione della presente misura, e fino alla scadenza della concessione, al netto del VAN di progetto di cui alla lettera a), utilizzando per l'attualizzazione dei flussi finanziari il tasso $\overline{R_{e \text{ post tax}}}$.

3. La sussistenza di un eventuale sovra-rendimento di progetto rispetto a quello ammesso dall'Autorità, determina l'obbligo per il concessionario, di accantonare progressivamente, su base annuale, a partire dalla prima annualità utile e fino al suo completo esaurimento, quota parte del corrispondente eventuale ammontare determinato

secondo la metodologia di cui al punto 2, lettera a), nel passivo dello stato patrimoniale del bilancio di esercizio, in un fondo vincolato e messo a disposizione del concedente per le seguenti finalità:

- a) riduzione dell'eventuale valore di subentro alla scadenza della concessione;
- b) 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 concession;
- c) ogni altra destinazione ritenuta utile, purché a beneficio del settore autostradale.

4. La sussistenza di un eventuale sovra-rendimento dell'equity rispetto a quello ammesso dall'Autorità determina per il concedente la facoltà, nel rispetto delle previsioni dell'art. 177 del d.lgs. 36/2023 e del principio di contenimento dei costi per gli utenti, di disporre:

- a) l'eventuale obbligo per il concessionario di accantonare progressivamente, su base annuale a partire dalla prima annualità utile e fino al suo completo esaurimento, quota parte del corrispondente ammontare, determinato secondo la metodologia di cui al punto 2, lettera b), nel passivo dello stato patrimoniale del bilancio di esercizio, in un fondo vincolato e messo a disposizione del concedente per l'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 concession;
- b) l'obbligo per il concessionario di accantonare progressivamente, su base annuale a partire dalla prima annualità utile e fino al suo completo esaurimento, parte del medesimo ammontare in un'apposita riserva di patrimonio netto, distintamente indicata, che diverrà disponibile, per il concessionario, solamente al completamento del programma degli investimenti in attività di manutenzione straordinaria e in nuove opere, previsto dalle pattuizioni convenzionali, e comunque a seguito di espressa disposizione del concedente. Nel caso in cui, alla data di scadenza della concessione, il concessionario non abbia adempiuto al completamento del programma degli investimenti e delle manutenzioni straordinarie, così come definito dalle pattuizioni convenzionali, il concessionario stesso restituisce all'ente concedente, in tutto o in parte, proporzionalmente al livello di inadempienza, l'eventuale importo che risulti accantonato in detta distinta e vincolata riserva di Patrimonio netto.

5. In caso di accertamento da parte dell'Autorità di sussistenza di un eventuale sotto-rendimento 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.

6. L'Autorità assicura, anche mediante l'utilizzo degli strumenti di contabilità regolatoria, di pianificazione economico-finanziaria e di monitoraggio adottati dall'Autorità medesima, 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. 241/2025, e sulla base di un PEF rimodulato da parte del concessionario di concerto con l'ente concedente, nonché alla scadenza della concessione.

Misura 25-quater [ovvero 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 16 [ovvero 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 22 [ovvero 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 13 [ovvero 15].”

2. Alla Misura 17 dell'Allegato A alla delibera n. 119/2017 e alla Misura 19 dell'allegato A alle delibere n. 133/2018 e n.119/2019, è aggiunto il seguente punto:

“In fase di prima applicazione, in deroga a quanto previsto ai punti precedenti, il concedente può definire una diversa imputazione dell'indicatore di produttività X^ nell'ambito di due periodi regolatori, previa motivata istanza all'Autorità e ricorrendo le seguenti condizioni:*

- a) presenza, per ragioni di manifesta, oggettiva e documentata evidenza, di vincoli alle azioni di efficientamento, tali da non consentire di assicurare il raggiungimento dell'obiettivo di recupero di efficienza produttiva X^* ;
- b) compromissione, pur in presenza di oggettive e documentate azioni di efficientamento, dei requisiti di solidità patrimoniale come previsti dall'articolo 11, comma 5, della legge 23 dicembre 1992, n. 498.

Nell'ambito del procedimento di aggiornamento/revisione del PEF e del PFR per i periodi regolatori di prima applicazione della disciplina di cui alla delibera 241/2025, l'Autorità si riserva di confermare il percorso di efficientamento già avviato dal concessionario, ovvero di prescrivere l'adozione di nuovi valori di X^ e X_t , da applicare a partire dal successivo periodo regolatorio, finalizzati a conseguire un congruo recupero di efficienza produttiva, anche in considerazione della rideterminazione della componente tariffaria di gestione, per ogni periodo regolatorio, a partire dai costi di gestione consuntivi nel rispettivo Anno base.”.*

Misura 10 Individuazione delle attività pertinenti

1. La Misura 3 dell'Allegato A alle delibere nn. 119/2017, 133/2018 e 119/2019, è sostituita dalla seguente:

“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).

2. Il Sistema tariffario di pedaggio afferisce esclusivamente alla copertura dei costi ammissibili, riconosciuti dal concedente sulla base dei principi e criteri definiti dall'Autorità, relativi alle attività autostradali, fatto salvo l'assorbimento dell'extraprofitto relativo alle attività accessorie.

3. Le verifiche in ordine all'equilibrio economico-finanziario delle concessioni afferiscono esclusivamente alle attività autostradali ed accessorie.”.

Misura 11 Tariffa unitaria media e modulazione tariffaria

1. Alla Misura 5 dell'Allegato A alle delibere nn. 119/2017, 133/2018 e 119/2019, dopo il punto 1, è aggiunto il seguente punto:

“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 eventuali ulteriori variazioni e degli eventuali ulteriori oneri, 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 6 e alla Misura 7 approvate con delibera n. 241/2025 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.”.

2. Alla medesima Misura 5 dell'Allegato A alle delibere nn. 119/2017, 133/2018 e 119/2019, la lettera a) del punto 3 è sostituita dalla seguente lettera:

“a) componente tariffaria di gestione (T_G): finalizzata, sulla base di quanto proposto in fase di affidamento e nel rispetto della dinamica tariffaria di cui alle presenti Misure, 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;

- 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;
 - iii. delle eventuali discontinuità di costo legate all'entrata in esercizio, nel corso del periodo regolatorio, degli asset reversibili correlati agli investimenti;
 - iv. delle eventuali discontinuità di costo legate alle sopravvenienze normative e regolamentari, qualora ritenute ammissibili dall'Autorità anche alla luce dell'allocazione dei rischi di cui alla 25-bis [ovvero 29-bis] e compatibilmente con la disciplina dell'art. 192 del Codice;"
3. Alla Misura 6 dell'Allegato A alle delibere nn. 119/2017, 133/2018 e 119/2019, dopo il punto 1, è aggiunto il seguente punto:
- "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.

Nella redazione del PEF e del PFR, i concessionari autostradali assicurano a preventivo l'uguaglianza, in ciascuna delle annualità di ogni periodo regolatorio, fra:

- a) i ricavi scaturenti dall'applicazione della Tariffa unitaria media integrata ai volumi di traffico complessivi stimati;
- b) i ricavi scaturenti dall'applicazione dei livelli tariffari previsti per ciascuna delle singole classi tariffarie, come derivanti dalla differenziazione per flussi di traffico e per tipologia di tratta, ai rispettivi volumi di traffico stimati.".

Misura 12 Criteri di ammissibilità dei costi operativi

1. La Misura 8 dell'Allegato A alla delibera n. 119/2017 e la Misura 10 dell'Allegato A alle delibere nn. 133/2018 e 119/2019 sono rispettivamente sostituite dalla seguente:

"1. I costi ammessi a riconoscimento tariffario sono calcolati secondo criteri di efficienza, anche con riferimento alle partite con parti correlate.

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.

3. I costi di cui al punto precedente sono rettificati decurtando eventuali ricavi ad essi correlati che abbiano natura di rimborsi, indennizzi o altre poste di rettifica di qualsiasi natura.

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.

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, fatta eccezione per quelli correlati a sistemi di riscossione tramite tecnologia free-flow, fino alla concorrenza di un tetto massimo pari al 5% dei ricavi annui complessivi derivanti dall'applicazione della medesima tecnologia. L'autorità si riserva, con proprio provvedimento, di aggiornare al ribasso tale tetto, in considerazione dell'evolversi delle tecnologie disponibili.

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 ART 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 meccanismo di rimborso dei pedaggi in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura autostradale, di cui alla Misura 8-bis approvata con delibera ART n. 132/2024, come modificata dalla delibera ART n. 211/2025.
- 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, di cui ai punti 1 e 8 della Misura 8-bis, approvata con delibera ART n. 132/2024, come modificata dalla delibera ART n. 211/2025, si applica quanto previsto dalla Misura 14, punti

7, 8, 9, del medesimo provvedimento. Non sono in ogni caso ammissibili gli oneri a carico del concessionario derivanti dai costi delle transazioni finanziarie correlate ai medesimi rimborsi;

- 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, punto 4, penultimo periodo, del medesimo provvedimento.

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.”

Misura 13 Trattamento dei margini da attività commerciali

1. Alla Misura 9 dell'Allegato A alla delibera n. 119/2017, e alla Misura 11 dell'Allegato A alle delibere nn.133/2018 e 119/2019, dopo il punto 2, sono aggiunti i seguenti punti:

“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.

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. 241/2025, mediante l'utilizzo degli strumenti di contabilità regolatoria, di pianificazione economico-finanziaria e di monitoraggio adottati dall'Autorità medesima.”.

Misura 14 Capitale investito netto

1. La Misura 10 dell'Allegato A alla delibera n. 119/2017 e la Misura 12 dell'Allegato A alle delibere nn. 133/2018 e 119/2019 sono rispettivamente sostituite dalla seguente:

“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.

2. Ai fini tariffari, il CIN relativo agli asset reversibili di cui al punto 1, lettera b) è ripartito in due distinte categorie:

- CIN relativo alle “opere realizzate o in corso di realizzazione post ART” come definite dalla Misura 2 (**CIN pre2026**);
- CIN relativo alle “opere da realizzare” come definite dalla Misura 2 (**CIN post2026**).

3. 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;

- b) *le immobilizzazioni in corso, iscrivibili alle voci dello Stato Patrimoniale B-I (6. immobilizzazioni in corso e acconti) e B-II (5. immobilizzazioni in corso e acconti) dell'articolo 2424 del Codice civile, o analoghe voci in caso di adozione dei principi contabili internazionali IAS/IFRS.*

4. *Ai fini regolatori, fatto salvo quanto previsto dalla Misura 13 [ovvero 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.*

5. *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.*

6. *Ai fini dell'inclusione tra gli asset reversibili delle attività prive di consistenza fisica, sono ammissibili ai fini tariffari:*

- a) *i diritti maturati a fronte di specifiche obbligazioni alla realizzazione di servizi di costruzione, di ampliamento, di adeguamento e di miglioria dell'infrastruttura autostradale, al netto dell'eventuale valore attuale dei servizi di costruzione da rendere in futuro;*
- b) *i diritti acquisiti da terzi, a fronte di costi sostenuti per il subentro nella titolarità della concessione.*

7. *In merito alla valorizzazione degli asset da imputare a CIN all'Anno base, è possibile optare, in alternativa:*

- a) *per il valore corrente netto (CIN rivalutato), espresso sulla base dell'indice di rivalutazione di cui al punto 9;*
- b) *per il valore contabile netto (CIN contabile).*

8. *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.*

9. *All'opzione del CIN rivalutato è associato il tasso di remunerazione reale del capitale di cui alla Misura 14 [ovvero 16]; viceversa, all'opzione del CIN contabile è associato il tasso di remunerazione nominale del capitale di cui alla stessa Misura 14 [ovvero 16].*

10. *Qualora si opti per il CIN rivalutato, sono utilizzati i seguenti indici di rivalutazione:*

- a) *il deflatore degli investimenti fissi lordi per valorizzare gli asset all'inizio di ciascun periodo regolatorio;*
- b) *l'inflazione programmata di cui alla Misura 16 [ovvero 18] per valorizzare gli asset all'interno di ciascun periodo regolatorio.*

11. *In caso di adozione dell'opzione di cui al punto 6, lettera a) il concessionario è tenuto a dimostrare all'Autorità la neutralità dell'esercizio dell'opzione in termini di proiezione dei ricavi tariffari futuri".*

Misura 15 Criteri di ammissibilità degli investimenti

Alla Misura 11 dell'Allegato A alla delibera n. 119/2017 e alla Misura 13 dell'Allegato A alle delibere nn. 133/2018 e 119/2019 sono apportate le seguenti modificazioni:

"1. *Sono ammissibili ai fini tariffari, con riferimento all'intero periodo concessorio, i seguenti investimenti, realizzati/conferiti ed iscrivibili in bilancio, ferma restando, per gli asset reversibili afferenti al CIN post2026, l'esclusione*

di qualsiasi incremento patrimoniale derivante da rivalutazioni economiche e monetarie, nonché da poste incrementative non costituenti costo storico capitalizzato degli asset (quali, a titolo esemplificativo, il valore della concessione, i costi di strutturazione dei progetti di finanziamento, le spese amministrative, ecc.);

- a) gli investimenti in asset reversibili espressamente indicati nella convenzione di concessione o concordati con il concedente nell'ambito degli eventuali atti aggiuntivi alla stessa, ivi compresi gli interventi programmati di manutenzione straordinaria, come quantificati nel Programma degli Investimenti allegato al PFR. Resta fermo che la scadenza del periodo regolatorio non pregiudica la continuità nell'esecuzione degli interventi programmati, nelle more dell'approvazione del PEF e del PFR relativi al nuovo periodo regolatorio;
- b) gli investimenti in asset non reversibili, strettamente necessari alle attività autostradali, come quantificati nel PFR.

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

- a) le immobilizzazioni finanziarie non sono riconosciute;
- b) gli oneri finanziari capitalizzati non sono riconosciuti;
- c) il valore dell'avviamento non è riconosciuto (voce B.I, punto 5, dello schema di Stato Patrimoniale di cui all'articolo 2424 del Codice civile);
- d) 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;
- e) i costi per concessioni, licenze e marchi sono riconosciuti solo se relativi a voci direttamente afferenti alle attività autostradali;
- f) le immobilizzazioni materiali e immateriali non reversibili sono riconosciute unicamente se relative a spese funzionali per l'esercizio delle attività autostradali, purché approvate dal concedente;
- g) con riferimento agli asset reversibili, le lavorazioni in corso sono ammesse a remunerazione in ragione del rispettivo grado di realizzazione;
- h) gli oneri della progettazione definita sulla base del quadro esigenziale sono ammessi solo dopo l'approvazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica;
- i) con riguardo agli investimenti 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, si precisa quanto segue:
 - i) i costi di capitale correlati all'implementazione 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, sono ammissibili, se pertinenti ed efficienti;
 - ii) i costi di capitale a carico di ciascun concessionario per la realizzazione e l'aggiornamento 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;
 - iii) i costi di capitale relativi all'implementazione del meccanismo di rimborso dei pedaggi in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura autostradale, di cui alla Misura 8-bis approvata con delibera ART n. 132/2024, come modificata dalla delibera ART n. 211/2025, sono ammissibili, se pertinenti ed efficienti.

3. L'ammissibilità dei costi ad utilizzazione pluriennale che afferiscono agli eventuali oneri integrativi è valutata dall'Autorità in base alla specifica natura e finalità di detti costi, avuto particolare riguardo ai principi di efficienza produttiva della gestione anche in relazione agli ambiti ottimali di gestione definiti dall'Autorità con la delibera n. 70/2016 e con i relativi eventuali aggiornamenti.

4. In generale, non è possibile ammettere voci di costo addizionali rispetto al quadro economico delle opere inserito originariamente nel PEF e risultante dal progetto di fattibilità tecnica ed economica. Sono tuttavia fatti salvi eventuali adeguamenti del quadro economico di opere già precedentemente inserite nel Programma degli investimenti, ammissibili solo a condizione che detti adeguamenti rispettino la corretta allocazione del rischio operativo. Tale previsione riguarda tutte le tipologie di investimenti e opere incluse nel PEF vigente nel periodo regolatorio di riferimento, ivi inclusi i lavori e le opere non riconosciute in tariffa perché a carico del concessionario.”

Misura 16 Principi per la quantificazione degli investimenti in beni reversibili

1. Alla Misura 12.1 dell'Allegato A alla delibera n. 119/2017 e alla Misura 14.1 dell'Allegato A alle delibere nn. 133/2018 e 119/2019 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) La lettera c) è sostituita dalla seguente:

“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. È fatta salva l'ipotesi di eventuali norme derogatorie di natura straordinaria;*
- 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;”;*

b) dopo la lettera e) [ovvero d] è aggiunta la seguente lettera:

“e-bis) [ovvero 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 diversa, 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.”.

Misura 17 Criteri di determinazione dei costi di capitale

1. La Misura 13 dell'Allegato A alla delibera n. 119/2017 e la Misura 15 dell'Allegato A alle delibere nn. 133/2018 e 119/2019 sono rispettivamente sostituite dalla seguente:

“1. Ai fini della costruzione tariffaria, sono riconosciuti i seguenti costi di capitale:

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

2. Per la quantificazione della componente tariffaria di gestione, i costi di capitale di cui al punto 1 sono valutati all'Anno base e concorrono alla relativa dinamica.

3. Ai fini della quantificazione della componente tariffaria di costruzione, i costi di capitale di cui al punto 1 afferenti agli asset reversibili sono valutati sulla base della relativa evoluzione annuale, secondo la relativa dinamica.

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.

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.

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, salvo motivate e documentate eccezioni, 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.

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 come media degli ultimi tre interi anni di gestione, non deve superare il valore di 1,6, fatte salve motivate eccezioni, puntualmente documentate, da trattare nell'ambito di quanto previsto alla misura 5, punto 8, dell'Allegato A alla delibera n. 241/2025, che assicurino, in ogni caso, il rispetto del principio di contendibilità del futuro affidamento.

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

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

L'esigibilità del valore di subentro da parte del concessionario uscente è condizionata alla preventiva verifica, a cura dei soggetti competenti, che l'infrastruttura autostradale e le relative opere connesse retrocesse al concedente siano in buono stato di conservazione, conformi alla normativa tecnica e di sicurezza applicabile, nonché libere da pesi e gravami.

7. I costi di remunerazione del capitale sono determinati:

- a) per le **immobilizzazioni in esercizio** nonché quelle in corso assoggettate ad ammortamento finanziario, applicando il tasso di remunerazione del capitale investito (WACC), di cui alla Misura 14 [ovvero 16], al Capitale investito netto ad esse afferente al 1° gennaio di ciascuna annualità, come risultante, 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.
- b) per le **immobilizzazioni in corso assoggettate ad ammortamento a vita utile di primo livello**, applicando il tasso di remunerazione del capitale investito (WACC), di cui alla Misura 14 [ovvero 16], al Capitale investito netto ad esse afferente al 1° gennaio di ciascuna annualità, come risultante, per ciascun periodo regolatorio, nel Programma degli Investimenti allegato al PFR;
- c) per le **immobilizzazioni in corso assoggettate ad ammortamento a vita utile di secondo livello**, applicando il costo ammesso sul capitale di debito (R_d), di cui alla Misura 44 del Titolo 4 dell'Allegato A alla delibera n. 241/2025, al Capitale investito netto ad esse afferente al 1° gennaio di ciascuna annualità, come risultante, per ciascun periodo regolatorio, nel Programma degli Investimenti allegato al PFR.

8. La remunerazione delle immobilizzazioni in corso è ammissibile a condizione che, per ciascun intervento contenuto nel citato Programma degli Investimenti, le lavorazioni in corso si siano tradotte in stati di avanzamento lavori nel rispetto dei tempi ivi indicati per la rispettiva contabilizzazione.

9. Resta fermo che, in caso di ritardo nell'entrata in esercizio dell'opera rispetto ai tempi al riguardo indicati nel medesimo Programma degli Investimenti, per il periodo afferente a detto ritardo l'intero ammontare della relativa immobilizzazione in corso non è ammissibile a remunerazione.

10. La remunerazione del capitale investito netto, il capitale investito netto e il relativo fondo di ammortamento sono espressi coerentemente con quanto disposto dal concedente in merito all'adozione del CIN rivalutato o del

CIN contabile di cui alla Misura 10 [ovvero 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.

11. *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. 241/2025, mediante l'utilizzo degli strumenti di contabilità regolatoria, di pianificazione economico-finanziaria e di monitoraggio adottati dall'Autorità medesima".*

Misura 18 Tasso di remunerazione del capitale investito

- La Misura 14 dell'Allegato A alla delibera n. 119/2017 e la Misura 16 dell'Allegato A alle delibere nn. 133/2018 e 119/2019 sono rispettivamente sostituite dalla seguente:

"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. 241/2025.".

Misura 19 Tasso di inflazione programmato

- La Misura 16 dell'Allegato A alla delibera n. 119/2017 e la Misura 18 dell'Allegato A alle delibere nn. 133/2018 e 119/2019 sono rispettivamente sostituite dalla seguente:

"1. La variabile \hat{P}_{t+1} , con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui alla Misura 15 [ovvero 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.

2. Qualora i dati pubblicati non coprissero l'intera durata di ciascun periodo regolatorio, si fa riferimento al dato dell'ultima annualità disponibile, da utilizzare quale stima per le annualità residue del periodo.".

Misura 20 Dinamica della componente tariffaria di costruzione

- La Misura 18 dell'Allegato A alla delibera n. 119/2017 e la Misura 20 dell'Allegato A alle delibere nn. 133/2018 e 119/2019 sono rispettivamente sostituite dalla seguente:

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

$$T_{K,t+1} = \frac{C_{a,r,(t+1)} + C_{rc,ES,(t+1)} + C_{rc,LIC1,(t+1)} + C_{rc,LIC2,(t+1)} + PF_{K,t+1}}{V_{t+1}}$$

dove:

$C_{a,r,(t+1)}$ indica i costi di ammortamento annui, afferenti alle immobilizzazioni in esercizio, nonché a quelle in corso assoggettate ad ammortamento finanziario, incluse fra gli asset reversibili al termine del rapporto concessorio, così come riportate nel PFR, calcolati al 1° gennaio dell'anno $t+1$ secondo le metodologie di cui alla Misura 13 [ovvero 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, così come riportato nel PFR, calcolati al 1° gennaio dell'anno $t+1$ applicando la metodologia di cui alla Misura 13 [ovvero 15], nel seguente modo:

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

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, 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;

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

$I_{ES,t}$ indica la quota annuale di investimenti di cui si prevede l'entrata in esercizio o l'avvio dell'ammortamento finanziario nel corso dell'anno t , come riportata nel Programma degli Investimenti allegato al PFR, ammissibili secondo i criteri di cui alla Misura 11 [ovvero 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 alla Misura 14 [ovvero 16];

$C_{rc,LIC,(t+1)}$ indica i costi di remunerazione del capitale, afferenti alla quota di Capitale investito netto afferente alle immobilizzazioni in corso assoggettate ad ammortamento a vita utile di primo livello, calcolati al 1° gennaio dell'anno $t+1$ applicando la metodologia di cui alla Misura 13 [ovvero 15], nel seguente modo:

$$C_{rc,LIC,(t+1)} = CIN_{LIC1,(t+1)} \cdot R$$

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 vita utile di primo livello, determinato sulla base di quanto di seguito specificato:

$$CIN_{LIC1,(t+1)} = (CIN_{LIC1,t} - I_{ES1,t} + I_{LIC1,t})$$

dove:

$CIN_{LIC1,t}$ indica il valore al 1° gennaio dell'anno t dello stock di immobilizzazioni in corso assoggettate ad ammortamento a vita utile di primo livello;

$I_{ES1,t}$ indica il decremento dello stock di immobilizzazioni in corso assoggettate ad ammortamento a vita utile di primo livello, previsto nel corso dell'anno t , determinato in ragione dell'entrata in esercizio delle opere oggetto dei piani di investimento, così come riportate nel Programma degli Investimenti allegato al PFR, ammissibili secondo i criteri di cui alla Misura 11 [ovvero 13];

$I_{LIC1,t}$ indica l'incremento dello stock di immobilizzazioni in corso assoggettate ad ammortamento a vita utile di primo livello, previsto nel corso dell'anno

t, determinato in ragione del sostenimento della spesa per le opere oggetto dei piani di investimento, così come riportate nel Programma degli Investimenti allegato al PFR, ammissibili secondo i criteri di cui alla Misura 11 [ovvero 13];

R *indica il tasso nominale di remunerazione del capitale investito (WACC) di cui alla Misura 14 [ovvero 16];*

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 vita utile di secondo livello, calcolati al 1° gennaio dell'anno t+1 applicando la metodologia di cui alla Misura 13.7 [ovvero 15.7], nel seguente modo:*

$$C_{rc,LIC2,(t+1)} = CIN_{LIC2,(t+1)} \cdot R_d$$

in cui:

CIN_{LIC2,(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 vita utile di secondo livello, determinato sulla base di quanto di seguito specificato:*

$$CIN_{LIC2,(t+1)} = (CIN_{LIC2,t} - I_{ES2,t} + I_{LIC2,t})$$

dove:

CIN_{LIC2,t} *indica il valore al 1° gennaio dell'anno t dello stock di immobilizzazioni in corso assoggettate ad ammortamento a vita utile di secondo livello;*

I_{ES2,t} *indica il decremento dello stock di immobilizzazioni in corso assoggettate ad ammortamento a vita utile di secondo livello, previsto nel corso dell'anno t, determinato in ragione dell'entrata in esercizio delle opere oggetto dei piani di investimento, così come riportate nel Programma degli Investimenti allegato al PFR, ammissibili secondo i criteri di cui alla Misura 11 [ovvero 13];*

I_{LIC2,t} *indica l'incremento dello stock di immobilizzazioni in corso assoggettate ad ammortamento a vita utile di secondo livello, previsto nel corso dell'anno t determinato in ragione del sostenimento della spesa per le opere oggetto dei piani di investimento, così come riportate nel Programma degli Investimenti allegato al PFR, ammissibili secondo i criteri di cui alla Misura 11 [ovvero 13];*

R_d *indica il costo ammesso sul capitale di debito di cui alla Misura 44 del Titolo 4 dell'Allegato A alla delibera n. 241/2025;*

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

2. La stima annuale della componente tariffaria di costruzione, nel caso di opzione per CIN rivalutato, è basata sulla medesima formula di cui al punto 1, fatti salvi gli adeguamenti di seguito specificati:

a) *La dinamica delle immobilizzazioni in esercizio e delle immobilizzazioni in corso nel corso del periodo concessorio tiene conto di una rivalutazione annua ottenuta con l'applicazione di un fattore*

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

Dove \hat{P}_t indica il tasso di inflazione programmata relativo all'anno t, determinato secondo le modalità di cui alla Misura 16 [ovvero 18];

- b) il livello delle componenti $C_{rc,ES,(t+1)}$, $C_{rc,LIC1,(t+1)}$ e $C_{rc,LIC2,(t+1)}$ 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. 241/2025, anziché quelli nominali.”.

Misura 21 Meccanismi di penalità/premi con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi

1. La Misura 20 dell'Allegato A alla delibera n. 119/2017 e la Misura 23 dell'Allegato A alle delibere nn. 133/2018 e 119/2019 sono rispettivamente sostituite dalla seguente:

“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.

2. Con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui alla Misura 19 [ovvero 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 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:

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

3. Per ciascuno dei citati indicatori specifici, sono definiti tre 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.

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 minimo, ossia

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Il sistema di monitoraggio della qualità prevede la predisposizione, a cura del concessionario, di una piattaforma informatica accessibile all'Autorità per l'esercizio delle funzioni di vigilanza, disponendo l'archiviazione dei dati in un sistema informatico sicuro (BDMS) che permetta di mantenere l'integrità delle informazioni, conservandoli per un periodo di tempo congruo, comunque non inferiore a 36 mesi successivi alla data di conclusione del periodo regolatorio di riferimento. In tale ambito è prevista l'identificazione di almeno un indicatore specifico per ciascuna delle seguenti aree tematiche:

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

Denominazione Indicatore	$I_{q,1}$	Velocità media di percorrenza del flusso veicolare
Descrizione indicatore		Velocità media effettiva del flusso veicolare, in rapporto alla velocità di riferimento determinata per la stessa porzione di infrastruttura. Dato annuo calcolato come media su base giornaliera.
Peso indicatore	$p_{q,1}$	25/100
Unità di misura		Percentuale
Metrica di calcolo		Rapporto fra: (i) velocità media effettiva, calcolata come rapporto fra lunghezza di ciascuna tratta elementare percorsa e tempo medio di percorrenza effettivo; (ii) velocità di riferimento di ciascuna tratta elementare, determinata con la metodologia di cui alla delibera ART n. 132/2024, come modificata dalla delibera ART n. 211/2025.
Verso della metrica	>	Crescente
Livello di aggregazione		Valore medio dell'intera rete gestita a partire dai valori misurati per ciascuna tratta elementare, ponderati per la lunghezza di ciascuna di esse.
Valore di soglia minimo	$I_{q,1}^{\min}$	Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti i concessionari autostradali, tenuto conto dell'incidenza dei veicoli pesanti e dei limiti di velocità.
Valore di soglia di equilibrio	$I_{q,1}^{\text{eq}}$	Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti i concessionari autostradali, tenuto conto dell'incidenza dei veicoli pesanti e dei limiti di velocità.
Valore di soglia massimo	$I_{q,1}^{\max}$	Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti i concessionari autostradali, tenuto conto dell'incidenza dei veicoli pesanti e dei limiti di velocità.

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

Denominazione Indicatore	$I_{q,2}$	Indice di disponibilità dell'infrastruttura
Descrizione indicatore		L'indicatore rappresenta il rapporto tra il numero di ore per corsia di marcia non impegnate da cantieri (secondo la definizione di cui alla delibera ART n. 132/2024) ed il numero di ore per corsia di marcia disponibili per la circolazione, tenute in considerazione le lunghezze delle corsie di marcia occupate dai cantieri e di quelle disponibili per la circolazione.
Peso indicatore	$p_{q,2}$	20/100
Unità di misura		Percentuale
Metrica di calcolo		Rapporto fra: (i) ore*km annue non impegnate da cantieri in ciascuna tratta elementare, sulla base del numero di corsie di marcia 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 di marcia e per lunghezza di ciascuna tratta elementare.
Verso della metrica	>	Crescente
Livello di aggregazione		Somma dell'intera rete gestita, a partire dai valori misurati per ciascuna tratta elementare.
Valore di soglia minimo	$I_{q,2}^{\min}$	Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti i concessionari autostradali, tenuto conto del Programma degli Investimenti.
Valore di soglia di equilibrio	$I_{q,2}^{\text{eq}}$	Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti i concessionari autostradali, tenuto conto del Programma degli Investimenti.
Valore di soglia massimo	$I_{q,2}^{\max}$	Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti i concessionari autostradali, tenuto conto del Programma degli Investimenti.

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

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

- d) stato della pavimentazione (difetti del manto stradale).

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

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 annualmente, 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 profilometro ARAN o similare, 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 i 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 i concessionari autostradali.</i>
Valore di soglia massimo	$I_{q,4}^{max}$	<i>Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti i concessionari autostradali.</i>

e) aggiornamento dinamico delle informazioni tramite pannelli a messaggio variabile.

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

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

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

- g) *gestione dei reclami, in 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.*

Denominazione Indicatore	$I_{q,7}$	Numero di reclami pervenuti in rapporto al traffico servito
Descrizione indicatore		<i>L'indicatore rappresenta l'incidenza dei reclami gestiti mediante il meccanismo di trattamento di cui alla Misura 10 approvata con delibera ART n. 132/2024, rispetto ai volumi di traffico circolanti sulle tratte autostradali in concessione.</i>
Peso indicatore	$p_{q,7}$	5/100
Unità di misura		Percentuale
Metrica di calcolo		<i>Rapporto fra: (i) numero di reclami pervenuti al concessionario nell'annualità di riferimento, e (ii) veicoli transitati (paganti e non paganti) registrati a consuntivo e riferibili al medesimo periodo annuo.</i>
Verso della metrica	<	Decrescente
Livello di aggregazione		<i>Valore medio dell'intera rete gestita.</i>
Valore di soglia minimo	$I_{q,7}^{min}$	<i>definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti i concessionari autostradali.</i>
Valore di soglia di equilibrio	$I_{q,7}^{eq}$	<i>definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti i concessionari autostradali.</i>
Valore di soglia massimo	$I_{q,7}^{max}$	<i>Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti i concessionari autostradali.</i>

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 6 dell'Allegato A alla delibera n. 241/2025.

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.

8. Il meccanismo di cui alla presente misura trova prima applicazione a partire dal 1° gennaio 2027, e comunque alla conclusione del procedimento con il quale l'Autorità, assicurando la partecipazione dei soggetti interessati, determinerà i valori di soglia da applicare ai singoli indicatori specifici, nonché le modalità operative per la rispettiva rilevazione. 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.

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 e alla Misura 7 dell'Allegato A alla delibera n. 241/2025, mediante l'utilizzo degli strumenti di contabilità regolatoria, di pianificazione economico-finanziaria e di monitoraggio adottati dall'Autorità medesima.”.

Misura 22 Adeguamento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti

- La Misura 21 dell'Allegato A alla delibera n. 119/2017, la Misura 24 dell'Allegato A alle delibere n. 133/2018 e alla delibera n. 119/2019 sono rispettivamente sostituite dalla seguente:

“21.1 [ovvero 24.1] Generalità

1. Con riferimento alla formula di adeguamento tariffario di cui alla Misura 19 [ovvero 22], la componente ($\Delta T_{K,(t+1)}$) è costituita dalla sub-componente di cui al paragrafo 21.2 [ovvero 24.2], integrata dal meccanismo di accantonamento al fondo per la realizzazione del Programma di Investimenti, di cui al paragrafo 21.3 [ovvero 24.3].

21.2 [ovvero 24.2] 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 13 [ovvero 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' <u>aggiornamento annuale del PFR per l'anno $t + 1$</u> :
$C_{rc,LIC,(t+1)}^*$	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 vita utile regolatoria di primo e secondo livello, così come riportati nell' <u>aggiornamento annuale del PFR per l'anno $t + 1$</u> :
$C_{a,r,(t+1)}$	indica i costi di ammortamento, riferiti all'anno $t + 1$, afferenti agli asset reversibili al termine del rapporto concessorio, così come riportati nell' <u>aggiornamento del PFR per l'anno t</u> , determinati in conformità a quanto previsto dalla Misura 13 [ovvero 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' <u>aggiornamento del PFR per l'anno t</u> :
$C_{rc,LIC,(t+1)}$	indica i costi di remunerazione del capitale, riferiti all'anno $t + 1$, afferenti al Capitale investito netto relativo alle immobilizzazioni in corso a vita utile regolatoria di primo e secondo livello, così come riportati nell' <u>aggiornamento del PFR per l'anno t</u> .

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 21 [ovvero 24], trasmetta all'Autorità medesima, su supporto informatico elaborabile e aperto nelle formule di calcolo, avvalendosi degli strumenti di contabilità regolatoria, di pianificazione economico-finanziaria e di monitoraggio adottati dalla stessa Autorità, 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 regolatorio 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) la mancata realizzazione di interventi nelle singole annualità non può essere causa di riprogrammazione della restante parte del Programma degli investimenti. Qualora, anche a causa delle mancate realizzazioni di cui ai punti precedenti, si rendesse comunque necessario posticipare parzialmente alcune opere già programmate, in virtù di ragioni tecnico-progettuali di carattere eccezionale riconosciute dal concedente, la relativa riprogrammazione dovrà avvenire cercando in ogni modo di minimizzare il ritardo realizzativo complessivo contenendolo, possibilmente, all'interno del medesimo periodo regolatorio;
- c) 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 21 [ovvero 24], l'Autorità verifica puntualmente l'ammissibilità tariffaria delle variazioni di cui al punto 2 eventualmente apportate dal concedente alla programmazione degli investimenti inclusa nel PEF vigente, anche alla luce dell'allocazione dei rischi.

21.3 [ovvero 24.3] Meccanismo di accantonamento correlato alla responsabilità del concessionario

1. Nel caso in cui il ritardo nell'effettuazione degli investimenti sia imputabile al concessionario, in ragione dell'allocazione del rischio operativo, 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, il concessionario medesimo è tenuto a costituire un vincolo finanziario a destinazione specifica, mediante versamento su conto dedicato vincolato, per la quota di investimento non realizzata $H_{(t+1)}$ rispetto a quella programmata, determinata sulla base degli stati di avanzamento dei lavori, secondo la seguente formula:

$$H_{(t+1)} = \gamma_t \cdot (I_{a,t} - I_{a,t}^*)$$

dove:

γ_t indica, per gli investimenti inclusi nel Programma degli investimenti e riconosciuti in tariffa, la quota relativa all'anno t non realizzata per responsabilità imputabile al concessionario, rispetto al totale degli investimenti non realizzati nel medesimo periodo;

$I_{a,t}$ indica, per gli investimenti inclusi nel Programma degli investimenti e riconosciuti in tariffa, l'ammontare della spesa complessiva prevista per l'anno t , al lordo di eventuali contributi pubblici;

$I_{a,t}^*$ indica, per gli investimenti inclusi nel Programma degli investimenti e riconosciuti in tariffa, l'ammontare della spesa complessiva effettivamente sostenuta per l'anno t , sulla base degli stati di avanzamento dei lavori, al lordo di eventuali contributi pubblici;

2. Alla fine di ciascun anno, il saldo determinato annualmente al punto 1 è rivalutato applicando il tasso di inflazione programmato di cui alla Misura 16 [ovvero 18]. Gli interessi maturati sul conto di cui al punto precedente sono assoggettati al medesimo vincolo di destinazione.

3. Le disponibilità liquide depositate sul conto dedicato e soggette a vincolo di destinazione sono utilizzate dal concessionario, a partire dall'annualità successiva a quella di riferimento, per assicurare l'effettiva realizzazione delle opere cui sono correlate, ferma restando la facoltà del concedente di disporne lo svincolo, anche parziale, in presenza di pertinenti variazioni al Programma degli investimenti.

4. Qualora alla scadenza della concessione il conto vincolato di cui al punto 1 risultasse ancora capiente, il relativo ammontare è messo a disposizione del concedente per le seguenti finalità:

a) completamento della realizzazione degli interventi previsti nel Programma degli investimenti, anche attraverso il riaffidamento della concessione;

b) 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;

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

5. 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.

21.4 [ovvero 24.4] Ritardata realizzazione degli investimenti non recuperabili in tariffa

1. La ritardata realizzazione degli investimenti non recuperabili in tariffa, in ragione dell'allocazione del rischio operativo, comporta, per il concessionario, l'obbligo di costituire un vincolo finanziario a destinazione specifica, mediante versamento su conto dedicato vincolato, per la quota di investimento non realizzata $Z_{(t+1)}$ rispetto a quella programmata, determinata sulla base degli stati di avanzamento dei lavori, secondo la seguente formula:

$$Z_{(t+1)} = (I_{a,t} - I_{a,t}^*)$$

dove:

$I_{a,t}$ Indica, per gli investimenti inclusi nel Programma degli investimenti ma non riconosciuti in tariffa, l'ammontare degli investimenti programmati, cumulato fino all'anno t ;

$I_{a,t}^*$ Indica, per gli investimenti inclusi nel Programma degli investimenti ma non riconosciuti in tariffa, l'ammontare degli investimenti realizzati, cumulato fino all'anno t ;

2. Alla fine di ciascun anno, il saldo determinato annualmente al punto 1 è rivalutato applicando il tasso di inflazione programmato di cui alla Misura 16 [ovvero 18]. Gli interessi maturati sul conto di cui al punto precedente sono assoggettati al medesimo vincolo di destinazione.

3. Le disponibilità liquide depositate sul conto dedicato e soggette a vincolo di destinazione sono utilizzate dal concessionario, a partire dall'annualità successiva a quella di riferimento, per assicurare l'effettiva realizzazione delle opere cui sono correlate, ferma restando la facoltà del concedente di disporne lo svincolo parziale, in presenza di pertinenti variazioni al Programma degli investimenti.

4. Qualora alla scadenza della concessione il conto vincolato di cui al punto 1 risultasse ancora capiente, il relativo ammontare è messo a disposizione del concedente 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.

5. Il concedente, entro il termine di cui alla Misura 7 dell'Allegato A alla delibera n. 241/2025, trasmette all'Autorità, su supporto informatico elaborabile e aperto nelle formule di calcolo, avvalendosi degli strumenti di contabilità regolatoria, di pianificazione economico-finanziaria e di monitoraggio adottati dall'Autorità medesima, ogni informazione anche quantitativa in ordine all'effettiva realizzazione degli investimenti programmati ma non riconosciuti in tariffa".

Misura 23 Poste figurative

1. La Misura 22 dell'Allegato A alla delibera n. 119/2017 e la Misura 25 dell'Allegato A alle delibere nn. 133/2018 e 119/2019 sono rispettivamente sostituite dalla seguente:

"22.1 [ovvero 25.1] Generalità

1. Fatte salve le previsioni di cui alla Misura 25-ter [ovvero 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 Misura 4, punto 2, lettera c).

2. Tali poste figurative ex ante afferiscono alla sola componente tariffaria di costruzione e sono ricomprese nella formula di cui alla Misura 18 [ovvero 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 $PF_{K,pre2026}$ correlata ai costi di capitale riferibili agli asset reversibili di cui al CIN pre2026, per la quale la valutazione della neutralità finanziaria è effettuata applicando il tasso di remunerazione del capitale investito (WACC) di cui alla Misura 14 [ovvero 16];

b) componente di Poste Figurative $PF_{K,amm.post2026}$ correlata ai costi di rimborso del capitale riferibili agli asset reversibili di cui al CIN post2026, 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 14 [ovvero 16];

c) componente di Poste Figurative $PF_{K,rem.post2026}$ correlata ai costi di remunerazione del capitale riferibili agli asset reversibili di cui al CIN post2026, per la quale la valutazione della neutralità finanziaria è effettuata applicando, per la relativa attualizzazione, il costo ammesso sul capitale di debito (R_d) di cui alla Misura 44 del Titolo 4 dell'Allegato A alla delibera n. 241/2025.

4. Ai fini della determinazione dell'eventuale credito/debito di poste figurative complessivamente maturato entro la data di avvio del primo periodo regolatorio di applicazione dell'atto di regolazione approvato con delibera n. 241/2025, il concessionario provvede a inviare all'Autorità la completa ricostruzione dei meccanismi di maturazione del predetto credito, comprensiva dei relativi fogli di calcolo.

In esito a tale ricostruzione, il suddetto credito/debito di poste figurative è incluso nel saldo, all'Anno ponte del primo periodo regolatorio di applicazione dell'atto di regolazione approvato con delibera n. 241/2025, della componente di poste figurative di cui alla lettera a) del punto 3.

5. Ai fini dell'assorbimento in tariffa, alle componenti di Poste Figurative di cui al punto 3, viene applicato il seguente ordine di priorità decrescente, fino al progressivo azzeramento dei rispettivi saldi:

a) componenti correlate ai costi a cui viene applicato il tasso di remunerazione del capitale investito (WACC) di cui alla Misura 14 [ovvero 16];

b) componenti correlate ai costi a cui viene applicato il costo ammesso sul capitale di debito di cui alla Misura 44 del Titolo 4 dell'Allegato A alla delibera n. 241/2025.

6. L'importo annuale da allocare a ciascuna delle componenti di cui al punto 3 si determina a partire dal rispettivo peso percentuale dei costi di rimborso e remunerazione del capitale, sui costi di capitale ammessi nella medesima annualità.

7. 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.

8. Per assicurare il mantenimento della neutralità economico-finanziaria, il livello delle poste figurative, per gli anni da $t + 1$ alla fine del periodo concessorio, deve essere annualmente ricalcolato sulla base dei meccanismi di adeguamento annuale della componente tariffaria di costruzione. La componente $\Delta T_{K,t+1}$, di cui alla Misura 21 [ovvero 24] deve essere pertanto ulteriormente adeguata a seguito di tale ricalcolo.

9. L'eventuale inclusione o deduzione di poste figurative di cui al punto 3 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.

In particolare, il concessionario è tenuto a conseguire:

- a) il completo recupero delle Poste figurative relative alla componente di cui alla lettera a) entro 10 anni, a partire dal 1° gennaio 2026;
- b) il completo recupero delle Poste figurative relative alla componente di cui alla lettera b) e c) entro 15 anni, a partire dal 1° gennaio 2026.

Sono fatte salve motivate e documentate eccezioni, da sottoporre alle valutazioni dell'Autorità nel corso del procedimento di aggiornamento del PEF relativo al primo periodo regolatorio di applicazione dell'atto di regolazione approvato con delibera n. 241/2025, con particolare riguardo all'efficacia del meccanismo nell'assicurare la sostenibilità dei livelli tariffari da parte degli utenti autostradali durante l'intero periodo concessorio, sulla base, tra l'altro, dei seguenti parametri, così come desumibili dal PFR relativo al periodo regolatorio precedente:

- a) valore nominale complessivo dei ricavi derivanti dall'applicazione del meccanismo di Poste Figurative;
- b) consistenza complessiva del Capitale Investito Netto da recuperare attraverso il pedaggio entro la scadenza della concessione;
- c) incremento medio (CAGR), misurato a partire dal primo anno del nuovo periodo regolatorio, della componente tariffaria di costruzione, con separata evidenza degli effetti indotti dall'applicazione del meccanismo di Poste Figurative.

9. Il saldo delle poste figurative deve essere azzerato entro il termine di scadenza della concessione, secondo le priorità di cui al punto 4, e non può confluire nel valore di subentro da corrispondersi da parte del concessionario subentrante.

22.2 [ovvero 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 componente tariffaria di costruzione crescente, in media, in misura superiore al tasso medio di inflazione programmata attesa sull'orizzonte concessorio, la relativa dinamica tariffaria sia realizzata con una successione di incrementi annui

decrementi nel tempo e tali per cui, all'ultimo anno della concessione, il livello tariffario della componente di costruzione non ecceda in misura rilevante i costi unitari correlati alla stessa annualità.

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

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

dove:

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

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

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

Il fattore di riduzione μ è applicato in combinazione con una quota τ del tasso di inflazione programmata \hat{P}_t di cui alla Misura 16 [ovvero 18], secondo la seguente dinamica:

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

dove:

$\Delta T_{K,lin}$ rappresenta l'incremento annuo costante della componente tariffaria di costruzione che, se applicato per ogni annualità residua della concessione, assicurerrebbe il rispetto della condizione di neutralità finanziaria di cui alla Misura 22.1 [ovvero 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. Anche in presenza di una dinamica della componente tariffaria di costruzione inferiore, in media, al tasso medio di inflazione programmata attesa sull'orizzonte concessionario, il concessionario è tenuto a scegliere una successione di incrementi annui di detta componente che, oltre a risultare sostenibile per gli utenti autostradali sull'orizzonte concessionario, contenga altresì il più possibile il livello tariffario previsto per l'ultimo anno di concessione. In coerenza con questi obiettivi, il concessionario è tenuto a minimizzare il valore dell'ammontare netto cumulato di poste figurative sull'orizzonte concessionario, al fine di contenere i costi per l'utenza dell'eventuale differimento tariffario iniziale. Tali criteri devono essere rispettati anche in presenza di dinamiche tariffarie costanti e/o decrescenti nel tempo.

5. 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.

6. Per conseguire gli obiettivi di cui ai punti precedenti, il concessionario è innanzitutto tenuto a minimizzare il ricorso all'accumulo di PF a credito nelle singole annualità, ricorrendo a tale meccanismo solo quando strettamente necessario. Pertanto, il concessionario è tenuto, in primis, a definire un'ottimale distribuzione temporale degli investimenti programmati, coniugata ad un'efficiente articolazione dei piani di ammortamento delle opere, eventualmente posticipando parzialmente, nelle annualità dove ciò si rende opportuno, il recupero degli ammortamenti in tariffa di alcune opere. Ciò al fine di una definizione dei costi ammissibili per ciascuna annualità in relazione alla componente tariffaria di costruzione che permettano uno sviluppo di tale componente tariffaria di per sé armonico e sostenibile per l'utenza.

7. 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.”.

Misura 24 Meccanismo di contenimento dei maggiori ricavi mediante revenue sharing

1. La Misura 26 dell'Allegato A alla delibera n. 133/2018, è sostituita dalla seguente Misura. La stessa Misura è inoltre introdotta nell'allegato A delle delibere n. 119/2017 e n.119/2019 assumendo rispettivamente il numero 22-bis e 25-bis.

"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 del maggior ricavo, eccedente la soglia, dovrà essere recuperata attraverso la componente tariffaria per oneri integrativi, ovvero, per l'ultimo periodo regolatorio, posta a decremento dell'eventuale valore di subentro.

2. Detto maggior ricavo è calcolato come differenza tra:

- 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;
- 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.

Ai fini della determinazione dell'ammontare del montante del maggior ricavo complessivo, gli importi relativi ai maggiori ricavi afferenti a ciascuna annualità sono annualmente rivalutati, fino all'ultimo anno del periodo regolatorio, con l'applicazione del tasso di remunerazione del capitale investito di cui alla Misura 14 [ovvero 16].

Ai fini del recupero del medesimo montante del maggior ricavo complessivo, per ogni annualità del nuovo periodo regolatorio il concessionario prevede una sub-componente tariffaria per oneri integrativi di segno negativo, crescente nel tempo e pari ad un importo unitario tale che, moltiplicandolo per i rispettivi volumi di traffico previsti, determini una successione di minori ricavi il cui valore attuale netto, valutato all'inizio del periodo regolatorio stesso con l'applicazione del tasso di remunerazione del capitale investito di cui alla Misura 14 [ovvero 16], uguagli l'importo da recuperare.

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

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

con:

$$S > 2\%$$

dove:

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

S indica il rapporto fra:

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

4. Per i periodi regolatori successivi al primo periodo regolatorio di applicazione del Sistema tariffario dell'Autorità si tiene adeguatamente conto del meccanismo di revenue sharing di cui al punto 1.

5. L'Autorità assicura il monitoraggio e la vigilanza sull'applicazione, da parte dei soggetti interessati, delle disposizioni di cui alla presente Misura, secondo le modalità e i termini di cui alla Misura 6 dell'Allegato A alla delibera n. 241/2025, mediante l'utilizzo degli strumenti di contabilità regolatoria, di pianificazione economico-finanziaria e di monitoraggio adottati dall'Autorità medesima.”.

Misura 25 Principi e criteri tariffari relativi all'eventuale protrarsi della gestione oltre la scadenza della concessione

1. La Misura 27 dell'Allegato A alla delibera n. 119/2019, è sostituita dalla seguente Misura. La stessa Misura è inoltre introdotta nell'allegato A delle delibere n. 119/2017 e n. 133/2018 assumendo rispettivamente il numero 23-bis e 27-bis.

“Misura 27 [ovvero 23-bis o 27-bis] (Principi e criteri tariffari relativi all'eventuale protrarsi della gestione oltre la scadenza della concessione)

1. Qualora alla scadenza della concessione non risulti possibile il subentro del nuovo concessionario senza soluzione di continuità, nell'ambito della gestione transitoria di cui all'art. 178, comma 5, secondo periodo, del Codice, il concedente valuta l'applicazione dei seguenti criteri:

- a) *la dinamica della componente tariffaria di gestione è determinata dal trascinamento di quella vigente alla scadenza della concessione, incrementata annualmente, a partire dal 1° gennaio dell'anno successivo, sulla base del tasso di inflazione programmata di cui al presente atto, come determinato ex ante per l'anno di scadenza della concessione;*
- b) *la dinamica della componente tariffaria di costruzione è determinata annualmente, sulla base di quanto stabilito dal presente atto, ad eccezione delle eventuali poste figurative – il cui saldo deve in ogni caso azzerarsi entro la scadenza della concessione – e fatta salva la sua immediata interruzione al verificarsi del completo ammortamento del capitale investito netto eventualmente esistente. Al riguardo:*
 - i. *l'ammortamento è riconosciuto solamente in presenza di un valore di subentro calcolato con i criteri di cui alla Misura 18 dell'Allegato A alla delibera n. 241/2025, ed in una misura pari alla quota media annua determinata secondo i criteri di cui alla medesima Misura, con riferimento alle ultime tre annualità della concessione;*
 - ii. *il tasso di remunerazione da applicare fino al subentro del nuovo affidatario è il tasso BCE (tasso di interesse sulle operazioni di rifinanziamento principali) incrementato dell'1%;*
 - iii. *per le eventuali poste figurative generate a partire dall'anno di scadenza della concessione la valutazione della neutralità finanziaria è effettuata applicando, per la relativa attualizzazione, il tasso BCE (tasso di interesse sulle operazioni di rifinanziamento principali) incrementato dell'1%.*

2. Nel caso di prosecuzione del rapporto concessorio oltre la scadenza di cui al punto 1, la programmazione di nuovi lavori e opere di manutenzione straordinaria si limita ai soli casi di interventi di carattere urgente e indifferibile, correlati a cause di forza maggiore, preventivamente autorizzati dal concedente sulla base di motivate e documentate esigenze.

3. Le disposizioni di cui alla presente misura si applicano anche al caso di cessazione anticipata del rapporto concessorio, qualora si verificasse l'eventualità del protrarsi della gestione da parte del concessionario uscente oltre il relativo termine.”

TITOLO 3. SISTEMA TARIFFARIO PER CONCESSIONI IN ESSERE DI CUI ALL'ARTICOLO 43, COMMA 1 E, PER GLI ASPETTI DI COMPETENZA, COMMA 2, DEL D.L. 201/2011.

Capo 1 Aspetti generali

Misura 26 Ambito di applicazione e misure transitorie

1. Le Misure del presente Titolo si applicano alle concessioni di cui alla Misura 1, punto 1, lettera b) e specificamente alle seguenti:

Tabella 2. Concessioni in essere

Acronimo	Società concessionaria autostradale	Delibera ART di approvazione del Sistema tariffario	Data di scadenza concessione	Data di prima decorrenza S.T.ART
RAV	Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.a.	64/2019 del 19/06/2019	31/12/2032	01/01/2020
SAT	Società Autostrada Tirrenica p.a.	65/2019 del 19/06/2019	31/10/2028	01/01/2020
CAV	Concessioni Autostradali Venete - CAV S.p.a.	67/2019 del 19/06/2019	31/12/2032	01/01/2020
SATAP A4	Società SATAP Tronco A4 S.p.a.	68/2019 del 19/06/2019	31/12/2026	01/01/2020
MI-SERRAVALLE	Società Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.a.	69/2019 del 19/06/2019	31/10/2028	01/01/2020
BR-VR-VI-PD	Società Autostrada Brescia-Verona-Vicenza- Padova S.p.a.	70/2019 del 19/06/2019	31/12/2026	01/01/2020
ASPI	Autostrade per l'Italia S.p.a.	71/2019 del 19/06/2019	31/12/2038	01/01/2020
AT-CN	Società di Progetto Autostrada Asti - Cuneo S.p.a.	72/2019 del 19/06/2019	31/12/2031	01/01/2020
SALT - CISA	Società Autostrada Ligure Toscana S.p.a. – Tronco Autocisa	73/2019 del 19/06/2019	31/12/2031	01/01/2020
AUTOFIORI -A6	Autostrada dei Fiori S.p.a. – Tronco A6	75/2019 del 19/06/2019	31/12/2038	01/01/2020
SAV	Società Autostrade Valdostane S.p.a.	77/2019 del 19/06/2019	31/12/2032	01/01/2020
SITAF (A32)	Società Italiana per il Traforo Autostradale del Frejus S.p.a. – A32	78/2019 del 19/06/2019	31/12/2050	01/01/2020
TANA	Tangenziale di Napoli S.p.a.	79/2019 del 19/06/2019	31/12/2037	01/01/2020
TEEM	Tangenziale Esterna S.p.a.	29/2020 del 12/02/2020	15/05/2065	01/01/2021 (¹)
APL	Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.a.	106/2020 del 18/06/2020	31/12/2061	01/01/2021 (¹)
BREBEMI	Società di Progetto Brebemi S.p.a.	87/2021 del 17/06/2021	22/01/2040	01/01/2022 (¹)
AUTOPAD	Autovia Padana S.p.a.	28/2023 del 23/02/2023	28/02/2043	01/01/2024
CAS	Consorzio per le Autostrade Siciliane	180/2023 del 23/11/2023	31/12/2030	01/01/2024

(1) La data di decorrenza è stata successivamente anticipata dal concedente in sede di aggiornamento del PEF

2. Il sistema tariffario dell'Autorità si applica alle concessioni assentite a Salerno Pompei Napoli S.p.a. e Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.a., in occasione del primo aggiornamento ovvero della revisione del PEF, a conclusione di specifici procedimenti regolatori dell'Autorità da avviare successivamente all'approvazione delle presenti misure.
3. L'Autorità si riserva di definire, nel rispetto delle convenzioni internazionali che ne disciplinano la gestione, i sistemi tariffari di pedaggio per i trafori del Gran San Bernardo, del Frejus e del Monte Bianco, a conclusione di specifici procedimenti regolatori da avviare successivamente all'approvazione delle presenti misure.

Capo 2 Modifiche e integrazioni ai Sistemi tariffari

Misura 27 Verifica delle condizioni di equilibrio economico-finanziario della concessione

1. Dopo la Misura 32 dell'Allegato A alle delibere di cui alla Tabella 2, sono aggiunte le seguenti Misure:

"Misura 32-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 dell'Allegato A alla delibera n. 241/2025.

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 sono oggetto di aggiornamento, nel corso della concessione, secondo le modalità e i termini di seguito indicati:

- a) **per le concessioni di durata fino a 15 anni – misurati a partire dalla data di efficacia dell'affidamento o, se successiva, dalla data di efficacia della convenzione unica di cui al decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, come modificato dalla legge 24 novembre 2006, n. 286 – non è previsto alcun aggiornamento;**
- b) **per le concessioni di durata oltre 15 anni – misurati a partire dalla data di efficacia dell'affidamento o, se successiva, dalla data di efficacia della convenzione unica di cui al decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, come modificato dalla legge 24 novembre 2006, n. 286 – è previsto l'aggiornamento quinquennale delle previsioni di traffico, a partire dal sedicesimo anno e per ogni successivo periodo regolatorio, nei limiti del ±15% rispetto alle corrispondenti previsioni assunte nel PEF vigente alla data di approvazione delle presenti misure, previa valutazione e approvazione da parte dell'Autorità.**

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 provvedimento, riportati nell'apposito prospetto del PEF, il concessionario non ha diritto a richiedere la revisione del piano stesso.

3. 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 di contabilità regolatoria, di pianificazione economico-finanziaria e di monitoraggio adottati dall'Autorità.

4. 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.

Ai fini della determinazione del FCFO, alla data di applicazione della presente misura, sono inclusi lo stock di capitale investito netto residuo a tale data, nonché il saldo di credito/debito di poste figurative eventualmente maturato alla medesima data.

L'Equilibrio economico-finanziario è assicurato quando il TIR di progetto tende al rendimento risultante dalla ponderazione del CIN (ante versus post) effettivamente esposto a rischio nelle singole annualità residue della concessione, tenuto conto dei rispettivi tassi di remunerazione (post tax).

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 di Patrimonio netto corrispondenti a Capitale sociale, Riserva legale, Utili (perdite) portati a nuovo e Utili (perdite) dell'esercizio, con esclusione della quota parte di utile di esercizio deliberata ai fini della distribuzione ai soci a titolo di dividendo, e con inclusione dell'eventuale specifica riserva di cui alla successiva Misura 32-ter, punto 5.

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

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

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

5. Nel calcolo dei predetti indicatori di convenienza economica e sostenibilità finanziaria, le grandezze desunte dal PEF e rilevate a consuntivo sono opportunamente rettificate di ogni partita economica e finanziaria che precluda l'effettivo dispiegarsi:

- a) degli effetti incentivanti/disincentivanti della metodologia del price cap a valere sulla componente tariffaria di gestione;
- b) dell'impatto delle partite economico-finanziarie derivanti da eventuali minori ricavi o maggiori costi a totale carico del concessionario per impegni esplicitamente assunti negli atti di concessione (ivi inclusi eventuali accordi transattivi);
- c) della manifestazione del rischio operativo a carico del concessionario, secondo l'allocazione di cui alla presente Misura.

Gli schemi di calcolo per i predetti indicatori sono inclusi tra gli strumenti di contabilità regolatoria, di pianificazione economico-finanziaria e di monitoraggio adottati dall'Autorità.

6. Ai fini della verifica di cui al punto 6, per ciascuno dei seguenti indicatori sono individuati i relativi margini di tolleranza, da assumere al netto degli effetti della Misura 27:

- a) TIR di progetto: da -50 a +50 punti base rispetto al WACC medio;
- b) TIR Equity: da -50 a +50 punti base rispetto al R_e medio;
- c) DSCR: -0,1;
- d) LLCR: -0,3.

Misura 32-ter (Meccanismo di recupero/riserva in relazione al rendimento ammesso)

1. Ai fini di una valutazione positiva nell'ambito del parere di competenza, l'Autorità verifica la sussistenza, dalla data di applicazione della presente misura, e fino alla scadenza della concessione:

- a) di un eventuale **sovra/sotto-rendimento di progetto** rispetto al rendimento ammesso dall'Autorità sul capitale investito netto regolatorio, ovvero la possibilità che si verifichi una delle seguenti ipotesi:
 - i) Sovra-rendimento di progetto:

$$TIR_{\text{progetto}} > \overline{R_{\text{blended,post tax}}} + (50 \text{ punti base})$$

- ii) Sotto-rendimento di progetto:

$$TIR_{\text{progetto}} < \overline{R_{\text{blended,post tax}}} - (50 \text{ punti base})$$

dove:

$\overline{R_{\text{blended,post tax}}}$ indica il tasso che azzera il valore attuale netto, alla data di applicazione della presente misura, dei flussi di cassa rispettivamente generati dalla spesa per investimenti recuperabili in tariffa e dai ricavi da traffico previsti ex ante e correlati alla componente tariffaria di costruzione – determinati applicando per la remunerazione del capitale, rispettivamente: (i) il WACC previsto per ciascun periodo regolatorio per il **CIN pre2026** e il **CIN post2026**, (ii) il TIR previgente per il **CIN ante** – ivi incluse le poste figurative eventualmente applicate, attualizzate al tasso rispettivamente previsto.

Resta fermo che il Tir di progetto a consuntivo, alla scadenza della concessione, deve tendere al valore di $\overline{R_{\text{blended,post tax}}}$;

- b) di un eventuale sovra/sotto-rendimento dell'equity rispetto al rendimento ammesso dall'Autorità sul capitale proprio, ovvero la possibilità che si verifichi una delle seguenti ipotesi:

- i) Sovra-rendimento dell'equity:

$$TIR_{\text{equity}} > \overline{R_{e \text{ post tax}}} + (50 \text{ punti base})$$

ii) Sotto-rendimento dell'equity:

$$TIR_{\text{equity}} < \overline{R_{e \text{ post tax}}} - (\textbf{50 punti base})$$

dove:

$\overline{R_{e \text{ post tax}}}$

indica il tasso di rendimento ammesso dall'Autorità sul capitale proprio ($R_{e \text{ post tax}}$ di cui alla Misura 44 del Titolo 4 dell'Allegato A alla delibera n. 241/2025), calcolato come media, ponderata per il patrimonio netto in ciascun periodo regolatorio, del $R_{e \text{ post tax}}$ medio dalla data di applicazione della presente misura, e fino alla scadenza della concessione

Resta fermo che il Tir Equity a consuntivo, alla scadenza della concessione, deve tendere al valore di $\overline{R_{e \text{ post tax}}}$.

2. La misurazione degli eventuali sovra/sotto-rendimenti si effettua secondo gli schemi di calcolo inclusi fra gli strumenti di contabilità regolatoria, di pianificazione economico-finanziaria e di monitoraggio adottati dall'Autorità:

- a) nel caso dell'eventuale sovra-rendimento di progetto, mediante l'applicazione dell'indicatore Valore attuale netto di progetto (VAN di progetto), calcolato dalla data di applicazione della presente misura, e fino alla scadenza della concessione, utilizzando per l'attualizzazione dei flussi finanziari il tasso $\overline{R_{\text{blended}, \text{post tax}}}$;
- b) nel caso dell'eventuale sovra-rendimento dell'equity, mediante l'applicazione dell'indicatore Valore attuale netto dell'Equity (VAN Equity), calcolato dalla data di applicazione della presente misura, e fino alla scadenza della concessione, al netto del VAN di progetto di cui alla lettera a), utilizzando per l'attualizzazione dei flussi finanziari il tasso $\overline{R_{e \text{ post tax}}}$.

3. La sussistenza di un eventuale sovra-rendimento di progetto rispetto a quello ammesso dall'Autorità, determina l'obbligo per il concessionario di accantonare progressivamente, su base annuale a partire dalla prima annualità utile e fino al suo completo esaurimento, quota parte del corrispondente eventuale ammontare, determinato secondo la metodologia di cui al punto 2, lettera a), nel passivo dello stato patrimoniale del bilancio di esercizio, in un fondo vincolato e messo a disposizione del concedente per le seguenti finalità:

- a) riduzione dell'eventuale valore di subentro alla scadenza della concessione;
- b) 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;
- c) ogni altra destinazione ritenuta utile, purché a beneficio del settore autostradale.

4. La sussistenza di un eventuale sovra-rendimento dell'equity rispetto a quello ammesso dall'Autorità determina per il concedente la facoltà, nel rispetto delle previsioni dell'art. 177 del d.lgs. 36/2023 e del principio di contenimento dei costi per gli utenti, di disporre:

- d) l'eventuale obbligo per il concessionario di accantonare progressivamente, su base annuale a partire dalla prima annualità utile e fino al suo completo esaurimento, quota parte del corrispondente ammontare, determinato secondo la metodologia di cui al punto 2, lettera b), nel passivo dello stato patrimoniale del bilancio di esercizio, in un fondo vincolato e messo a disposizione del concedente per l'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;
- e) l'obbligo per il concessionario di accantonare progressivamente, su base annuale a partire dalla prima annualità utile e fino al suo completo esaurimento, parte del medesimo ammontare in un'apposita riserva di patrimonio netto, distintamente indicata, che diverrà disponibile, per il concessionario, solamente al completamento del programma degli investimenti in attività di manutenzione straordinaria e in nuove opere, previsto dalle pattuizioni convenzionali, e comunque a seguito di espressa disposizione del concedente. Nel caso in cui, alla data di scadenza della concessione, il concessionario non abbia adempiuto al completamento del programma degli investimenti e delle manutenzioni straordinarie, così come definito dalle pattuizioni convenzionali, il concessionario stesso restituisce all'ente concedente, in tutto o in parte, proporzionalmente

al livello di inadempienza, l'eventuale importo che risulti accantonato in detta distinta e vincolata riserva di Patrimonio netto.

5. *In caso di accertamento da parte dell'Autorità di sussistenza di un eventuale sotto-rendimento 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.*

6. *L'Autorità assicura, anche mediante l'utilizzo degli strumenti di contabilità regolatoria, di pianificazione economico-finanziaria e di monitoraggio adottati dall'Autorità medesima, il monitoraggio e la vigilanza sull'applicazione, da parte dei soggetti interessati, del meccanismo di recupero dell'eventuale sovra/sotto-rendimento, secondo le modalità e i termini di cui alle Misure 6 e 7 dell'Allegato A alla delibera n. 241/2025, sulla base di un PEF rimodulato da parte del concessionario di concerto con il concedente, nonché alla scadenza della concessione.*

Misura 32-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 19.*

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 approvazione, 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 26, 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.”.*

2. Alla Misura 20 dell'Allegato A alle delibere di cui alla Tabella 2, è aggiunto il seguente punto:

"Nell'ambito del procedimento di aggiornamento/revisione del PEF e del PFR per i periodi regolatori di prima applicazione della disciplina di cui alla delibera 241/2025, l'Autorità si riserva di confermare il percorso di efficientamento già avviato dal concessionario, ovvero di prescrivere l'adozione di nuovi valori di X^ e X_t , da applicare a partire dal successivo periodo regolatorio, finalizzati a conseguire un congruo recupero di efficienza produttiva, anche in considerazione della rideterminazione della componente tariffaria di gestione, per ogni periodo regolatorio, a partire dai costi di gestione consuntivi nel rispettivo Anno base".*

Misura 28 Individuazione delle attività pertinenti

1. La Misura 3 dell'Allegato A alle delibere di cui alla Tabella 2, è sostituita dalla seguente:

"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).

2. Il Sistema tariffario di pedaggio afferisce esclusivamente alla copertura dei costi ammissibili, riconosciuti dal concedente sulla base dei principi e criteri definiti dall'Autorità, relativi alle attività autostradali, fatto salvo l'assorbimento dell'extraprofitto relativo alle attività accessorie.

3. Le verifiche in ordine all'equilibrio economico-finanziario delle concessioni afferiscono esclusivamente alle attività autostradali ed accessorie.".

Misura 29 Tariffa unitaria media e modulazione tariffaria

1. Alla Misura 5 dell'Allegato A alle delibere di cui alla Tabella 2, dopo il punto 1, è aggiunto il seguente punto:

"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, 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 6 e alla Misura 7 approvate con delibera n. 241/2025 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, quale rettifica dell'eventuale valore di subentro".

2. Alla medesima Misura 5 dell'Allegato A alle delibere di cui alla Tabella 2, la lettera a) del punto 2 è sostituita dalla seguente lettera:

"a) componente tariffaria di gestione (T_G): finalizzata, nel rispetto della dinamica tariffaria di cui alle presenti Misure, 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;*
- 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;*
- iii. *delle eventuali discontinuità di costo legate all'entrata in esercizio, nel corso del periodo regolatorio, degli asset reversibili correlati agli investimenti;*
- iv. *delle eventuali discontinuità di costo legate alle sopravvenienze normative e regolamentari, qualora ritenute ammissibili dall'Autorità anche alla luce dell'allocazione dei rischi di cui alla Misura 32 bis e compatibilmente con la disciplina dell'art. 192 del Codice;"*

3. Alla Misura 6 dell'Allegato A alle delibere di cui alla Tabella 2, dopo il punto 1, è aggiunto il seguente punto:

"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.*

Nella redazione del PEF e del PFR, i concessionari autostradali assicurano a preventivo l'uguaglianza, in ciascuna delle annualità di ogni periodo regolatorio, fra:

- a) *i ricavi scaturenti dall'applicazione della Tariffa unitaria media integrata ai volumi di traffico complessivi stimati;*
- b) *i ricavi scaturenti dall'applicazione dei livelli tariffari previsti per ciascuna delle singole classi tariffarie, come derivanti dalla differenziazione per flussi di traffico e per tipologia di tratta, ai rispettivi volumi di traffico stimati".*

Misura 30 Criteri di ammissibilità dei costi operativi

1. La Misura 10 dell'Allegato A alle delibere di cui alla Tabella 2 è sostituita dalla seguente:

"1. I costi ammessi a riconoscimento tariffario sono calcolati secondo criteri di efficienza, anche con riferimento alle partite con parti correlate.

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.

3. I costi di cui al punto precedente sono rettificati decurtando eventuali ricavi ad essi correlati che abbiano natura di rimborsi, indennizzi o altre poste di rettifica di qualsiasi natura.

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.

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, fatta eccezione per quelli correlati a sistemi di riscossione tramite tecnologia free-flow, fino alla concorrenza di un tetto massimo pari al 5% dei ricavi annui complessivi derivanti dall'applicazione della medesima tecnologia. L'autorità si riserva, con proprio provvedimento, di aggiornare al ribasso tale tetto, in considerazione dell'evolversi delle tecnologie disponibili.

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 meccanismo di rimborso dei pedaggi in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura autostradale, di cui alla Misura 8-bis approvata con delibera ART n. 132/2024, come modificata dalla delibera ART n. 211/2025.
- 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, di cui ai punti 1 e 8 della Misura 8-bis approvata con delibera ART n. 132/2024, come modificata dalla delibera ART n. 211/2025, si applica quanto previsto dalla Misura 14, punti 7, 8, 9, del medesimo provvedimento. Non sono in ogni caso ammissibili gli oneri a carico del concessionario derivanti dai costi delle transazioni finanziarie correlate ai medesimi rimborsi;
- 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, punto 4, penultimo periodo, del medesimo provvedimento.
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.”

Misura 31 Trattamento dei margini da attività commerciali

1. Alla Misura 11 dell'Allegato A alle delibere di cui alla Tabella 2, dopo il punto 2, è aggiunto il seguente punto:

“3. 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. 241/2025, mediante l'utilizzo degli strumenti di contabilità regolatoria, di pianificazione economico-finanziaria e di monitoraggio adottati dall'Autorità medesima.”.

Misura 32 Capitale investito netto

1. La Misura 12 dell'Allegato A alle delibere di cui alla Tabella 2 è sostituita dalla seguente:

“1. Il capitale investito netto (CIN) è rappresentato dagli importi relativi alle seguenti immobilizzazioni materiali e immateriali, al netto degli ammortamenti, purché riconosciuti dal concedente in occasione delle valutazioni di cui al punto 32.2 lettera d):

- 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.

2. Ai fini tariffari, il CIN relativo agli asset reversibili di cui al punto 1, lettera b) è ripartito in tre distinte categorie:

- CIN relativo alle “opere realizzate o in corso di realizzazione pre ART” come definite dalla Misura 2 (**CIN ante**) a cui si applica il meccanismo di salvaguardia di cui alla Misura 17, finalizzato a garantire il tasso interno di rendimento previsto dal Sistema tariffario previgente;
- CIN relativo alle “opere realizzate o in corso di realizzazione post ART” come definite dalla Misura 2 (**CIN pre2026**);
- CIN relativo alle “opere da realizzare” come definite dalla Misura 2 (**CIN post2026**).

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

- a) le **immobilizzazioni in esercizio**, iscrivibili alle voci dello Stato Patrimoniale B-I (1. costi di impianto e di ampliamento; 2. costi di sviluppo; 3. diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno; 4. concessioni, licenze, marchi e diritti simili; 7. altre) e B-II (1. terreni e fabbricati; 2. impianti e macchinario; 3. attrezzature industriali e commerciali; 4. altri beni) dell'articolo 2424 del Codice civile, o analoghe voci in caso di adozione dei principi contabili internazionali IAS/IFRS;
- b) le **immobilizzazioni in corso**, iscrivibili alle voci dello Stato Patrimoniale B-I (6. immobilizzazioni in corso e acconti) e B-II (5. immobilizzazioni in corso e acconti) dell'articolo 2424 del Codice civile, o analoghe voci in caso di adozione dei principi contabili internazionali IAS/IFRS.

4. 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.

5. 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.

6. Ai fini dell'inclusione tra gli asset reversibili delle attività prive di consistenza fisica, sono ammissibili ai fini tariffari:

- a) i diritti maturati a fronte di specifiche obbligazioni alla realizzazione di servizi di costruzione, di ampliamento, di adeguamento e di miglioria dell'infrastruttura autostradale, al netto dell'eventuale valore attuale dei servizi di costruzione da rendere in futuro;
- b) i diritti acquisiti da terzi, a fronte di costi sostenuti per il subentro nella titolarità della concessione.

7. In merito alla valorizzazione degli asset da imputare a CIN all'Anno base, è possibile optare, in alternativa:

- a) per il valore corrente netto (CIN rivalutato), espresso sulla base dell'indice di rivalutazione di cui al punto 9;
- b) per il valore contabile netto (CIN contabile).

8. 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.

9. 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.

10. Qualora si opti per il CIN rivalutato, sono utilizzati i seguenti indici di rivalutazione:

- a) il deflatore degli investimenti fissi lordi per valorizzare gli asset all'inizio di ciascun periodo regolatorio;
- b) l'inflazione programmata di cui alla Misura 19 per valorizzare gli asset all'interno di ciascun periodo regolatorio.”.

11. In caso di adozione dell'opzione di cui al punto 6, lettera a) il concessionario è tenuto a dimostrare all'Autorità la neutralità dell'esercizio dell'opzione in termini di proiezione dei ricavi tariffari futuri”.

Misura 33 Criteri di ammissibilità degli investimenti

1. Alla Misura 13 dell'Allegato A alle delibere di cui alla Tabella 2 sono apportate le seguenti modifiche:

Il punto 1 è sostituito dal seguente:

"1. Sono ammissibili ai fini tariffari, con riferimento all'intero periodo concessorio, i seguenti investimenti, realizzati/conferiti ed iscrivibili in bilancio, ferma restando, per gli asset reversibili afferenti al CIN post2026, l'esclusione di qualsiasi incremento patrimoniale derivante da rivalutazioni economiche e monetarie, nonché da poste incrementative non costituenti costo storico capitalizzato degli asset (quali, a titolo esemplificativo, il valore della concessione, i costi di strutturazione dei progetti di finanziamento, le spese amministrative, ecc.):

- a) gli investimenti in asset reversibili espressamente indicati nella convenzione di concessione o concordati con il concedente nell'ambito degli eventuali atti aggiuntivi alla stessa, ivi compresi gli interventi programmati di manutenzione straordinaria, come quantificati nel Programma degli Investimenti allegato al PFR. Resta fermo che la scadenza del periodo regolatorio non pregiudica la continuità nell'esecuzione degli interventi programmati, nelle more dell'approvazione del PEF e del PFR relativi al nuovo periodo regolatorio;*
- b) gli investimenti in asset non reversibili, strettamente necessari alle attività autostradali, come quantificati nel PFR."*

Al punto 2, la lettera f) [ovvero g)] è sostituita dalla seguente:

"f) [g)] gli oneri della progettazione definita sulla base del quadro esigenziale sono ammessi solo dopo l'approvazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica;"

Al punto 2, dopo la lettera f) [ovvero g)] sono inseriti i seguenti punti:

"g) [h)] gli oneri finanziari capitalizzati non sono riconosciuti;

h) [i)] con riguardo agli investimenti 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, si precisa quanto segue:

- i) i costi di capitale correlati all'implementazione 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, sono ammissibili, se pertinenti ed efficienti;*
- ii) i costi di capitale a carico di ciascun concessionario per la realizzazione e l'aggiornamento 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;*
- iii) i costi di capitale relativi all'implementazione del meccanismo di rimborso dei pedaggi in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura autostradale, di cui alla Misura 8-bis approvata con delibera ART n. 132/2024, come modificata dalla delibera ART n. 211/2025, sono ammissibili, se pertinenti ed efficienti.*

Il punto 3 è sostituito dal seguente:

"3. L'ammissibilità dei costi ad utilizzazione pluriennale che afferiscono agli eventuali oneri integrativi è valutata dall'Autorità in base alla specifica natura e finalità di detti costi, avuto particolare riguardo ai principi di efficienza produttiva della gestione anche in relazione agli ambiti ottimali di gestione definiti dall'Autorità con la delibera n. 70/2016 e con i relativi eventuali aggiornamenti."

Dopo il punto 3, è inserito il seguente:

"4. In generale, non è possibile ammettere voci di costo addizionali rispetto al quadro economico delle opere inserito originariamente nel PEF e risultante dal progetto di fattibilità tecnica ed economica. Sono tuttavia fatti salvi eventuali adeguamenti del quadro economico di opere già precedentemente inserite nel Programma degli

investimenti, ammissibili solo a condizione che detti adeguamenti rispettino la corretta allocazione del rischio operativo. Tale previsione riguarda tutte le tipologie di investimenti e opere incluse nel PEF vigente nel periodo regolatorio di riferimento, ivi inclusi i lavori e le opere non riconosciute in tariffa perché a carico del concessionario.”

Misura 34 Principi per la quantificazione degli investimenti in beni reversibili

1. Alla Misura 14.1 dell'Allegato A alle delibere di cui alla Tabella 2 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) La lettera c) è sostituita dalla seguente:

“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. È fatta salva l'ipotesi di eventuali norme derogatorie di natura straordinaria;*
- 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;”*

b) dopo la lettera d) è aggiunta la seguente lettera:

“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 diversa, 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.”.

Misura 35 Criteri di determinazione dei costi di capitale

1. La Misura 15 dell'Allegato A alle delibere di cui alla Tabella 2 è sostituita dalla seguente:

“1. Ai fini della costruzione tariffaria, sono riconosciuti i seguenti costi di capitale:

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

2. Per la quantificazione della componente tariffaria di gestione, i costi di capitale di cui al punto 1 sono valutati all'Anno base e concorrono alla relativa dinamica.

3. Ai fini della quantificazione della componente tariffaria di costruzione, i costi di capitale di cui al punto 1 afferenti agli asset reversibili sono valutati sulla base della relativa evoluzione annuale, secondo la relativa dinamica.

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.

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 afferenti al **CIN ante** e al **CIN post**, 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.

Al fine di porre rimedio ad eventuali fenomeni di discriminazione fra le concessioni in ragione del diverso valore assunto dal TIR previgente, il concessionario è tenuto, ai fini della costruzione tariffaria, a conseguire il completo ammortamento degli asset reversibili afferenti al **CIN ante** con congruo anticipo rispetto alla scadenza della concessione.

Detto anticipo è determinato, una volta per tutte, in occasione del primo aggiornamento del PEF previsto a partire dalla data di entrata in vigore dell'atto di regolazione approvato con delibera n. 241/2025, in presenza di un congruo periodo concessorio residuo e di un significativo scostamento positivo fra il TIR previgente di cui alla Misura 17 e il tasso di remunerazione del capitale investito (WACC) di cui alla Misura 16, secondo la seguente formula:

$$D_{ante} = \frac{D_{conc}}{\vartheta} \rightarrow \vartheta = f\left(\frac{TIR}{R}\right)$$

dove:

D_{ante} indica il numero di annualità, a partire dal 1° gennaio 2026, entro le quali deve essere completamente conseguito l'ammortamento degli asset reversibili afferenti al **CIN ante**. Il suo valore è arrotondato per eccesso all'unità;

D_{conc} indica la durata residua della concessione, valutata a partire dal 1° gennaio 2026, come desumibile dagli atti concessori vigenti alla data di pubblicazione della delibera n. 241/2025;

ϑ indica il fattore di anticipo, basato sul rapporto fra le seguenti grandezze:

TIR indica il TIR previgente di cui alla Misura 17;

R indica il tasso di remunerazione del capitale investito (WACC) di cui alla Misura 16;

Il fattore ϑ assume valore:

- pari a 1, per (TIR/R) fino a 1,5 e per le concessioni che presentano una durata residua D_{conc} inferiore ad un periodo regolatorio;
- pari a (TIR/R) , in tutti gli altri casi.

Detto anticipo è inoltre accompagnato da un corrispondente posticipo dell'ammortamento degli asset reversibili afferenti al **CIN pre2026** e al **CIN post 2026**, al fine di minimizzare la necessità di ricorrere al meccanismo di poste figurative.

- 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.

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, salvo motivate e documentate eccezioni, 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.*

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 come media degli ultimi tre interi anni di gestione, non deve superare il valore di 1,6, fatte salve motivate eccezioni, puntualmente documentate, da trattare nell'ambito di quanto previsto alla misura 5, punto 8, dell'Allegato A alla delibera n. 241/2025, che assicurino, in ogni caso, il rispetto del principio di contendibilità del futuro affidamento.*

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, fatti salvi i vincoli richiamati nel presente punto;*
- 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, e si effettua separatamente per il CIN ante e il CIN post. Tale separata quantificazione, nel perseguire l'obiettivo del contenimento dei costi per gli utenti, tiene conto, oltre che dei criteri di cui alla di cui al presente punto 6, anche del livello del TIR previgente di cui alla Misura 17, raffrontato al tasso di remunerazione di cui alla Misura 16, conseguendo entro la scadenza della concessione – ove possibile – il completo ammortamento degli asset afferenti al CIN ante.*

L'esigibilità del valore di subentro da parte del concessionario uscente è condizionata alla preventiva verifica, a cura dei soggetti competenti, che l'infrastruttura autostradale e le relative opere connesse retrocesse al concedente siano in buono stato di conservazione, conformi alla normativa tecnica e di sicurezza applicabile, nonché libere da pesi e gravami.

7. I costi di remunerazione del capitale sono determinati:

- a) per le **immobilizzazioni in esercizio** nonché quelle in corso assoggettate ad ammortamento finanziario, afferenti al **CIN ante**, applicando il TIR previgente, di cui alla Misura 17 al Capitale investito netto ad esse afferente 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;
- b) per le **immobilizzazioni in esercizio** nonché quelle in corso assoggettate ad ammortamento finanziario, afferenti al **CIN pre2026** e al **CIN post2026**, applicando il tasso di remunerazione del capitale investito (WACC), di cui alla Misura 16, al Capitale investito netto ad esse afferente 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.
- c) per le **immobilizzazioni in corso assoggettate ad ammortamento a vita utile di primo livello**, applicando il tasso di remunerazione del capitale investito (WACC), di cui alla Misura 16, al Capitale investito netto ad esse afferente al 1° gennaio di ciascuna annualità, come definito, per ciascun periodo regolatorio, nel Programma degli Investimenti allegato al PFR.
- d) per le **immobilizzazioni in corso assoggettate ad ammortamento a vita utile di secondo livello**, applicando il costo ammesso sul capitale di debito (R_d), di cui alla Misura 44 del Titolo 4 dell'Allegato A alla delibera n. 241/2025, al Capitale investito netto ad esse afferente al 1° gennaio di ciascuna annualità, come risultante, per ciascun periodo regolatorio, nel Programma degli Investimenti allegato al PFR.

La remunerazione delle immobilizzazioni in corso è ammissibile a condizione che, per ciascun intervento contenuto nel citato Programma degli Investimenti, le lavorazioni in corso si siano tradotte in stati di avanzamento lavori nel rispetto dei tempi ivi indicati per la rispettiva contabilizzazione.

Resta fermo che, in caso di ritardo nell'entrata in esercizio dell'opera rispetto ai tempi al riguardo indicati nel medesimo Programma degli Investimenti, per il periodo afferente a detto ritardo l'intero ammontare della relativa immobilizzazione in corso non è ammissibile a remunerazione.

8. 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.

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 e alla Misura 7 dell'Allegato A alla delibera n. 241/2025, mediante l'utilizzo degli strumenti di contabilità regolatoria, di pianificazione economico-finanziaria e di monitoraggio adottati dall'Autorità medesima.”.

Misura 36 Tasso di remunerazione del capitale investito

1. La Misura 16 dell'Allegato A alle delibere di cui alla Tabella 2 è sostituita dalla seguente:

“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. 241/2025.”.

Misura 37 Tasso di inflazione programmato

1. La Misura 19 dell'Allegato A alle delibere di cui alla Tabella 2 è sostituita dalla seguente:

"1. La variabile \hat{P}_{t+1} , con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui alla Misura 25, 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.

2. Qualora i dati pubblicati non coprissero l'intera durata di ciascun periodo regolatorio, si fa riferimento al dato dell'ultima annualità disponibile, da utilizzare quale stima per le annualità residue del periodo".

Misura 38 Dinamica della componente tariffaria di costruzione

1. La Misura 21 dell'Allegato A alle delibere di cui alla Tabella 2 è sostituita dalla seguente:

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

$$T_{K,t+1} = \frac{C_{a,r,(t+1)} + C_{rc,ES,ante(t+1)} + C_{rc,ES,post(t+1)} + C_{rc,LIC1,(t+1)} + C_{rc,LIC2,(t+1)} + PF_{K,t+1}}{V_{t+1}}$$

dove:

$C_{a,r,(t+1)}$ indica i costi di ammortamento annui, afferenti alle immobilizzazioni in esercizio, nonché a quelle in corso assoggettate ad ammortamento finanziario, 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;

$C_{rc,ES,ante(t+1)}$ indica i costi di remunerazione del capitale riferibili agli asset reversibili afferenti alla quota di CIN ante di cui alla Misura 12 relativa alle immobilizzazioni in esercizio nonché a quelle in corso assoggettate ad ammortamento finanziario, così come riportato nel PFR, calcolati al 1° gennaio dell'anno $t+1$ secondo le metodologie di cui alla Misura 15, nel seguente modo:

$$C_{rc,ES,ante(t+1)} = CIN_{ES,ante(t+1)} \cdot TIR$$

in cui:

$CIN_{ES,ante(t+1)}$ indica il valore al 1° gennaio dell'anno $t+1$ delle immobilizzazioni in esercizio nonché a quelle in corso assoggettate ad ammortamento finanziario, afferenti al CIN ante di cui alla Misura 12, determinato sulla base di quanto di seguito specificato:

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

dove:

$CIN_{ES,ante(t)}$ indica il valore al 1° gennaio dell'anno t delle immobilizzazioni in esercizio nonché a quelle in corso assoggettate ad ammortamento finanziario, afferenti al CIN ante di cui alla Misura 12;

$C_{a,ante(t)}$ indica i pertinenti costi di ammortamento, riferiti all'anno t , afferenti delle immobilizzazioni in esercizio, nonché a quelle in corso assoggettate ad ammortamento finanziario afferenti al CIN ante di cui alla Misura 12, 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 nel corso dell'anno t non determina ammortamenti nel medesimo esercizio;

$I_{ES,ante(t)}$

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 , con riferimento alle opere oggetto dei piani di investimento riferibili al **CIN ante** di cui alla Misura 12, così come riportate nel PFR, ammissibili secondo i criteri di cui alla Misura 13;

$CIN_{DISM,ante,t}$

indica la quota annuale di **CIN ante** afferente agli eventuali asset dismessi nel corso dell'anno t ;

TIR indica il TIR previgente di cui alla Misura 17;

$C_{rc,ES,post(t+1)}$ indica i costi di remunerazione del capitale riferibili agli asset reversibili afferenti alla quota di **CIN pre2026 e CIN post2026** di cui alla Misura 12 relativa alle **immobilizzazioni in esercizio**, nonché a quelle in corso assoggettate ad ammortamento finanziario, così come riportato nel PFR, calcolati al 1° gennaio dell'anno $t + 1$ secondo le metodologie di cui alla Misura 15, nel seguente modo:

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

in cui:

$CIN_{ES,post(t+1)}$ indica il valore al 1° gennaio dell'anno $t + 1$ della quota di **CIN pre2026 e CIN post2026** di cui alla Misura 12 relativa alle immobilizzazioni in esercizio nonché a quelle in corso assoggettate ad ammortamento finanziario, determinato sulla base di quanto di seguito specificato:

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

dove:

$CIN_{ES,post(t)}$

indica il valore al 1° gennaio dell'anno t della quota di **CIN pre2026 e CIN post2026** di cui alla Misura 12 relativa alle immobilizzazioni in esercizio nonché a quelle in corso assoggettate ad ammortamento finanziario;

$C_{a,post(t)}$

indica i pertinenti costi di ammortamento, riferiti all'anno t , afferenti alla quota di **CIN pre2026 e CIN post2026** di cui alla Misura 12 relativa alle immobilizzazioni in esercizio nonché a quelle in corso assoggettate ad ammortamento finanziario, 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 nel corso dell'anno t non determina ammortamenti nel medesimo esercizio;

$I_{ES,post(t)}$

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 , con riferimento alle opere oggetto dei piani di investimento riferibili alla quota di **CIN pre2026 e CIN post2026** di cui alla Misura 12 relativa alle immobilizzazioni in esercizio nonché a quelle in corso assoggettate ad ammortamento finanziario, così come riportate nel PFR, ammissibili secondo i criteri di cui alla Misura 10;

$CIN_{DISM,post,t}$ indica la quota annuale di CIN pre2026 e CIN post2026 afferente agli eventuali asset dismessi nel corso dell'anno t;

R indica il tasso nominale di remunerazione del capitale investito (WACC) di cui alla Misura 16;

$C_{rc,LIC,(t+1)}$ indica i costi di remunerazione del capitale, afferenti alla quota di Capitale investito netto afferente alle immobilizzazioni in corso assoggettate ad ammortamento a vita utile di primo livello, calcolati al 1° gennaio dell'anno $t + 1$ applicando la metodologia di cui alla Misura 15, punto 7, nel seguente modo:

$$C_{rc,LIC1,(t+1)} = CIN_{LIC1,(t+1)} \cdot R$$

in cui:

$CIN_{LIC1,(t+1)}$ 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 vita utile di primo livello, determinato sulla base di quanto di seguito specificato:

$$CIN_{LIC1,(t+1)} = (CIN_{LIC1,t} - I_{ES1,t} + I_{LIC1,t})$$

dove:

$CIN_{LIC1,t}$ indica il valore al 1° gennaio dell'anno t dello stock di immobilizzazioni in corso assoggettate ad ammortamento a vita utile di primo livello;

$I_{ES1,t}$ indica il decremento dello stock di immobilizzazioni in corso assoggettate ad ammortamento a vita utile di primo livello, 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;

$I_{LIC1,t}$ indica l'incremento dello stock di immobilizzazioni in corso assoggettate ad ammortamento a vita utile di primo livello, 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 indica il tasso nominale di remunerazione del capitale investito (WACC) di cui alla Misura 16;

$C_{rc,LIC2,(t+1)}$ indica i costi di remunerazione del capitale, afferenti alla quota di Capitale investito netto afferente alle immobilizzazioni in corso assoggettate ad ammortamento a vita utile di secondo livello, calcolati al 1° gennaio dell'anno $t+1$ applicando la metodologia di cui alla Misura 15.7, nel seguente modo:

$$C_{rc,LIC2,(t+1)} = CIN_{LIC2,(t+1)} \cdot R_d$$

in cui:

$CIN_{LIC2,(t+1)}$ 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 vita utile di secondo livello, determinato sulla base di quanto di seguito specificato:

$$CIN_{LIC2,(t+1)} = (CIN_{LIC2,t} - I_{ES2,t} + I_{LIC2,t})$$

dove:

$CIN_{LIC2,t}$ indica il valore al 1° gennaio dell'anno t dello stock di immobilizzazioni in corso assoggettate ad ammortamento a vita utile di secondo livello;

$I_{ES2,t}$ indica il decremento dello stock di immobilizzazioni in corso assoggettate ad ammortamento a vita utile di secondo livello, 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 10;

$I_{LIC2,t}$ indica l'incremento dello stock di immobilizzazioni in corso assoggettate ad ammortamento a vita utile di secondo livello, 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 10;

R_d indica il costo ammesso sul capitale di debito di cui alla Misura 44 del Titolo 4 dell'Allegato A alla delibera n. 241/2025;

$PF_{K,t+1}$ indica l'importo, di segno positivo o negativo, delle poste figurative di cui alla Misura 26, 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.

2. La stima annuale della componente tariffaria di costruzione, nel caso di opzione per CIN rivalutato, è basata sulla medesima formula di cui al punto 1, fatti salvi gli adeguamenti di seguito specificati:

a) La dinamica delle immobilizzazioni in esercizio e delle immobilizzazioni in corso nel corso del periodo concessorio tiene conto di una rivalutazione annua ottenuta con l'applicazione di un fattore

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

dove

\hat{P}_t indica il tasso di inflazione programmata relativo all'anno t , determinato secondo le modalità di cui alla Misura 19;

b) il livello delle componenti $C_{rc,ES,(t+1)}$, $C_{rc,LIC1,(t+1)}$ e $C_{rc,LIC2,(t+1)}$ è determinato applicando alle pertinenti quote di capitale investito netto i tassi reali di remunerazione del capitale investito come definiti al Titolo 4 dell'Allegato A alla delibera n. 241/2025, anziché quelli nominali.”.

Misura 39 Meccanismi di penalità/premi con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi

1. La Misura 24 dell'Allegato A alle delibere di cui alla Tabella 2 è sostituita dalla seguente:

“1. È previsto un sistema penalizzante/prehiale 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.

2. Con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui alla Misura 23, il parametro Q_t rappresenta il **coefficiente sintetico di qualità dei servizi** da applicare all'anno t , calcolato, secondo la metodologia illustrata al punto 4, in esito al confronto fra il valore degli indicatori specifici di qualità $I_{q,j,(t-2)}$ misurati all'anno $(t-2)$ e i rispettivi valori-obiettivo specifici di qualità di cui al punto 5, ed è compreso fra i seguenti valori minimo e massimo:

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

3. Per ciascuno dei citati indicatori specifici, sono definiti tre 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.

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 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.

5. Il sistema di monitoraggio della qualità prevede la predisposizione, a cura del concessionario, di una piattaforma informatica accessibile all'Autorità per l'esercizio delle funzioni di vigilanza, disponendo l'archiviazione dei dati in un sistema informatico sicuro (BDMS) che permetta di mantenere l'integrità delle informazioni, conservandoli per un periodo di tempo congruo, comunque non inferiore a 36 mesi successivi alla data di conclusione del periodo regolatorio di riferimento. In tale ambito è prevista l'identificazione di almeno un indicatore specifico per ciascuna delle seguenti aree tematiche:

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

Denominazione Indicatore	$I_{q,1}$	Velocità media di percorrenza del flusso veicolare
Descrizione indicatore		Velocità media effettiva del flusso veicolare, in rapporto alla velocità di riferimento misurata per la stessa porzione di infrastruttura. Dato annuo calcolato come media su base giornaliera.
Peso indicatore	$p_{q,1}$	25/100
Unità di misura		Percentuale
Metrica di calcolo		Rapporto fra: (i) velocità media effettiva, calcolata come rapporto fra lunghezza di ciascuna tratta elementare percorsa e tempo medio di percorrenza effettivo; (ii) velocità di riferimento di ciascuna tratta elementare, determinata con la metodologia di cui alla delibera ART n. 132/2024, come modificata dalla delibera ART n. 211/2025.
Verso della metrica	>	Crescente
Livello di aggregazione		Valore medio dell'intera rete gestita a partire dai valori misurati per ciascuna tratta elementare, ponderati per la lunghezza di ciascuna di esse.
Valore di soglia minimo	$I_{q,1}^{min}$	Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti i concessionari autostradali, tenuto conto dell'incidenza dei veicoli pesanti e dei limiti di velocità.
Valore di soglia di equilibrio	$I_{q,1}^{eq}$	Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti i concessionari autostradali, tenuto conto dell'incidenza dei veicoli pesanti e dei limiti di velocità.
Valore di soglia massimo	$I_{q,1}^{max}$	Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti i concessionari autostradali, tenuto conto dell'incidenza dei veicoli pesanti e dei limiti di velocità.

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

Denominazione Indicatore	$I_{q,2}$	Indice di disponibilità dell'infrastruttura
Descrizione indicatore		L'indicatore rappresenta il rapporto tra il numero di ore per corsia di marcia non impegnate da cantieri (secondo la definizione di cui alla delibera ART n. 132/2024) ed il numero di ore per corsia di marcia disponibili per la circolazione, tenute in considerazione le lunghezze delle corsie di marcia occupate dai cantieri e di quelle disponibili per la circolazione.
Peso indicatore	$p_{q,2}$	20/100
Unità di misura		Percentuale
Metrica di calcolo		Rapporto fra: (i) ore*km annue non impegnate da cantieri in ciascuna tratta elementare, sulla base del numero di corsie di marcia 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 di marcia e per lunghezza di ciascuna tratta elementare.
Verso della metrica	>	Crescente
Livello di aggregazione		Somma dell'intera rete gestita, a partire dai valori misurati per ciascuna tratta elementare.
Valore di soglia minimo	$I_{q,2}^{min}$	Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti i concessionari autostradali, tenuto conto del Programma degli Investimenti.
Valore di soglia di equilibrio	$I_{q,2}^{eq}$	Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti i concessionari autostradali, tenuto conto del Programma degli Investimenti.
Valore di soglia massimo	$I_{q,2}^{max}$	Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti i concessionari autostradali, tenuto conto del Programma degli Investimenti.

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

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

d) stato della pavimentazione (difetti del manto stradale).

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

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

- e) aggiornamento dinamico delle informazioni tramite pannelli a messaggio variabile.

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

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

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

- g) gestione dei reclami, in 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.

Denominazione Indicatore	$I_{q,7}$	Numero di reclami pervenuti in rapporto al traffico servito
Descrizione indicatore		L'indicatore rappresenta l'incidenza dei reclami gestiti mediante il meccanismo di trattamento di cui alla Misura 10 approvata con delibera ART n. 132/2024, rispetto ai volumi di traffico circolanti sulle tratte autostradali in concessione.
Peso indicatore	$p_{q,7}$	5/100
Unità di misura		Percentuale
Metrica di calcolo		Rapporto fra: (i) numero di reclami pervenuti al concessionario nell'annualità di riferimento, e (ii) veicoli transitati (paganti e non paganti), registrati a consuntivo e riferibili al medesimo periodo annuo.
Verso della metrica	<	Decrescente
Livello di aggregazione		Valore medio dell'intera rete gestita.
Valore di soglia minimo	$I_{q,7}^{min}$	definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti i concessionari autostradali.
Valore di soglia di equilibrio	$I_{q,7}^{eq}$	definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti i concessionari autostradali.
Valore di soglia massimo	$I_{q,7}^{max}$	Definito dall'Autorità per la specifica concessione alla luce di una analisi delle performances di tutti i concessionari autostradali.

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 6 dell'Allegato A alla delibera n. 241/2025.

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.

8. Il meccanismo di cui alla presente misura trova prima applicazione a partire dal 1° gennaio 2027, e comunque alla conclusione del procedimento con il quale, assicurando la partecipazione dei soggetti interessati, l'Autorità determinerà i valori di soglia da applicare ai singoli indicatori specifici, nonché le modalità operative per la rispettiva rilevazione. Conseguentemente, ciascun concessionario è tenuto a fornire all'Autorità 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.

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. 241/2025, mediante l'utilizzo degli strumenti di contabilità regolatoria, di pianificazione economico-finanziaria e di monitoraggio adottati dall'Autorità medesima.”.

Misura 40 Adeguamento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti

1. La Misura 25 dell'Allegato A alle delibere di cui alla Tabella 2 è sostituita dalla seguente:

“1. Con riferimento alla formula di adeguamento tariffario di cui alla Misura 23, la componente ($\Delta T_{K,(t+1)}$) è costituita dalla sub-componente di cui al paragrafo 25.1, integrata dal meccanismo di accantonamento al fondo per la realizzazione del Programma di Investimenti, di cui al paragrafo 25.2.

25.1 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:

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

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 $t + 1$, riferibili 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 vita utile regolatoria di primo e secondo livello, 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 $t + 1$, relativi 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 a vita utile regolatoria di primo e secondo livello, 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 28, trasmetta all'Autorità medesima, su supporto informatico elaborabile e aperto nelle formule di calcolo, avvalendosi degli strumenti di contabilità regolatoria, di pianificazione economico-finanziaria e di monitoraggio adottati dall'Autorità medesima, 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 regolatorio 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.

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) *la mancata realizzazione di interventi nelle singole annualità non può essere causa di riprogrammazione della restante parte del Programma degli investimenti. Qualora, anche a causa delle mancate realizzazioni di cui ai punti precedenti, si rendesse comunque necessario posticipare parzialmente alcune opere già programmate, in virtù di ragioni tecnico-progettuali di carattere eccezionale riconosciuti dal concedente, la relativa riprogrammazione dovrà avvenire cercando in ogni modo di minimizzare il ritardo realizzativo complessivo contenendolo, possibilmente, all'interno del medesimo periodo regolatorio;*
- c) *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.*

4. Nell'ambito dell'attività di monitoraggio di cui alla Misura 28, l'Autorità verifica puntuamente 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.

25.2 Meccanismo di accantonamento correlato alla responsabilità del concessionario

1. Nel caso in cui il ritardo nell'effettuazione degli investimenti sia imputabile al concessionario, in ragione dell'allocazione del rischio operativo, 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, il concessionario medesimo è tenuto a costituire un vincolo finanziario a destinazione specifica, mediante versamento su conto dedicato vincolato, per la quota di investimento non realizzata $H_{(t+1)}$ rispetto a quella programmata, determinata sulla base degli stati di avanzamento dei lavori, secondo la seguente formula:

$$H_{(t+1)} = \gamma_t \cdot (I_{a,t} - I_{a,t}^*)$$

dove:

γ_t indica, per gli investimenti inclusi nel Programma degli investimenti e riconosciuti in tariffa, la quota relativa all'anno t non realizzata per responsabilità imputabile al concessionario, rispetto al totale degli investimenti non realizzati nel medesimo periodo;

$I_{a,t}$ indica, per gli investimenti inclusi nel Programma degli investimenti e riconosciuti in tariffa, l'ammontare della spesa complessiva prevista per l'anno t , al lordo di eventuali contributi pubblici;

$I_{a,t}^*$ indica, per gli investimenti inclusi nel Programma degli investimenti e riconosciuti in tariffa, l'ammontare della spesa complessiva effettivamente sostenuta per l'anno t , sulla base degli stati di avanzamento dei lavori, al lordo di eventuali contributi pubblici;

2. Alla fine di ciascun anno, il saldo determinato annualmente al punto 1 è rivalutato applicando il tasso di inflazione programmato di cui alla Misura 19. Gli interessi maturati su conto di cui al punto precedente sono assoggettati al medesimo vincolo di destinazione.

3. Le disponibilità liquide depositate sul conto dedicato e soggette a vincolo di destinazione sono utilizzate dal concessionario, a partire dall'annualità successiva a quella di riferimento, per assicurare l'effettiva realizzazione delle opere cui sono correlate, ferma restando la facoltà del concedente di disporne lo svincolo parziale, in presenza di pertinenti variazioni al Programma degli investimenti.

4. Qualora alla scadenza della concessione il conto vincolato di cui al punto 1 risultasse ancora capiente, il relativo ammontare è messo a disposizione del concedente per le seguenti finalità:

- completamento della realizzazione degli interventi previsti nel Programma degli investimenti, anche attraverso il riaffidamento della concessione;
- 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;
- ogni altra destinazione ritenuta utile dal concedente stesso, purché a beneficio del settore autostradale.

5. 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.

25.3 Ritardata realizzazione degli investimenti non recuperabili in tariffa

1. La ritardata realizzazione degli investimenti non recuperabili in tariffa, comporta, per il concessionario, in ragione dell'allocazione del rischio operativo, l'obbligo di costituire un vincolo finanziario a destinazione specifica,

mediante versamento su conto dedicato vincolato, per la quota di investimento non realizzata $Z_{(t+1)}$ rispetto a quella programmata, determinata sulla base degli stati di avanzamento dei lavori, secondo la seguente formula:

$$Z_{(t+1)} = (I_{a,t} - I_{a,t}^*)$$

dove:

$I_{a,t}$ Indica, per gli investimenti inclusi nel Programma degli investimenti ma non riconosciuti in tariffa, l'ammontare degli investimenti programmati, cumulato fino all'anno t ;

$I_{a,t}^*$ Indica, per gli investimenti inclusi nel Programma degli investimenti ma non riconosciuti in tariffa, l'ammontare degli investimenti realizzati, cumulato fino all'anno t ;

2. Alla fine di ciascun anno, il saldo determinato annualmente al punto 1 è rivalutato applicando il tasso di inflazione programmato di cui alla Misura 16. Gli interessi maturati su conto di cui al punto precedente sono assoggettati al medesimo vincolo di destinazione

3. Le disponibilità liquide depositate sul conto dedicato e soggette a vincolo di destinazione sono utilizzate dal concessionario, a partire dall'annualità successiva a quella di riferimento, per assicurare l'effettiva realizzazione delle opere cui sono correlate, ferma restando la facoltà del concedente di disporne lo svincolo parziale del fondo vincolato, in presenza di pertinenti variazioni al Programma degli investimenti.

4. Qualora alla scadenza della concessione il conto vincolato di cui al punto 1 risultasse ancora capiente, il relativo ammontare è messo a disposizione del concedente 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.

5. Il concedente, entro il termine di cui alla Misura 7 dell'Allegato A alla delibera n. 241/2025, trasmette all'Autorità, su supporto informatico elaborabile e aperto nelle formule di calcolo, avvalendosi degli strumenti di contabilità regolatoria, di pianificazione economico-finanziaria e di monitoraggio adottati dall'Autorità medesima, ogni informazione anche quantitativa in ordine all'effettiva realizzazione degli investimenti programmati ma non riconosciuti in tariffa".

Misura 41 Poste figurative

1. La Misura 26 dell'Allegato A alle delibere di cui alla Tabella 2 è sostituita dalla seguente:

"26.1 Generalità

1. Fatte salve le previsioni di cui alla Misura 32-ter, è possibile, ex ante, prevedere, per ciascun anno del periodo concessionario, l'inclusione o la deduzione di poste figurative nei costi di capitale ammessi afferenti agli asset reversibili, 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 concessionario di cui alla di cui alla Misura 4, punto 2, lettera c).

2. Tali poste figurative ex ante afferiscono alla sola componente tariffaria di costruzione e sono ricomprese nella formula di cui alla Misura 21.

3. Le Poste Figurate 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 Figurate $PF_{K,ante}$ correlata ai costi di capitale riferibili agli asset reversibili afferenti al CIN ante, limitatamente agli stati di avanzamento già contabilizzati alla data di pubblicazione della

delibera n. 241/2025 sul sito web dell'Autorità, per la quale la valutazione della neutralità finanziaria è effettuata applicando, per la relativa attualizzazione, il TIR previgente di cui alla Misura 17;

- b) componente di Poste Figurative $PF_{K,pre2026}$ correlata ai costi di capitale riferibili agli asset reversibili afferenti al **CIN pre2026**, 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 16;
- c) componente di Poste Figurative $PF_{K,amm.post2026}$ correlata ai costi di rimborso del capitale riferibili agli asset reversibili afferenti al **CIN ante**, limitatamente agli stati di avanzamento non ancora contabilizzati alla data di pubblicazione della delibera n. 241/2025 sul sito web dell'Autorità, e al **CIN post2026**, 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 16;
- d) componente di Poste Figurative $PF_{K,rem.post2026}$ correlata alla somma dei costi di remunerazione del capitale riferibili agli asset reversibili afferenti al **CIN ante**, limitatamente agli stati di avanzamento non ancora contabilizzati alla data di pubblicazione della delibera n. 241/2025 sul sito web dell'Autorità, e al **CIN post2026**, per la quale la valutazione della neutralità finanziaria è effettuata applicando, per la relativa attualizzazione, il costo ammesso sul capitale di debito (R_d) di cui alla Misura 44 del Titolo 4 dell'Allegato A alla delibera n. 241/2025.

4. Ai fini della determinazione dell'eventuale credito/debito di poste figurative complessivamente maturato entro la data di avvio del primo periodo regolatorio di applicazione dell'atto di regolazione approvato con delibera n. 241/2025, il concessionario provvede a inviare all'Autorità la completa ricostruzione dei meccanismi di maturazione del predetto credito sin dall'inizio della concessione, comprensiva dei relativi fogli di calcolo.

In esito a tale ricostruzione, il suddetto credito di poste figurative è incluso nel saldo, all'Anno ponte del primo periodo regolatorio di applicazione dell'atto di regolazione approvato con delibera n. 241/2025, della componente di poste figurative di cui alla lettera a) del punto 3 (se afferente al CIN ante) o della lettera b) di cui al punto 3 (se afferente al CIN pre2026).

6. Ai fini dell'assorbimento in tariffa, alle componenti di Poste Figurative di cui al punto 3, viene applicato il seguente ordine di priorità decrescente, fino al progressivo azzeramento dei rispettivi saldi:

- a) componenti correlate ai costi a cui viene applicato il TIR previgente di cui alla Misura 17;
- b) componenti correlate ai costi a cui viene applicato il tasso di remunerazione del capitale investito (WACC) di cui alla Misura 16;
- c) componenti correlate ai costi di remunerazione del capitale, a cui viene applicato il costo ammesso sul capitale di debito di cui alla Misura 44 del Titolo 4 dell'Allegato A alla delibera n. 241/2025.

7. L'importo annuale da allocare a ciascuna delle componenti di cui al punto 3 si determina a partire dal rispettivo peso percentuale dei costi di rimborso e remunerazione del capitale a WACC e TIR previgente sui costi di capitale ammessi nella medesima annualità.

8. 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.

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

10. L'eventuale inclusione o deduzione di poste figurative di cui al punto 3 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.

In particolare, il concessionario è tenuto a conseguire:

- a) il completo recupero delle Poste figurative relative alla componente di cui alla lettera a) entro il termine di 10 anni, a partire dal 1° gennaio 2026, ovvero, se inferiore, entro il termine di ammortamento anticipato del CIN ante di cui alla Misura 15, punto 6, lettera a);
- b) il completo recupero delle Poste figurative relative alla componente di cui alla lettera b) entro il termine di 10 anni, a partire dal 1° gennaio 2026;
- c) il completo recupero delle Poste figurative relative alla componente di cui alla lettera c) e d) entro il termine di 15 anni, a partire dal 1° gennaio 2026.

Sono fatte salve motivate e documentate eccezioni, da sottoporre alle valutazioni dell'Autorità nel corso del procedimento di aggiornamento del PEF relativo al primo periodo regolatorio di applicazione dell'atto di regolazione approvato con delibera n. 241/2025, con particolare riguardo all'efficacia del meccanismo nell'assicurare la sostenibilità dei livelli tariffari da parte degli utenti autostradali durante l'intero periodo concessorio, sulla base, tra l'altro, dei seguenti parametri, così come desumibili dal PFR relativo al periodo regolatorio precedente:

- a) valore nominale complessivo dei ricavi derivanti dall'applicazione del meccanismo di Poste Figurative;
- b) consistenza complessiva del Capitale Investito Netto da recuperare attraverso il pedaggio entro la scadenza della concessione;
- c) incremento medio (CAGR), misurato a partire dal primo anno del nuovo periodo regolatorio, della componente tariffaria di costruzione, con separata evidenza degli effetti indotti dall'applicazione del meccanismo di Poste Figurative.

11. Il saldo delle poste figurative deve essere azzerato entro il termine di scadenza della concessione, secondo le priorità di cui al punto 4, e non può confluire nel valore di subentro da corrispondersi da parte del concessionario subentrante.

26.2 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 componente tariffaria di costruzione crescente, in media, in misura superiore al tasso medio di inflazione programmata attesa sull'orizzonte concessorio, la relativa dinamica tariffaria sia realizzata con una successione di incrementi annuali decrescenti nel tempo e tali per cui, all'ultimo anno della concessione, il livello tariffario della componente di costruzione non ecceda in misura rilevante i costi unitari correlati alla stessa annualità.

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

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

dove:

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

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

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

Il fattore di riduzione μ è applicato in combinazione con una quota τ del tasso di inflazione programmata \hat{P}_t di cui alla Misura 19, secondo la seguente dinamica:

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

dove:

$\Delta T_{K,lin}$ rappresenta l'incremento annuo costante della componente tariffaria di costruzione che, se applicato per ogni annualità residua della concessione, assicurerrebbe il rispetto della condizione di neutralità finanziaria di cui alla Misura 26.1;

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. Anche in presenza di una dinamica della componente tariffaria di costruzione inferiore, in media, al tasso medio di inflazione programmata attesa sull'orizzonte concessionario, il concessionario è tenuto a scegliere una successione di incrementi annui di detta componente che, oltre a risultare sostenibile per gli utenti autostradali sull'orizzonte concessionario, contenga altresì il più possibile il livello tariffario previsto per l'ultimo anno di concessione. In coerenza con questi obiettivi, il concessionario è tenuto a minimizzare il valore dell'ammontare netto cumulato di poste figurative sull'orizzonte concessionario, al fine di contenere i costi per l'utenza dell'eventuale differimento tariffario iniziale. Tali criteri devono essere rispettati anche in presenza di dinamiche tariffarie costanti e/o decrescenti nel tempo.

5. 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.

6. Per conseguire gli obiettivi di cui ai punti precedenti, il concessionario è innanzitutto tenuto a minimizzare il ricorso all'accumulo di PF a credito nelle singole annualità, ricorrendo a tale meccanismo solo quando strettamente necessario. Pertanto, il concessionario è tenuto, in primis, a definire un'ottimale distribuzione temporale degli investimenti programmati, coniugata ad un'efficiente articolazione dei piani di ammortamento delle opere, eventualmente posticipando parzialmente, nelle annualità dove ciò si rende opportuno, il recupero degli ammortamenti in tariffa di alcune opere. Ciò al fine di una definizione dei costi ammissibili per ciascuna annualità in relazione alla componente tariffaria di costruzione che permettano uno sviluppo di tale componente tariffaria di per sé armonico e sostenibile per l'utenza.

7. 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.”.

Misura 42 Meccanismo di contenimento dei maggiori ricavi mediante revenue sharing

1. La Misura 27 dell'Allegato A alle delibere di cui alla Tabella 2 è sostituita dalla seguente:

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 del maggior ricavo, eccedente la soglia, dovrà essere recuperata attraverso la componente tariffaria per oneri integrativi, ovvero, per l'ultimo periodo regolatorio, posta a decremento dell'eventuale valore di subentro.

2. Detto maggior ricavo è calcolato come differenza tra:

- a) i ricavi, al netto degli oneri di cui alla Misura 8, 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 relativi volumi di traffico effettivi consuntivati;
- b) i ricavi, al netto degli oneri di cui alla Misura 8, 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.

Ai fini della determinazione dell'ammontare del maggior ricavo complessivo, gli importi relativi ai maggiori ricavi afferenti a ciascuna annualità sono annualmente rivalutati, fino all'ultimo anno del periodo regolatorio, con l'applicazione del tasso di remunerazione del capitale investito di cui alla Misura 16.

AI fini del recupero del medesimo montante del maggior ricavo complessivo, per ogni annualità del nuovo periodo regolatorio il concessionario prevede una sub-componente tariffaria per oneri integrativi di segno negativo, crescente nel tempo e pari ad un importo unitario tale che, moltiplicandolo per i rispettivi volumi di traffico previsti, determini una successione di minori ricavi il cui valore attuale netto, valutato all'inizio del periodo regolatorio stesso con l'applicazione del tasso di remunerazione del capitale investito di cui alla Misura 16, uguagli l'importo da recuperare.

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

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

con:

$$S > 2\%$$

dove:

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

S indica il rapporto fra:

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

4. Per i periodi regolatori successivi al primo periodo regolatorio di applicazione del Sistema tariffario dell'Autorità, si tiene adeguatamente conto del meccanismo di revenue sharing di cui al punto 1.

5. L'Autorità assicura il monitoraggio e la vigilanza sull'applicazione, da parte dei soggetti interessati, delle disposizioni di cui alla presente Misura, secondo le modalità e i termini di cui alla Misura 6 dell'Allegato A alla delibera n. 241/2025, mediante l'utilizzo degli strumenti di contabilità regolatoria, di pianificazione economico-finanziaria e di monitoraggio adottati dall'Autorità medesima.”.

Misura 43 Principi e criteri tariffari relativi all'eventuale protrarsi della gestione oltre la scadenza della concessione

1. La Misura 29 dell'Allegato A alle delibere di cui alla Tabella 2 è sostituita dalla seguente Misura.

"Misura 29 (Principi e criteri tariffari relativi all'eventuale protrarsi della gestione oltre la scadenza della concessione)

1. Qualora alla scadenza della concessione non risulti possibile il subentro del nuovo concessionario senza soluzione di continuità, nell'ambito della gestione transitoria di cui all'art. 178, comma 5, secondo periodo, del Codice, il concedente valuta l'applicazione dei seguenti criteri:

- a) *la dinamica della componente tariffaria di gestione è determinata dal trascinamento di quella vigente alla scadenza della concessione, incrementata annualmente, a partire dal 1° gennaio dell'anno successivo, sulla base del tasso di inflazione programmata di cui al presente atto, come determinato ex ante per l'anno di scadenza della concessione;*
- b) *la dinamica della componente tariffaria di costruzione è determinata annualmente, sulla base di quanto stabilito dal presente atto, ad eccezione delle eventuali poste figurative – il cui saldo deve in ogni caso azzerarsi entro la scadenza della concessione – e fatta salva la sua immediata interruzione al verificarsi del completo ammortamento del capitale investito netto eventualmente esistente. Al riguardo:*
 - i. *l'ammortamento è riconosciuto solamente in presenza di un valore di subentro calcolato con i criteri di cui alla Misura 35 dell'Allegato A alla delibera n. 241/2025, ed in una misura pari alla quota media annua determinata secondo i criteri di cui alla medesima Misura, con riferimento alle ultime tre annualità della concessione;*
 - ii. *il tasso di remunerazione da applicare fino al subentro del nuovo affidatario è il tasso BCE (tasso di interesse sulle operazioni di rifinanziamento principali) incrementato dell'1%;*
 - iii. *per le eventuali poste figurative generatesi a partire dall'anno di scadenza della concessione, la valutazione della neutralità finanziaria è effettuata applicando, per la relativa attualizzazione, il tasso BCE (tasso di interesse sulle operazioni di rifinanziamento principali) incrementato dell'1%.*

2. Nel caso di prosecuzione del rapporto concessorio oltre la scadenza di cui al punto 1, la programmazione di nuovi lavori e opere di manutenzione straordinaria si limita ai soli casi di interventi di carattere urgente e indifferibile, correlati a cause di forza maggiore, preventivamente autorizzati dal concedente sulla base di motivate e documentate esigenze.

3. Le disposizioni di cui alla presente misura si applicano anche al caso di cessazione anticipata del rapporto concessorio, qualora si verificasse l'eventualità del protrarsi della gestione da parte del concessionario uscente oltre il relativo termine."

TITOLO 4. REMUNERAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO

Capo 1 Tasso di remunerazione del capitale investito

Misura 44 Metodologia per la determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito

- La metodologia per la determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito è individuata nel costo medio ponderato del capitale (WACC) di indebitamento e di rischio, in base alla seguente formula:

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

dove:

- R_d è il costo ammesso sul capitale di debito, volto a stimare il tasso che un'impresa sosterrebbe per finanziarsi con capitale di debito a condizioni di mercato;
- R_e è il costo ammesso sul capitale proprio, ossia il rendimento che richiesto dagli apportatori di capitale proprio per compensare il rischio relativo all'investimento nell'impresa;
- g è la quota di indebitamento finanziario, che riflette la struttura finanziaria dell'impresa, anche nota come *gearing ratio*;
- t è l'aliquota dell'imposta per il calcolo dello "scudo fiscale" degli oneri finanziari, ossia la deducibilità degli oneri finanziari dal reddito imponibile, ed è pari all'aliquota IRES, determinata sulla base della normativa vigente;
- T è l'aliquota fiscale di incidenza delle imposte sul risultato d'esercizio ante-imposte, ed è data dalla somma di IRES e IRAP, determinate sulla base della normativa vigente. L'aliquota IRAP considerata è quella ordinaria massima.

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

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

- Il valore del parametro relativo alla struttura finanziaria, o *gearing*, adottato per la ponderazione tra le fonti di finanziamento, è assunto pari a 50%.
- Il costo ammesso sul capitale di debito è determinato come media ponderata tra:
 - il costo medio del debito di settore, calcolato mediante il metodo di calcolo diretto, sulla base dei valori contabili di bilancio redatto ai sensi degli articoli 2424 e 2425 del Codice civile, anche coadiuvati dai dati raccolti dall'Autorità, come media ponderata crescente del valore annuo del rapporto tra oneri e debiti finanziari del settore autostradale, sulla base dei dati degli ultimi 3 anni solari precedenti l'anno di calcolo del WACC:
 - in relazione alle concessioni autostradali con almeno una tratta a pedaggio in esercizio;
 - escludendo i dati relativi alle concessioni scadute;
 - tenendo in considerazione oneri e debiti finanziari relativi al finanziamento degli investimenti. Gli oneri finanziari sono rilevati in coerenza coi debiti finanziari considerati;

- iv) includendo i debiti di tipo infruttifero (ad eccezione dei debiti verso il Fondo Centrale di Garanzia), i debiti infragruppo e i debiti verso soci. Qualora il valore del costo di indebitamento della singola concessione relativa ai debiti infragruppo e ai debiti verso soci risulti superiore di 50 punti base rispetto alla media semplice del costo di indebitamento verso terzi, tali singoli valori non saranno inclusi nel calcolo del costo del capitale di debito;
- b) il costo del debito *benchmark*, definito sulla base della media ponderata crescente del valore annuo degli indici *iBoxx* delle obbligazioni non finanziarie BBB, con riferimento alle scadenze 10+ e 7–10 anni, relativo agli ultimi 3 anni solari precedenti l'anno di calcolo del WACC. Tale valore annuo è determinato come mediana del valore annuo delle rilevazioni giornaliere.

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

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

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

dove:

- RFR* è il *risk free rate*, ovvero il tasso di rendimento un'attività priva di rischio;
- β_e è l'*equity beta*, che misura il rischio sistematico non diversificabile di un investimento;
- ERP* è l'*equity risk premium*, ovvero il premio sul capitale di rischio.

5. Il *risk free rate* è determinato come media ponderata crescente del valore mediano annuo dei rendimenti lordi giornalieri del BTP decennale rilevati dalla Banca d'Italia, su un orizzonte che copre gli ultimi 3 anni solari disponibili.
6. L'*equity risk premium* è determinato utilizzando i valori medi di *ERP* ottenuti dalle stime delle serie storiche di Dimson, Marsh & Staunton calcolati per l'Italia, con un peso pari a 2/3, e per l'Europa, per un peso pari a 1/3, precedentemente determinati tramite la seguente relazione di ponderazione:

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

dove:

- R_a^i è la media aritmetica degli *ERP* determinati per l'i-esimo Paese/gruppo di Paesi;
- R_g^i rappresenta la media geometrica degli *ERP* determinati per l'i-esimo Paese/gruppo di Paesi;
- t* corrisponde all'orizzonte temporale considerato dalle stime,
- n* è il periodo medio di durata di un investimento, assunto pari a 15 anni.

7. Il parametro β rappresenta la misurazione del rischio sistematico e non diversificabile cui è soggetta l'impresa operante in un dato mercato. Tale valore è determinato come media del valore degli *asset beta* delle aziende confrontabili (i cosiddetti *comparables*); tali coefficienti sono individuati sulla base di un'analisi di regressione che misura la correlazione del rendimento delle azioni dei *comparables*, singolarmente considerati, e i rendimenti di un indice di mercato europeo (STOXX Europe 600), misurati con frequenza giornaliera e rispetto ad un intervallo di riferimento triennale, per i 3 anni solari precedenti l'anno di calcolo del WACC.

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

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

I singoli *asset beta* così determinati, sono sintetizzati in un unico indicatore (β_a), tramite l'utilizzo della media; in fase di prima applicazione, anziché la media semplice, sarà applicata la media ponderata in funzione del rischio registrato dal livello del singolo *asset beta* (β_a^i). Tale valore viene ritarato (c.d. *relevering*) sulla base della leva finanziaria pari a 1 (corrispondente ad un *gearing* pari a 50%), nonché del livello di tassazione assunto per il settore:

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

I *comparables* sono individuati tra le società aventi, nel periodo considerato nel calcolo, le seguenti caratteristiche:

- a) essere sufficientemente liquide sulla base del test di liquidità;
- b) essere quotate in borsa;
- c) avere disponibilità dei dati per almeno 24 mesi;
- d) avere rating creditizio di "investment grade";
- e) essere operative principalmente nell'Unione Europea;
- f) non essere state coinvolte in fusioni e acquisizioni significative che influenzano il rispettivo beta indipendentemente dal rischio sistematico;
- g) essere operative in settori analoghi dal punto di vista dell'infrastruttura, anche prendendo in considerazione altri settori infrastrutturali a rete diversi da quello strettamente in esame, caratterizzati da monopoli naturali e sottoposti a regolazione, che gestiscono infrastrutture strategiche in un contesto macroeconomico coerente con l'ERP considerato.

Sulla base dei criteri così individuati, i *comparables* selezionati sono i seguenti:

Tabella 3. Comparables per il calcolo del parametro β

Comparables
EIFFAGE
FERROVIAL
SNAM
TERNA
FNM
VINCI
SACYR

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

8. L'applicazione dei predetti parametri determina il seguente valore del tasso di remunerazione del capitale investito (WACC) nominale *pre-tax*, valido a partire dal 1° gennaio 2026 e fino al successivo aggiornamento ai sensi della Misura 45: **7,51%**.

Misura 45 Procedura di aggiornamento del tasso di remunerazione del capitale investito

1. L'Autorità, con propria delibera, procede, entro il 15 settembre di ogni anno, ad aggiornare e rendere noto il tasso di remunerazione del capitale investito da utilizzare, quale limite massimo, nell'ambito delle procedure di approvazione, aggiornamento o revisione del PEF relative a tutte le concessioni autostradali.

2. Ai fini della predisposizione del PFR, ciascun concessionario prende a riferimento il tasso di remunerazione determinato all'anno base del nuovo periodo regolatorio.
3. Qualora il valore del tasso di remunerazione aggiornato nel secondo anno di ciascun periodo regolatorio, ai sensi della presente Misura, risulti variato in percentuali maggiori o uguali a +/- 15% rispetto al valore individuato all'Anno base del pertinente periodo regolatorio e adottato nel PFR in vigore, il concessionario formula la proposta di adeguamento tariffario annuale di cui alla Misura 23 [ovvero Misura 26, ovvero Misura 28] adottando il valore aggiornato.

ANNESSI

Annesso W: Matrice dei rischi (vedi file allegato)