CONTENUTO MINIMO DEGLI ALLEGATI ALLO SCHEMA DI CONVENZIONE-TIPO PER LE CONCESSIONI AUTOSTRADALI DI CUI ALL’ARTICOLO 37, COMMA 2, LETTERA G-BIS), DEL D.L. 201/2011.

SOMMARIO DEL DOCUMENTO

CONTENUTO MINIMO DEGLI ALLEGATI ALLO SCHEMA DI CONVENZIONE-TIPO PER LE CONCESSIONI AUTOSTRADALI DI CUI ALL’ARTICOLO 37, COMMA 2, LETTERA G-BIS), DEL D.L. 201/2011.

SOMMARIO DEL DOCUMENTO

Premesse 3
Elenco e descrizione degli interventi di Manutenzione Straordinaria e delle Nuove Opere e stima dei relativi costi, con quadri economici riferiti a ciascuno intervento 3
Descrizione tecnica dell’infrastruttura, ubicazione delle aree di servizio, nonché modalità di esazione del pedaggio 4
Elenco e descrizione degli interventi di Manutenzione Ordinaria, classificati per tipologia, corredati dal relativo cronoprogramma di attuazione 4
Cronoprogramma degli interventi di Manutenzione Straordinaria e delle Nuove Opere sia in corso che di nuova realizzazione 5
Piano economico-finanziario (PEF) e Piano finanziario regolatorio (PFR) 6
Parere rilasciato ai sensi dell’art. 37, comma 2, lett. g-bis, del D.L. 201/2011 7
Requisiti di solidità patrimoniale 7
Tariffa all’utenza 7
Analisi trasportistica, con particolare riferimento alle analisi delle stime dei flussi di domanda attesi 7
Analisi della sostenibilità tariffaria della concessione 8
Indicatori di qualità redatti in conformità alla regolazione ART vigente 9
Disciplinare per l’applicazione di sanzioni e di penali 9
Matrice dei rischi 11
Sistema tariffario ART 12
Sicurezza, azioni preventive, monitoraggio e manutenzione dello stato del terreno e dei luoghi del quadrante territoriale ai sensi dell’art. 3, punto 2, lett. c) dello schema tipo di Convenzione. 12

Premesse

Il presente Annesso individua il contenuto minimo degli allegati di cui all’articolo 2, comma 4, dello Schema di convenzione-tipo (di seguito, la “Convenzione”). Salvo diversa indicazione, i riferimenti ad articoli si intendono effettuati alla Convenzione. I riferimenti alla “regolazione ART vigente” si intendono effettuati alla Regolazione di riferimento, come definita nelle premesse della Convenzione.

Elenco e descrizione degli interventi di Manutenzione Straordinaria e delle Nuove Opere e stima dei relativi costi, con quadri economici riferiti a ciascuno intervento

L’Allegato contiene elenco e descrizione delle:

- **manutenzioni incrementali**, cioè costi ulteriori rispetto alle manutenzioni ordinarie, connessi a specifici programmi o interventi e da rappresentare e motivare, finalizzati anche all’innalzamento dei livelli di sicurezza dell’infrastruttura e della durabilità della stessa nel tempo;
- **interventi aventi natura di investimento**, quali rinnovi, adeguamenti o interventi che producono utilità pluriennale, da ricondurre alla componente tariffaria di costruzione, purché ammissibili, programmati e coerenti con PEF e PFR.

Occorre dare evidenza della sostanza dell’intervento in quanto può configurarsi come manutenzione incrementale, purché sia adeguatamente giustificato o se determina rinnovo, adeguamento, incremento della vita utile o utilità pluriennale, può essere trattato come investimento, nei limiti dell’ammissibilità regolatoria.

Nel PEF/PFR occorre prevedere la separata evidenza dei singoli interventi qualificati come manutenzioni incrementali e di quelli aventi natura di investimento, nonché dei relativi criteri di classificazione, ammissibilità e riconciliazione con le componenti tariffarie di gestione e di costruzione.

Deve inoltre essere data chiara evidenza attraverso tabelle di sintesi una lista puntuale degli interventi con distinzione degli interventi evolutivi conservativi o di adeguamento alle norme e agli standard di sicurezza, il dettaglio per i relativi importi e il relativo aggiornamento

Deve contenere le seguenti indicazioni minime per ciascun intervento.

Localizzazione del singolo intervento, finalità, le principali caratteristiche tecniche, lo stato progettuale e autorizzativo, i tempi previsti di progettazione, affidamento ed esecuzione, nonché la stima dei relativi costi e del pertinente quadro economico, con evidenza delle fonti di finanziamento, degli eventuali contributi pubblici e dei criteri di aggiornamento dei costi.

Può essere elaborato, a titolo esemplificativo, il piano delle manutenzioni straordinarie in aderenza alle disposizioni ricevute dal concedente sia in relazione aggiornamento delle norme tecniche di costruzione. In detto piano vanno rappresentate:

1. le tempistiche e gli impegni economici dei singoli interventi sulle opere d'arte e sul corpo autostradale elaborato in funzione dello stato di avanzamento dei percorsi di assessment e secondo l'ipotesi temporanea di interventi di natura conservativa;
2. la lista delle gallerie per i quali sono in corso interventi di manutenzione attraverso stime preliminari da affinare in funzione dell'avanzamento delle verifiche previste dalle linee guida del MIT e dall'anticipo degli interventi definiti già rappresentato in premessa;

3. evidenze per le direttrici autostradali oggetto del piano straordinario realizzato all'aumento degli standard qualitativi e delle pavimentazioni drenanti.

I programmi e i cronoprogrammi dei singoli interventi devono essere corredati, per ciascun cantiere, delle informazioni e degli elementi operativi previsti dall'articolo 17 della Convenzione, inclusi i tempi delle lavorazioni, le risorse umane, le tecnologie, gli strumenti programmati e gli obiettivi intermedi di avanzamento. Tali informazioni sono aggiornate in caso di modifiche legittimamente approvate.

Descrizione tecnica dell’infrastruttura, ubicazione delle aree di servizio, nonché modalità di esazione del pedaggio

La descrizione tecnica dell’infrastruttura deve fornire una rappresentazione completa e aggiornata della consistenza della rete in concessione, indicandone l’estensione, l’articolazione e le principali caratteristiche geometriche, funzionali e impiantistiche, nonché censendo le tratte, le carreggiate, gli svincoli, le interconnessioni, le opere d’arte, le gallerie, le pavimentazioni, gli impianti tecnologici e di sicurezza, le pertinenze e le strutture funzionali all’esercizio. Per ciascun elemento devono essere riportati, ove pertinenti, la localizzazione, le progressive chilometriche, le caratteristiche tecniche essenziali, lo stato di consistenza e conservazione e le eventuali criticità, assicurando il raccordo con i programmi di manutenzione e di investimento. La descrizione deve inoltre comprendere l’ubicazione e le caratteristiche delle aree di servizio e di sosta, nonché l’illustrazione del sistema e delle modalità di esazione del pedaggio.

In formato tabellare devono essere rappresentate le seguenti informazioni:

- elenco delle subconcessioni nelle aree di servizio della rete in concessione, con data di scadenza;
- numero e tipologie particolari di aree (ad esempio aree “a ponte”, servizi multipli, aree su suolo di terzi/concessioni di accesso) ed eventuali contenziosi o situazioni transitorie;
- analiticamente per ciascuna area di servizio, numero progressivo, autostrada/tratta, progressiva chilometrica, denominazione dell’area e direzione, subconcessionario bar/market e relativa scadenza, subconcessionario oil/carburanti e relativa scadenza, subconcessionario servizio di ricarica elettrica, eventuale subconcessionario hotel/ristorazione e relativa scadenza, eventuali altre subconcessioni, nonché chiarimento del trattamento delle due carreggiate e dell’eventuale area a ponte, ove inserita come un’unica struttura.

Elenco e descrizione degli interventi di Manutenzione Ordinaria, classificati per tipologia, corredati dal relativo cronoprogramma di attuazione

L’elenco dei singoli interventi di manutenzione ordinaria deve essere predisposto in forma tabellare e coordinato con il programma di esercizio, con il Piano Economico Finanziario e con gli interventi di manutenzione straordinaria, al fine di evitare sovrapposizioni, interferenze con la circolazione e duplicazioni di attività. In tale ambito, il Concessionario si obbliga ad adottare sistemi di monitoraggio e metodi di ispezione, anche supportati dall’intelligenza artificiale, conformi allo stato dell’arte e adeguati al migliore stato della tecnologia, idonei a verificare costantemente i parametri critici identificativi dell’evoluzione delle condizioni delle parti sensibili dell’opera, del suo stato di salute e della vita utile residua per almeno 30 (trenta) anni successivi alla scadenza del periodo di concessione, al fine di garantire il Buono Stato di Manutenzione, Conservazione e Sicurezza dell’infrastruttura.

Per ciascuna tipologia di intervento devono essere indicati almeno: codice identificativo, tratta o infrastruttura interessata, descrizione dell’attività, frequenza, periodo programmato, durata prevista, responsabile, costo annuo, stato di attuazione e indicatori di monitoraggio, in coerenza con i sistemi di monitoraggio e i metodi di ispezione adottati.

Il cronoprogramma dei singoli interventi, redatto in formato tabellare, deve comprendere una sezione dedicata agli indicatori di monitoraggio, articolati per tipologia di intervento. A titolo esemplificativo, devono essere rappresentati i seguenti indicatori:

- ripristino pavimentazione/segnaletica: individuare superficie ripristinata; tempi di intervento; eventuale presenza di non conformità;
- manutenzione ordinaria su opere d’arte: numero controlli; anomalie rilevate e risolte; rispetto delle scadenze;
- manutenzione ordinaria su galleria: disponibilità dell’infrastruttura; guasti; tempi di ripristino;
- manutenzione ordinaria su impianti tecnologici e di sicurezza: disponibilità impianti; numero guasti; tempi medi di ripristino;
- manutenzione ordinaria su corpo autostradale e pertinenze: chilometri trattati; tempi di chiusura segnalazioni; stato delle pertinenze;
- servizio invernale: tempi di attivazione; eventi gestiti; consumi; livelli di servizio
- altri interventi di carattere ordinario.

Il cronoprogramma dei singoli interventi deve essere aggiornato con cadenza almeno semestrale e ogniqualvolta intervengano variazioni significative delle condizioni dell’infrastruttura, anche rilevate attraverso i sistemi di monitoraggio e le ispezioni, delle prescrizioni del Concedente o della programmazione economico-finanziaria. Le attività devono essere articolate, ove necessario, su base mensile, con indicazione delle finestre operative, delle eventuali limitazioni alla circolazione e delle interferenze con cantieri straordinari. Gli interventi che, a seguito delle verifiche, presentino carattere non ricorrente, rilevanza strutturale o finalità di adeguamento devono essere motivatamente riclassificati e ricondotti al Piano di manutenzione straordinaria.

I programmi e i cronoprogrammi dei singoli interventi devono essere corredati, per ciascun cantiere, delle informazioni e degli elementi operativi previsti dall'articolo 17 della Convenzione, inclusi i tempi delle lavorazioni, le risorse umane, le tecnologie, gli strumenti programmati e gli obiettivi intermedi di avanzamento. Tali informazioni sono aggiornate in caso di modifiche legittimamente approvate.

Cronoprogramma degli interventi di Manutenzione Straordinaria e delle Nuove Opere sia in corso che di nuova realizzazione

Il cronoprogramma deve essere predisposto in forma tabellare, preferibilmente accompagnato da un diagramma di Gantt, con articolazione annuale della fase temporale in cui versano gli interventi

Per ciascun intervento è necessario riportare le seguenti informazioni:

- identificazione attraverso (codice univoco; denominazione; tipologia: manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria, nuova opera, adeguamento normativo o intervento evolutivo; infrastruttura interessata: es. tratta, svincolo, ponte, viadotto, galleria, pavimentazione, impianto ecc.; localizzazione e progressive chilometriche);
- descrizione e finalità: sintetica descrizione tecnica; obiettivi dell’intervento; motivazioni dell’intervento: sicurezza, conservazione, adeguamento normativo, incremento della capacità o miglioramento della qualità del servizio;
- stato di avanzamento dell’intervento;
- fase temporali in cui versa l’intervento all’interno del cronoprogramma:
    - progettazione;
    - verifica e approvazione del progetto;
    - acquisizione dei pareri e delle autorizzazioni;
    - affidamento dei lavori;

  - consegna e avvio;
  - esecuzione dei lavori;
  - collaudo o certificato di regolare esecuzione;
  - entrata in esercizio;
- profilo economico-finanziario: costo complessivo e quadro economico; importi annuali programmati; importi già contabilizzati e residui; fonti di finanziamento ed eventuali contributi pubblici; corrispondenza con gli importi previsti nel PEF/PFR; eventuali criteri di aggiornamento dei costi.

È opportuno classificare gli interventi per asset e tipologia, a titolo esemplificativo: ponti/viadotti, gallerie, dissesti idrogeologici, pavimentazioni, sorveglianza e supporto tecnico-scientifico.

Inserire ogni intervento nel cronoprogramma con importo, anno di avvio, avanzamento previsto e valore cumulato.

È necessario assicurare la coerenza fra cronoprogramma, Piano Economico Finanziario e capitoli di investimento/manutenzione, nonché la conformità allo schema previsto dalla regolazione ART vigente in materia di contabilità regolatoria e pianificazione economica-finanziaria, individuando 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.

In sede di aggiornamento del cronoprogramma, devono essere registrate e motivate le variazioni degli importi, dei tempi e della classificazione degli interventi, specificando se le stesse siano soggette ad autorizzazione da parte del Concedente. L’eventuale riprogrammazione degli investimenti, anche di carattere esclusivamente temporale, è ammessa esclusivamente alle condizioni di cui all’articolo 3, comma 2, lettera q), e non esclude l’applicazione delle misure regolatorie in materia di ritardata realizzazione degli investimenti.

Piano economico-finanziario (PEF) e Piano finanziario regolatorio (PFR)

Deve contenere le assunzioni di base del PEF durante il periodo concessorio, in particolare la decorrenza, le previsioni di traffico, il tasso di inflazione utilizzato, il piano investimenti con specifica indicazioni delle manutenzioni straordinarie le nuove opere e dettaglio degli investimenti non riconosciuti dal concedente, il capitale investito netto regolatorio all’anno ponte e la relativa riconciliazione per i concessionari che adottano i principi contabili IAS/ITA GAAP, i costi operativi e il parametro di produttività, il calcolo delle poste figurative, le attività accessorie e non pertinenti, la presenza di eventuali manutenzioni incrementali.

Lo sviluppo della tariffa all’interno del Piano Finanziario Regolatorio, così come previsto dal Sistema tariffario e dalla contabilità regolatoria definiti dall’Autorità, composto dallo sviluppo della componente di gestione, dalla componente di costruzione e dalla componente per oneri integrativi, con il dettaglio delle variazioni tariffarie attese.

Una dettagliata relazione al PEF/PFR con il dettaglio del programma delle manutenzioni ordinarie, straordinarie e delle nuove opere, dettagliando e riconciliando gli investimenti ricompresi nelle pattuizioni convenzionali, tabelle riepilogative degli investimenti secondo gli schemi previsti dalla regolazione ART vigente.Una specifica sezione all’interno del PEF con la rappresentazione degli indicatori di convenienza economica di sostenibilità finanziaria e la verifica dell'equilibrio economico finanziario della concessione, dando evidenza del rispetto dei parametri definiti nel Sistema tariffario ART.

Il PFR è il modello unificato di pianificazione finanziaria-regolatoria che il concessionario redige per ciascun Periodo regolatorio in conformità allo schema previsto dalla regolazione ART vigente in materia di contabilità regolatoria e pianificazione economico-finanziaria, da aggiornare annualmente, per la verifica di conformità del Sistema tariffario adottato.

Il PFR deve essere rappresentato attraverso un periodo regolatorio di cinque anni, al termine del quale sono soggetti ad aggiornamento il PEF ed il PFR, nel rispetto dei principi e dei criteri stabiliti dalla regolazione ART vigente in materia di sistema tariffario autostradale, 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.

Parere rilasciato ai sensi dell’art. 37, comma 2, lett. g-bis, del D.L. 201/2011

Atto dell’Autorità di regolazione dei trasporti relativo allo schema di concessione e al sistema tariffario, adottato nell’esercizio delle competenze di cui all’art. 37, comma 2, lett. g-bis), del D.L. 201/2011, rilasciato dall’Autorità antecedentemente all’affidamento contenente le verifiche relative allo schema di concessione e del relativo assetto regolatorio contenuto negli allegati allo schema, con particolare riferimento alla sostenibilità tariffaria e la relativa dinamica tariffaria; l’equilibrio economico e finanziario del PEF e del PFR; gli investimenti e manutenzioni; la corretta allocazione dei rischi; la previsione degli indicatori di qualità, il rispetto degli obblighi da parte del concessionario nonché il rispetto della tutela dei diritti degli utenti.

Requisiti di solidità patrimoniale

L’Allegato individua i requisiti di solidità patrimoniale del Concessionario e gli elementi economici, finanziari, patrimoniali e societari necessari a verificarne il mantenimento per l’intera durata della concessione, al fine di assicurare la capacità del Concessionario di adempiere agli obblighi convenzionali e di garantire la continuità della gestione autostradale.

Tariffa all’utenza

Il concessionario è tenuto a predisporre l’allegato relativo alle tariffe di pedaggio applicate sulla rete in concessione, fornendo distinta evidenza degli importi di competenza del concessionario e degli importi complessivamente corrisposti dall’utenza.

L’allegato deve contenere appositi prospetti tabellari recanti le tariffe di pedaggio e i relativi valori medi ponderati sulla base delle percorrenze chilometriche desunte dai volumi di traffico, in coerenza con i dati rappresentati nel Piano finanziario regolatorio.

La rappresentazione delle tariffe deve essere articolata secondo quanto indicato all’articolo 31 dello schema di Convenzione Tipo.

I prospetti devono altresì riportare le tariffe applicate all’utente finale, esplicitando, per ciascuna delle articolazioni sopra indicate, l’importo effettivamente corrisposto dagli utenti e assicurandone la distinta identificazione rispetto all’importo di competenza del concessionario.

Il concessionario deve infine illustrare la metodologia di calcolo adottata per la determinazione dei valori tariffari medi ponderati in funzione delle percorrenze chilometriche, rendendo esplicito il raccordo tra i volumi di traffico utilizzati, le percorrenze considerate e le risultanze riportate nei prospetti tariffari e nel Piano finanziario regolatorio.

Analisi trasportistica, con particolare riferimento alle analisi delle stime dei flussi di domanda attesi

Le ipotesi di evoluzione dei volumi di traffico fino alla scadenza della concessione, risultanti dalla procedura di affidamento e che costituiscono il riferimento per il PEF e il PFR ai sensi dell’articolo 8, devono essere supportate da una rigorosa analisi della domanda e dell’offerta di trasporto, che deve tener conto dello scenario attuale e prendere a riferimento tutti i modi di trasporto, operanti anche su percorsi alternativi, in modo da analizzare tutte le tipologie di trasporto che servono lo stesso segmento di mercato dell’infrastruttura autostradale interessata. Negli studi di traffico è necessario, tra l’altro:

- indicare le modificazioni dei flussi di traffico prevedibili sulla base dell’evoluzione del quadro macroeconomico, delle variabili sociodemografiche e dall’offerta di una mobilità generata dall’introduzione di interventi in corso di realizzazione per i quali sia stato già approvato il progetto di fattibilità tecnico economica. L’analisi della domanda deve essere replicata per tener conto dell’impatto degli interventi oggetto di concessione;
- tenere conto delle classi di pedaggio per tipologia di rete e classe veicolare, riportando la rispettiva tariffa media ponderata annualmente prevista;

- considerare le pertinenti ipotesi tecniche, quali: la durata della concessione, gli importi dei lavori da realizzare, la data di inizio lavori e la durata di quest’ultimi, al fine di prevedere la corretta durata dei lavori e la data di eventuale apertura al pubblico di nuove parti dell’infrastruttura. Oltre alle ipotesi tecniche, è necessario tener conto anche delle ipotesi contabili, fiscali e finanziarie;
- assicurare la coerenza con gli output dei modelli previsionali della domanda di trasporto passeggeri e merci di cui il concessionario è tenuto a fornire evidenza al concedente e all’Autorità, ai sensi delle pertinenti misure regolatorie – basati sull’analisi, anche attraverso l’utilizzo dei big data e di strumenti AI, dei comportamenti degli utenti tracciati da adeguate serie storiche e in termini evolutivi, anche riferiti a più modalità di trasporto/in un’ottica intermodale;
- fornire all’Autorità, ai fini delle verifiche in merito alla sostenibilità della tariffa, ogni possibile evidenza, tenuto conto delle condizioni di mercato e avuto riguardo alle previsioni di traffico, 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; (ii) indagini dirette volte a determinare la funzione di domanda.

Il concessionario tiene adeguatamente conto, nelle stime dei volumi di traffico, anche delle indicate evidenze sull’elasticità della domanda retail.

Analisi della sostenibilità tariffaria della concessione

La verifica della sostenibilità tariffaria deve essere applicata in sede di predisposizione e aggiornamento del PEF e del PFR, nonché in occasione delle verifiche periodiche, al fine di consentire di valutare la compatibilità tra la capienza tariffaria annuale disponibile e i costi ammissibili da recuperare.

All’interno dell’allegato il concessionario deve:

- raccogliere, per ciascun anno dell’orizzonte concessorio, i dati relativi a tariffe, traffico, ricavi da pedaggio, costi operativi e di capitale, investimenti, ammortamenti, fonti di finanziamento, poste figurative, contributi pubblici ed eventuale valore di subentro. I dati devono essere riconciliati con il PEF, il PFR, la contabilità regolatoria e i programmi degli interventi;
- determinare la capienza tariffaria annuale disponibile sulla base della tariffa unitaria media di partenza, della relativa dinamica prevista fino alla scadenza della concessione e dei volumi di traffico attesi;
- quantificare, per ciascuna annualità, i costi ammissibili da recuperare attraverso la tariffa, distinguendo la componente di gestione, la componente di costruzione, gli oneri integrativi, gli ammortamenti, la remunerazione del capitale di debito e del capitale di rischio e ogni altra posta prevista dal Sistema tariffario ART. Per ogni anno deve essere calcolata la differenza tra la capienza tariffaria disponibile e i costi ammissibili da recuperare, riportando separatamente lo scostamento annuale e quello cumulato. Le risultanze sono rappresentate in una tabella di sintesi corredata dalle formule di calcolo e dalle fonti dei dati;
- qualora la capienza tariffaria risulti inferiore ai costi ammissibili, deve individuare le cause dello squilibrio e predispone un piano di riequilibrio, valutando in via coordinata la rimodulazione temporale degli investimenti, l’applicazione di criteri di priorità, la revisione dei profili di ammortamento e le ulteriori misure ammesse dal quadro regolatorio;
- qualora la capienza tariffaria risulti superiore ai costi ammissibili, deve evidenziare il margine disponibile e formula una proposta motivata per il riassorbimento di eventuali squilibri pregressi o, in via preferenziale, per la riduzione dei livelli tariffari a beneficio degli utenti, almeno in termini reali;
- verificare la coerenza tra durata residua della concessione, ricavi generati dal traffico, programmi di investimento e oneri relativi agli asset reversibili. Ogni proposta di modifica deve essere accompagnata da scenari alternativi e dall’indicazione degli effetti tariffari, economici e finanziari;

- distribuire la spesa per investimenti sull’orizzonte concessorio applicando criteri documentati di sicurezza, urgenza, rilevanza regolatoria, maturità progettuale e sostenibilità finanziaria. La programmazione deve essere coerente con i flussi di cassa generati dalla gestione e orientata a minimizzare il ricorso alle poste figurative;
- applicare agli asset reversibili criteri di ammortamento coerenti con il modello regolatorio, valutando l’utilizzo delle vite utili regolatorie e l’eventuale previsione di un valore di subentro alla scadenza, nei limiti della regolazione ART vigente. Le scelte adottate devono essere motivate e corredate dai relativi effetti sulla dinamica tariffaria; predisporre un prospetto annuale e cumulato contenente almeno gli indicatori, unitamente alle relative basi dati, metodologie di calcolo e riconciliazioni: i) tariffa unitaria media praticata, variazione annua prevista fino alla scadenza e confronto con il tasso di inflazione programmata riferito al medesimo periodo; ii) consistenza del capitale investito netto regolatorio relativo agli asset reversibili e relativa variazione percentuale annua, coerente con la programmazione temporale degli investimenti; iii) consistenza e variazione annua dei costi di capitale riferiti agli investimenti, con separata evidenza del rimborso del capitale di debito, della remunerazione del capitale di rischio e degli ammortamenti; iv) saldo iniziale, movimentazione annuale e saldo finale delle poste figurative relative alla componente tariffaria di costruzione.

  L’allegato deve indicare chiaramente che le verifiche sono aggiornate almeno annualmente e ogniqualvolta intervengano variazioni significative di traffico, tariffe, investimenti, costi o durata della concessione. Le elaborazioni, le fonti e le approvazioni interne sono conservate in forma tracciabile e rese disponibili per le verifiche del Concedente e dell’Autorità.

Indicatori di qualità redatti in conformità alla regolazione ART vigente

Il concessionario si impegna a istituire e mantenere un sistema di monitoraggio della qualità, assicurando lo svolgimento delle seguenti attività operative:

- individuare almeno un indicatore specifico per ciascuna area tematica prevista dal Sistema tariffario ART;
- definire, per ogni indicatore, modalità di calcolo, fonte dei dati, frequenza di rilevazione, valore obiettivo, soglie di scostamento e struttura responsabile;
- predisporre e rendere operativa una piattaforma informatica accessibile all’Autorità per l’esercizio delle funzioni di vigilanza;
- archiviare i dati in un sistema informatico sicuro (BDMS), garantendone completezza, integrità, tracciabilità e verificabilità;
- conservare dati, elaborazioni ed evidenze documentali per un periodo non inferiore a 36 mesi successivi alla conclusione del periodo regolatorio di riferimento;
- rilevare e motivare gli eventuali scostamenti rispetto agli obiettivi, adottando le conseguenti misure correttive e monitorandone l’attuazione.

Il concessionario deve inoltre assicurare la piena corrispondenza tra gli indicatori riportati nell’Allegato e i dati inseriti nel foglio “*Y1f_Input_Qualita*” definito dall’Autorità con delibera n. 124/2026, Annesso Y.

Il meccanismo di penalità e premi 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.

Disciplinare per l’applicazione di sanzioni e di penali

La procedura descrive un flusso operativo interno per assicurare che il concessionario autostradale rispetti gli obblighi previsti dalla convenzione e gestisca correttamente controlli, richieste del Concedente, segnalazioni, contestazioni e penali.

È una procedura di presidio, tracciabilità e prevenzione del rischio convenzionale, pensata per ridurre il rischio di inadempimenti e rendere dimostrabile, in ogni fase, l’azione svolta dal concessionario.

Deve contenere il seguente contenuto minimo:

- Mappatura degli obblighi

  Il Concessionario deve istituire un registro degli obblighi convenzionali, indicando per ciascun adempimento la fonte, il responsabile, la scadenza, le evidenze da produrre, lo stato di avanzamento e l’eventuale rischio di inadempimento.

  Il registro deve individuare le fattispecie di inadempimento soggette a sanzioni amministrative e a penali convenzionali, distinguendo gli obblighi derivanti dalla normativa vigente, dalla Convenzione e dai provvedimenti del Concedente, con particolare riferimento alla progettazione e all'esecuzione dei lavori, alla manutenzione ordinaria e straordinaria e nuove opere, alla sicurezza e funzionalità delle infrastrutture, all'esercizio autostradale, alla qualità del servizio e agli obblighi informativi, amministrativi e contabili.

- Attribuzione delle responsabilità

  Ogni area coinvolta ha compiti specifici: compliance/convenzione per il coordinamento, referenti tecnici per lavori e manutenzione, esercizio per continuità del servizio e viabilità, amministrazione per dati contabili e canoni, legale per contestazioni e controdeduzioni, direzione per le azioni più rilevanti.

  La procedura deve individuare i soggetti responsabili dell'accertamento interno delle non conformità, della predisposizione delle misure correttive, della gestione dei procedimenti di contestazione e del monitoraggio degli adempimenti conseguenti all'applicazione di sanzioni e penali.

- Gestione delle richieste del Concedente

  Ogni richiesta deve essere protocollata, assegnata a un responsabile istruttore, analizzata nei termini previsti e riscontrata tramite canali tracciabili. Se non è possibile adempiere nei tempi, va inviata una nota motivata con piano di completamento.

  La procedura deve assicurare la completezza, veridicità e tempestività delle informazioni e della documentazione trasmesse, disciplinando altresì le modalità di accesso del Concedente alle banche dati ai fini dell'esercizio delle attività di vigilanza e controllo.

- Controlli per area

  La procedura prevede verifiche distinte su progettazione e lavori, esercizio e manutenzione, amministrazione, contabilità e governance. L’obiettivo è prevenire non conformità, documentare le attività e garantire la continuità e sicurezza del servizio.

  Per ciascuna area individuati gli obblighi sottoposti a verifica, le relative fattispecie di inadempimento, i criteri di accertamento e le eventuali sanzioni e penali applicabili. Con particolare riferimento alla progettazione e all'esecuzione dei lavori, previste modalità di verifica del rispetto dei cronoprogrammi e dei termini convenzionali, nonché criteri di determinazione delle penali in caso di ritardo.

- Monitoraggio

  Il Concessionario collabora con il Concedente alla definizione del programma di monitoraggio, predispone le visite in contraddittorio, svolge autoverifiche preventive e verbalizza le evidenze raccolte.

  Quando emerge una segnalazione o una non conformità, occorre svolgere un’istruttoria, predisporre un piano di ripristino, rispettare i termini assegnati, comunicare la chiusura dell’intervento e conservare le evidenze.

  La procedura le modalità di accertamento delle difformità rispetto agli standard previsti, i termini per il ripristino delle condizioni prescritte e i criteri per l'eventuale applicazione delle penali in caso di mancato o tardivo adeguamento.

- Contestazioni, sanzioni e penali

  In caso di contestazione, viene attivato un gruppo interno composto da compliance, tecnico, esercizio, amministrazione e legale. Si ricostruiscono i fatti, si preservano le prove, si redigono controdeduzioni e si gestisce l’eventuale applicazione della penale secondo i termini del Disciplinare.

Il Disciplinare deve individuare, per ciascuna fattispecie di inadempimento, la relativa sanzione o penale, specificandone l'importo o i criteri di determinazione e calcolo, gli eventuali limiti massimi applicabili e le condizioni di reiterazione o cumulo.

disciplinate le procedure di accertamento e contestazione degli inadempimenti, nel rispetto del principio del contraddittorio, prevedendo l'indicazione dell'obbligo violato, degli elementi di fatto posti a fondamento della contestazione, dei termini per la presentazione delle controdeduzioni, delle modalità di diffida e intimazione ad adempiere e dei termini assegnati per la rimozione dell'inadempimento.

La procedura deve altresì individua le modalità e i termini di pagamento delle sanzioni e delle penali, le conseguenze del mancato o ritardato pagamento, le condizioni per l'eventuale reiterazione delle misure in caso di persistente inadempimento e le modalità di recupero degli importi dovuti.

- Indicatori di controllo

  La procedura prevede indicatori di controllo, come rispetto delle scadenze, tempi di ripristino, numero di non conformità, esiti delle visite e contestazioni. Il responsabile compliance deve predisporre un report periodico e riesaminare la procedura almeno annualmente.

  Il sistema di monitoraggio la rilevazione delle sanzioni e delle penali applicate, dei relativi importi, delle fattispecie ricorrenti e degli inadempimenti reiterati, anche ai fini della verifica dell'eventuale superamento delle soglie convenzionali di grave inadempimento.

Matrice dei rischi

L’allegato deve disciplinare le attività che il concessionario deve svolgere per identificare, classificare, allocare, valutare, monitorare e gestire i rischi connessi alla progettazione, costruzione, manutenzione, esercizio e finanziamento della concessione.

La procedura deve essere applicata in coerenza con l’assetto regolatorio definito dall’Autorità di regolazione dei trasporti, con il PEF, il PFR, il programma degli investimenti, nonché il formato tabellare di matrice previsto dalla regolazione ART vigente.

In conformità alla regolazione ART vigente in materia di sistema tariffario autostradale, il raggiungimento dell’equilibrio economico-finanziario discende dalla corretta allocazione del rischio operativo in sede di conclusione del contratto, per effetto delle clausole contrattuali pattuite.

La matrice dei rischi, definita nella fase di progettazione dell’affidamento, costituisce parte integrante della documentazione che disciplina la procedura di affidamento, nonché della relativa convenzione.

La matrice dei rischi deve essere rappresentata in *compliance* con il formato tabellare previsto dalla regolazione ART vigente. Essa deve riportare puntuali riferimenti alle parti della convenzione che disciplinano gli adempimenti contrattuali connessi ai rischi individuati in capo a ciascuna parte e descrivere le eventuali misure di mitigazione dei rischi allocati.

L’allocazione deve dare evidenza e assicurare l’effettivo trasferimento del rischio operativo al concessionario, preservare l’equilibrio economico-finanziario nei limiti consentiti dalla disciplina vigente e impedire il riconoscimento tariffario di costi derivanti da eventi imputabili al concessionario o già remunerati.

La matrice non assolve una funzione meramente descrittiva, ma costituisce il riferimento operativo per verificare, nel tempo, che l’equilibrio economico-finanziario e la dinamica tariffaria si sviluppino coerentemente con l’effettivo rischio operativo assunto.

La matrice deve riportare, per ciascun rischio il seguente contenuto minimo: codice; categoria; evento; fase; allocazione tra Concedente, concessionario o condivisione; probabilità; impatto; livello lordo; misure di mitigazione; livello residuo;

indicatori di allerta; disciplina convenzionale applicabile; effetti su PEF, PFR e tariffa; copertura assicurativa; responsabile; frequenza di monitoraggio; stato e azioni aperte, così come delineato dalla regolazione ART vigente.

Il censimento dei rischi deve essere assicurato almeno con riferimento alle seguenti categorie: progettazione e autorizzazioni; costruzione e ritardi; incremento dei costi; disponibilità dell’infrastruttura; esercizio e manutenzione; domanda e traffico; dinamica tariffaria e ricavi; finanziamento e tassi; inflazione; eventi naturali e climatici; forza maggiore; modifiche normative e regolatorie; espropri e interferenze; ambiente; sicurezza; qualità del servizio; responsabilità verso terzi; valore di subentro e restituzione degli asset.

Per ciascun rischio il concessionario deve indicare il seguente contenuto minimo di informazioni: codice identificativo; categoria; descrizione dell’evento; cause; conseguenze tecniche, economiche, finanziarie e tariffarie; fase della concessione interessata; soggetto al quale il rischio è allocato; obblighi di prevenzione; misure di mitigazione; coperture assicurative; probabilità di accadimento; impatto; livello di rischio lordo e residuo; indicatori di allerta; responsabile; tempi di intervento; evidenze documentali; trattamento nel PEF/PFR.

Occorre valutare probabilità e impatto secondo scale omogenee e documentate.

Per ciascun rischio rilevante occorre definire le azioni preventive e correttive, il responsabile, le risorse, le scadenze e gli indicatori di efficacia. Le misure possono comprendere modifiche progettuali, manutenzioni, sistemi di sorveglianza, riserve operative, coperture assicurative, strumenti contrattuali, diversificazione delle fonti di finanziamento e piani di continuità.

Sistema tariffario ART

Il concessionario è tenuto a predisporre un apposito allegato alla convenzione, contenente il testo integrale di tutte le Misure che compongono il Sistema tariffario adottato dall’Autorità di regolazione dei trasporti applicabile alla concessione. L’allegato deve consentire l’agevole individuazione del quadro regolatorio tariffario di riferimento e assicurarne una rappresentazione organica, completa e aggiornata, evitando riproduzioni parziali o estratti che non permettano di ricostruire il contenuto complessivo delle Misure applicabili. A tal fine, il concessionario deve indicare gli estremi della delibera di adozione del Sistema tariffario, la denominazione del relativo allegato e gli estremi degli eventuali provvedimenti successivi che ne abbiano modificato o integrato il contenuto, specificando la data alla quale è riferita la ricognizione effettuata. Le Misure devono essere riportate mantenendo la numerazione, le rubriche, l’articolazione e i rinvii del testo di riferimento, con evidenza delle modificazioni e integrazioni intervenute, in modo da assicurarne la tracciabilità e la corretta lettura. Il richiamo al Sistema tariffario deve intendersi riferito alla versione vigente applicabile alla concessione, comprensiva delle successive modificazioni e integrazioni, nel rispetto delle relative decorrenze e delle eventuali disposizioni transitorie. In occasione dell’aggiornamento dell’allegato, il concessionario deve pertanto verificare la completezza del testo riprodotto e la corrispondenza con i provvedimenti adottati dall’Autorità, indicando puntualmente gli atti recepiti e le parti interessate dall’aggiornamento. La predisposizione dell’allegato ha funzione ricognitiva e non può comportare riformulazioni, omissioni o adattamenti idonei ad alterare il contenuto delle Misure o il loro ambito di applicazione.

Sicurezza, azioni preventive, monitoraggio e manutenzione dello stato del terreno e dei luoghi del quadrante territoriale ai sensi dell’art. 3, punto 2, lett. c) dello schema tipo di Convenzione.

L’Allegato disciplina le attività di mappatura, prevenzione, monitoraggio e mitigazione dei rischi connessi alle caratteristiche del quadrante territoriale di cui all’articolo 1, comma 3, lettera d), della Convenzione, nel quale si inserisce l’infrastruttura autostradale, comprendendo le aree sottostanti la carreggiata, le opere d’arte, le pertinenze di esercizio e di servizio di cui all’articolo 24 del Codice della strada e le zone circostanti comunque ricomprese nell’oggetto della concessione, nonché, ai fini della mappatura e del monitoraggio dei rischi, le ulteriori aree limitrofe o

funzionalmente connesse all’infrastruttura autostradale, al fine di garantirne la sicurezza, la funzionalità e la continuità dell’esercizio.

1. Le attività devono essere svolte nel rispetto della normativa e della regolazione vigenti, in coordinamento con il Sistema di Gestione della Sicurezza per le Infrastrutture Stradali e Autostradali (SGS-ISA), i programmi di manutenzione e il Programma degli investimenti.

2. L’Allegato deve contenere almeno i seguenti elementi:

- **Mappatura del quadrante territoriale e delle infrastrutture in esso insistenti**

  Rappresentazione cartografica e georeferenziata del territorio interessato dalla concessione, con individuazione delle caratteristiche geologiche, morfologiche, idrografiche e ambientali, delle infrastrutture e delle opere presenti, nonché delle aree potenzialmente esposte a fenomeni di instabilità e dissesto che possano compromettere la sicurezza dell’autostrada.

- **Individuazione dei rischi per tipologia**

  Ricognizione dei fattori di rischio presenti nel quadrante territoriale, distinti almeno in rischi geologici e geotecnici, idrogeologici e idraulici, sismici, meteorologici e climatici, geomorfologici e di instabilità dei versanti, considerando anche le possibili interazioni tra i diversi fenomeni e i relativi effetti sull’infrastruttura.

- **Descrizione, classificazione e graduatoria dei livelli di rischio**

  Per ciascun rischio individuato devono essere specificati localizzazione, caratteristiche, cause, probabilità di accadimento, possibili conseguenze sulla sicurezza e sulla continuità dell’esercizio, nonché il relativo livello di criticità. Deve essere predisposta una graduatoria dei rischi, secondo criteri omogenei e documentati, funzionale all’individuazione delle priorità di intervento.

- **Prescrizioni formulate da ANSFISA e dalle altre autorità competenti**

  Ricognizione delle eventuali prescrizioni e indicazioni impartite da ANSFISA, dal Concedente e dalle altre autorità competenti, con indicazione, per ciascun rischio interessato, degli adempimenti richiesti, delle relative scadenze e dello stato di attuazione.

- **Azioni preventive e misure di mitigazione**

  Individuazione, per ciascun rischio, delle attività di prevenzione, sorveglianza, monitoraggio e degli interventi necessari alla riduzione della relativa esposizione e delle possibili conseguenze sull’infrastruttura. Devono essere specificati gli obiettivi perseguiti, le misure previste, le priorità e i soggetti responsabili, comprese le eventuali misure temporanee di sicurezza da adottare nelle more degli interventi.

- **Programmazione degli interventi e tempistiche di attuazione**

  Predisposizione di un programma degli interventi, corredato da cronoprogramma, contenente per ciascuna azione mitigatrice la localizzazione, la tipologia di attività o lavorazione, la stima dei costi, il soggetto responsabile, le tempistiche di progettazione ed esecuzione e lo stato di avanzamento. La programmazione deve essere coordinata con i piani di manutenzione ordinaria e straordinaria, il Programma degli investimenti e, ove pertinente, il PEF/PFR.

Il Concessionario assicura il costante monitoraggio e aggiornamento della mappatura, dei livelli di rischio e dello stato di attuazione degli interventi, anche mediante il proprio SGS-ISA. Le risultanze delle attività svolte sono rappresentate in un’apposita relazione annuale da trasmettere al Concedente, contenente l’evoluzione dei rischi, lo stato di attuazione delle prescrizioni e delle misure di mitigazione, le eventuali criticità residue e gli interventi programmati.