Allegato A alla delibera n. 71/2019 del 19 giugno 2019

Sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica ANAS S.p.A. - Autostrade per l'Italia S.p.A.

SOMMARIO

Sezione 1 3
1. Principi generali 3
2. Definizioni 4
3. Individuazione delle attività pertinenti 5
4. Finalità del Sistema tariffario di pedaggio e applicazione del metodo del *price cap* 6
5. Tariffa unitaria media 6
6. Modulazione tariffaria 8
7. Ulteriori variazioni tariffarie 9
8. Ulteriori oneri 9

Sezione 2 9
9. Criteri generali di ammissibilità dei costi 9
10. Criteri di ammissibilità dei costi operativi 10
11. Trattamento dei margini da attività commerciali 11
12. Capitale Investito Netto (CIN) 11
13. Criteri di ammissibilità degli investimenti 12
14. Principi per la quantificazione degli investimenti in beni reversibili 13
15. Criteri di determinazione dei costi di capitale ai fini tariffari 13
16. Tasso di remunerazione del capitale investito 14
17. Meccanismo di salvaguardia per le opere realizzate o in corso di realizzazione 17

Sezione 3 19
18. Dinamica della componente tariffaria di gestione 19
19. Tasso di inflazione programmato 20
20. Obiettivo di incremento di produttività da efficientamento 20
21. Dinamica della componente tariffaria di costruzione 22
22. Dinamica della componente tariffaria per oneri integrativi 23
23. Adeguamento della tariffa unitaria media 24
24. Meccanismi di penalità/premi con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi 25
25. Adeguamento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti 28
26. Poste figurative 29
27. Meccanismo di contenimento dei maggiori ricavi mediante *revenue sharing* 29
28. Monitoraggio annuale della qualità e degli investimenti 29
29. Principi e criteri tariffari relativi all'eventuale protrarsi della gestione oltre la scadenza della concessione 30

Sezione 4 31
30. Obblighi di separazione contabile 31
31. Obblighi informativi al concedente e all'Autorità 31

Sezione 5 33
32. Applicazione del Sistema tariffario 33

ALLEGATO 34

Tabella 1 Schema di Piano Finanziario Regolatorio 34

Sezione 1

1. Principi generali

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

1.2 Il Sistema tariffario stabilito dall'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità) è caratterizzato da:

a) definizione di un periodo regolatorio su base quinquennale;

b) distinzione delle attività tra:

b.1) direttamente soggette a regolazione tariffaria;

b.2) non direttamente soggette a regolazione tariffaria, ma rilevanti ai fini della destinazione della extraprofittabilità generata in virtù dello svolgimento di attività accessorie (v. punto 3.1, lettera b);

b.3) non pertinenti;

c) definizione delle modalità di determinazione delle tariffe di pedaggio, attraverso:

c.1) individuazione del perimetro dei costi ammissibili del concessionario e relativa valorizzazione;

c.2) individuazione del livello tariffario massimo iniziale, da determinare *ex ante* avvalendosi dei riferimenti e dei criteri, di seguito specificati, in relazione alle singole componenti tariffarie ed alle correlate previsioni dei volumi di traffico;

c.3) applicazione del "*metodo del* price cap*, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per ciascuna concessione*", come fissato dall'Autorità (v. punto 20), a valere sulla componente tariffaria gestionale;

d) definizione di un efficace meccanismo di salvaguardia, coerente con l'impostazione del modello incentrato sul metodo del *price cap,* finalizzato a trasferire direttamente, in termini di riduzione tariffaria, eventuali maggiori ricavi correlati al fatto che i volumi di traffico a consuntivo si rivelino eccessivamente superiori alle previsioni di traffico (potenzialmente sottostimate);

e) definizione di un articolato meccanismo di penalità/premi per la qualità dei servizi offerti, volto a fornire al concedente, almeno nell'ambito di predefinite aree tematiche, la possibilità di individuare gli indicatori e i relativi obiettivi di qualità, monitorare il conseguimento degli obiettivi posti, valutare la *performance* del concessionario autostradale, e conseguentemente applicare immediatamente i meccanismi di penalità/premi con effetto diretto sulla tariffa all'utente;

f) definizione di un meccanismo automatico di adeguamento tariffario correlato all'effettivo grado di attuazione degli investimenti, integrato da una penalità applicabile nel caso in cui il ritardo nell'effettuazione degli investimenti sia imputabile al concessionario;

g) definizione di obblighi di separazione contabile a carico del concessionario e previsione del relativo sistema di contabilità regolatoria.

2. Definizioni

2.1 **Periodo concessorio**: il periodo di durata della concessione previsto dalla convenzione sulla base del quale sono redatti il Piano Economico Finanziario e il Piano Finanziario Regolatorio.

2.2 **Periodo regolatorio**: il periodo di cinque anni, al termine del quale sono soggetti ad aggiornamento il Piano Economico Finanziario ed il Piano Finanziario Regolatorio, nel rispetto dei principi e dei criteri stabiliti nel presente documento, anche correlativamente alla revisione dei parametri del *price cap* (tra i quali i costi – meglio definiti al punto 5.5 – riferibili all'Anno base, le previsioni di traffico e l'indicatore di produttività X) e del WACC.

2.3 **Sistema tariffario previgente**: il regime tariffario previsto dalla convenzione di concessione vigente alla data di pubblicazione del presente Sistema tariffario sul sito web dell'Autorità.

2.4 **Anno base:** l'ultimo esercizio per il quale sia disponibile un bilancio approvato nelle forme prescritte e certificato da società di revisione contabile, sulla cui base il concessionario sia in grado di predisporre i dati della contabilità regolatoria.

2.5 **Anno ponte**: l'esercizio che si interpone tra l'Anno base ed il primo anno del periodo regolatorio, nel corso del quale il concessionario provvede agli adempimenti inerenti all'elaborazione ed alla presentazione al concedente ed all'Autorità della proposta di revisione del Piano Economico Finanziario e del Piano Finanziario Regolatorio.

2.6 ***Price cap***: il metodo di definizione e adeguamento tariffario, che identifica un vincolo superiore alla dinamica della componente tariffaria di gestione (come definita al punto 5.2), per ciascun anno del periodo regolatorio, nonché un riallineamento della stessa, attraverso l'applicazione dell'indicatore di produttività X_t.

2.7 **Percentuale complessiva di recupero di efficienza produttiva X***: percentuale complessiva di recupero di produttività fissata con cadenza quinquennale dall'Autorità per la concessione, come risultante dalle evidenze del modello econometrico di cui al punto 2.11.

2.8 **Indicatore di produttività X_t**: il fattore percentuale di adeguamento annuale (secondo la formula del *price cap*) della componente tariffaria di gestione imputato a ciascun periodo regolatorio (ed eventualmente variabile all'interno dello stesso), derivato dal valore di X*.

2.9 ***Asset* reversibili**: gli *asset* da devolvere gratuitamente al concedente alla scadenza della concessione, ammortizzati in ogni esercizio in relazione alla loro residua possibilità di utilizzazione, tenuto conto della durata della concessione.

2.10 ***Asset* non reversibili**: gli *asset* – prevalentemente costituiti da beni quali immobili, automezzi, mobili, arredi, macchine d'ufficio – non devolvibili gratuitamente al concedente alla scadenza della concessione, ammortizzati in ogni esercizio in relazione alla loro residua possibilità di utilizzazione, tenuto conto della vita utile e dell'eventuale valore residuo.

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

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

2.13 **Piano Finanziario Regolatorio (PFR)**: il modello unificato di pianificazione finanziaria-regolatoria, che il concessionario redige in conformità allo schema adottato dall'Autorità (Allegato - Tabella 1), da allegare alla concessione e da aggiornare annualmente, per la verifica di conformità del Sistema tariffario adottato.

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

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

2.16 **Valore di subentro*:*** indennizzo a carico del subentrante per gli investimenti relativi alle opere assentite che il concessionario ha già eseguito e non ancora ammortizzato alla scadenza della concessione, pari al costo effettivamente sostenuto, al netto degli ammortamenti, dei beni reversibili non ancora ammortizzati come risultante dal bilancio di esercizio alla data dell'anno in cui termina la concessione, e delle variazioni eseguite ai fini regolatori.

2.17 **Opere realizzate o in corso di realizzazione**: ai fini tariffari si intendono realizzate o in corso di realizzazione le opere assentite dal concedente che, alla data di pubblicazione del presente Sistema tariffario sul sito web 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.

2.18 **Opere da realizzare**: ai fini tariffari si intendono da realizzare le opere assentite dal concedente che, alla data di pubblicazione del presente Sistema tariffario sul sito web dell'Autorità, siano: (i) da realizzare, per le quali non sia ancora intervenuta la stipula del contratto di affidamento dei lavori o, se antecedente, la consegna dei lavori, oppure (ii) oggetto di nuove pattuizioni convenzionali.

3. Individuazione delle attività pertinenti

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

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

b) **Attività accessorie**: attività collegate allo sfruttamento commerciale delle aree e delle pertinenze autostradali relative alle tratte oggetto di concessione, non correlate alla circolazione dei veicoli, ivi compresi (i) servizi di distribuzione carbolubrificanti ed attività commerciali e ristorative nelle aree di servizio, (ii) cavidotti; (iii) segnaletica e pannelli informativi; (iv) servizi tecnologici ed informativi;

c) **Attività non pertinenti**: attività diverse da quelle indicate alle lettere a) e b).

3.2 Il Sistema tariffario di pedaggio afferisce esclusivamente alle attività autostradali, fatto salvo l'assorbimento dell'extraprofitto relativo alle attività accessorie, di cui al punto 11.2.

4. Finalità del Sistema tariffario di pedaggio e applicazione del metodo del *price cap*

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

a) una dinamica annua della componente tariffaria di gestione di cui al punto 5.2 basata sull'applicazione della metodologia del *price cap* e coerente con il conseguimento di un obiettivo di recupero di produttività;

b) che, con riferimento alla durata del periodo concessorio, il concessionario ottenga, nel rispetto del principio di correlazione ai costi come riconosciuti dal concedente sulla base dei principi e criteri definiti dall'Autorità (v. Sezione 2), una redditività del capitale investito pari al tasso di remunerazione *pre-tax* di cui ai punti 16 e 17[1], con riferimento agli investimenti:

- effettuati su *asset* oggetto di concessione (reversibili), ivi compreso il valore di subentro effettivamente corrisposto. Il valore di subentro, fatte salve le valutazioni del concedente, può tenere conto, in diminuzione:
  - i. delle riserve vincolate per ritardati investimenti previste nella convenzione;
  - ii. del "debito di poste figurative", accantonato tra i fondi rischi ed oneri, costituito dall'eccedenza degli introiti da pedaggio rispetto ai costi ammessi a remunerazione dal concedente;
- effettuati su *asset* di funzionamento del concessionario (non reversibili), ove pertinenti ed efficienti.

4.2 La corretta applicazione del Sistema tariffario è annualmente riscontrata dall'Autorità nell'esercizio delle proprie funzioni, in conformità a quanto stabilito dall'articolo 37, comma 2, lett. c) del d.l. 201/2011. In particolare, a seguito della trasmissione del Piano Finanziario Regolatorio da parte del concedente, l'Autorità verifica le seguenti condizioni:

a) corretta applicazione della metodologia del *price cap,* di cui al punto 18, alla componente tariffaria di gestione di cui al punto 5.2;

b) uguaglianza del valore attualizzato dei ricavi da pedaggio attesi, correlati alla componente tariffaria di costruzione, e dei costi ammissibili attesi afferenti agli investimenti, ottenuto scontando i relativi importi al tasso nominale di remunerazione del capitale di cui al punto 16.6, lettera b);

c) congruità delle eventuali poste figurative di cui al punto 26 ed azzeramento del corrispondente valore complessivo, ottenuto scontando i relativi importi al tasso nominale di remunerazione del capitale di cui al punto 16.6, lettera b);

d) rispetto dei principi e dei criteri di ammissibilità di cui alla Sezione 2.

5. Tariffa unitaria media

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

---

[1] Per le valutazioni in merito alla redditività, il concessionario, in funzione dell'opzione prescelta (cfr. punto 12.3) potrà far riferimento ad uno dei seguenti valori del tasso di remunerazione del capitale investito (WACC o TIR):
- tasso reale, nel caso di opzione per il CIN rivalutato;
- tasso nominale, nel caso di opzione per il CIN contabile.

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

a) **componente tariffaria di gestione (T_G)**: finalizzata, nel rispetto della dinamica tariffaria di cui al punto 18, inclusiva dell'incremento della produttività da efficientamento, a permettere il recupero: (i) dei costi operativi, comprensivi di quelli relativi alla manutenzione ordinaria e degli utilizzi, medi su base quinquennale, dei fondi di accantonamento destinati alla manutenzione ciclica dell'infrastruttura autostradale, stimati con riferimento all'Anno base per ciascun periodo regolatorio, nonché dei costi operativi incrementali legati ai nuovi investimenti e alle sopravvenienze legislative e regolamentari; (ii) dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione del capitale investito) afferenti agli *asset* di funzionamento per la gestione della concessione, non reversibili al termine del rapporto concessorio;

b) **componente tariffaria di costruzione (T_K)**: finalizzata a permettere il recupero dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione del capitale investito) afferenti agli *asset* reversibili al termine del rapporto concessorio, ivi compresi il valore di subentro da corrispondere al concessionario uscente di cui al punto 2.16, il valore delle opere realizzate in dipendenza dei piani di investimento oggetto di concessione, ivi inclusi gli interventi programmati di manutenzione straordinaria.

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

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

5.3 Nel caso in cui la convenzione di concessione, ovvero gli eventuali atti aggiuntivi alla stessa, prevedano la corresponsione di oneri integrativi di cui al punto 2.12, la tariffa unitaria media va integrata con una **componente tariffaria per oneri integrativi ($T_{OI,t}$)**, finalizzata al recupero di tali oneri, attraverso l'individuazione di una quota annua non soggetta alla dinamica del *price cap*.

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

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

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

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

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

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

- il livello dei costi di gestione C_G (da utilizzarsi nell'ambito della formula tariffaria di cui al successivo punto 18 ed in relazione all'Anno base) viene determinato secondo la seguente formula:

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

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

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

dove:

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

E_{aa} indica l'extraprofitto derivante dalle attività accessorie, come meglio specificato al punto 10.4;

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

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

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

$C_{rc,rA}$ indica i costi di remunerazione del capitale afferenti al CIN delle opere realizzate o in corso di realizzazione di cui al punto 2.17;

$C_{rc,rP}$ indica i costi di remunerazione del capitale afferenti al CIN delle opere da realizzare di cui al punto 2.18;

- il livello dei costi per gli eventuali oneri integrativi C_{OI} viene determinato come quota annua degli oneri integrativi di cui al punto 2.12.

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

5.6 La tariffa unitaria media integrata, distintamente per ciascuna delle componenti di cui ai punti 5.2 e 5.3, è stimata a preventivo, su base annuale e per ciascun periodo regolatorio, secondo quanto previsto ai punti 18, 21 e 22.

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

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

6. Modulazione tariffaria

6.1 Sulla base della tariffa unitaria media di cui al punto 5, relativa a ciascuna annualità del periodo concessorio, il concessionario, nel rispetto della normativa vigente e a parità di ricavi complessivi stimati sulla base della tariffa stessa, determina i pedaggi afferenti alle diverse classi di veicoli e tipologie di tratta autostradale. La modulazione della tariffa per classe veicolare, da applicare con riferimento all'impatto ambientale, è determinata nel rispetto delle previsioni normative in materia.

6.2 Il concessionario può essere autorizzato dal concedente ad attuare forme di modulazione tariffaria ulteriori rispetto a quelle di cui al punto 6.1, sempre a parità di ricavi complessivi stimati sulla base della tariffa stessa, basate, in via esemplificativa e non esaustiva, su:

a) classificazione diversa e/o più articolata dei veicoli, con eventuale graduale superamento del principio "asse-sagoma", così come disciplinato dal decreto interministeriale 19 dicembre 1990, n. 2691;

b) classificazione delle tratte autostradali in base a criteri di valutazione delle modalità di utilizzo prevalente, dell'incidenza dei costi di costruzione e/o manutenzione, del livello di traffico;

c) articolazione per fasce orarie (es.: *peak*/*off-peak*);

d) differenziazione giornaliera (es.: feriale/festivo);

e) tipologia traffico merci (es.: modale/intermodale);
f) agevolazioni per utilizzatori frequenti.

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

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

7. Ulteriori variazioni tariffarie

7.1 Il concedente, ove previsto da specifiche disposizioni normative in materia, può introdurre variazioni in aumento o in diminuzione rispetto alla tariffa unitaria media di cui al punto 5.

7.2 Qualora il concedente intenda avvalersi di tale facoltà, i livelli tariffari complessivi definiti dal concessionario – comprensivi delle eventuali variazioni di cui al punto 7.1 – oltre ad assicurare il pieno rispetto dei criteri contenuti nelle disposizioni normative in materia, sono improntati, in conformità a quanto previsto dall'articolo 37, comma 2, lettera a) del d.l. 201/2011, al rispetto dei seguenti principi:

a) efficienza produttiva della gestione, anche attraverso il rigoroso rispetto delle finalità del sistema di pedaggio, come definite al punto 4.1 ed in conformità al punto 5;
b) contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori;
c) trasparenza, equità e non discriminazione tra gli utenti.

7.3 In ogni caso, gli eventuali introiti derivanti dalle variazioni di cui al punto 7.1 non possono concorrere in alcun modo alla redditività del concessionario.

7.4 L'Autorità verifica la conformità al presente Sistema tariffario delle variazioni tariffarie di cui al punto 7.1 prima della relativa applicazione da parte del concessionario, nonché di ogni eventuale modifica delle stesse.

8. Ulteriori oneri

8.1 Alla tariffa determinata ai sensi dei punti 5, 6 e 7, vanno aggiunti:

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

<u>Sezione 2</u>

9. Criteri generali di ammissibilità dei costi

9.1 L'ammissibilità ai fini tariffari dei costi operativi e di capitale, come disciplinati dal presente Sistema tariffario, è subordinata al rispetto dei seguenti criteri generali:

a) **pertinenza**: i costi e le altre componenti economiche negative sono considerati ammissibili se, e nella misura in cui, si riferiscono alle attività autostradali e accessorie di cui al punto 3.1, lettere a) e b);
b) **congruità**: i costi e le altre componenti economiche negative sono considerati ammissibili se, e nella misura in cui, ne sia verificata l'adeguatezza rispetto ai fini stabiliti. L'adeguatezza viene valutata, di volta in volta, in relazione agli obiettivi programmati, agli andamenti storici ed al riflesso degli impegni pluriennali nel periodo concessorio;
c) **competenza**: i costi e le altre componenti economiche negative sono ammissibili se riferibili all'esercizio di competenza economica;
d) **imputazione al conto economico**: i costi operativi e le altre componenti economiche negative sono ammissibili se, e nella misura in cui, sono imputate al conto economico relativo all'esercizio di competenza, fatti salvi gli specifici criteri di ammissibilità di seguito illustrati;
e) **separatezza**: i differenti elementi compresi nelle singole voci di costo devono essere esposti separatamente;
f) **comparabilità dei valori**: i valori riportati nelle schede di contabilità analitica, di cui alla Sezione 4, devono risultare comparabili con le voci incluse nel Piano Finanziario Regolatorio;
g) **verificabilità dei dati**: i costi indicati nei documenti di contabilità analitica, di cui alla Sezione 4, devono essere verificabili attraverso la riconciliazione con i dati risultanti dalla contabilità generale e dal bilancio d'esercizio.

10. Criteri di ammissibilità dei costi operativi

10.1 Per l'allocazione e l'ammissibilità dei costi operativi sono presi in considerazione, con riferimento al bilancio d'esercizio del concessionario, i costi iscrivibili alle voci 6, 7, 8, 9, 11 e 14 (con esclusione degli oneri di cui al punto 8.1) di cui all'articolo 2425 del codice civile, o analoghe voci in caso di adozione dei principi contabili internazionali IAS/IFRS o di gestione diretta della concessione da parte degli enti territoriali.

10.2 Sono altresì ammissibili gli utilizzi di fondi di accantonamento destinati alla manutenzione ciclica dell'infrastruttura autostradale, sulla base dell'importo medio degli stessi, registrato nei cinque anni precedenti l'Anno ponte.

10.3 Rappresentano oneri non ammissibili ai fini regolatori, oltre che i costi riconducibili ad attività di cui al punto 3.1 lettera c), le tipologie di costo di seguito indicate, che in nessun caso potranno essere considerate nel perimetro dei costi operativi:

a) oneri finanziari;
b) oneri fiscali, ad esclusione dell'IRAP sul costo del lavoro e dei tributi locali;
c) accantonamenti di qualsiasi natura;
d) rettifiche di valore delle immobilizzazioni materiali e immateriali;
e) oneri straordinari, ovvero oneri che, alla luce del criterio di pertinenza, non sono ascrivibili all'ordinario processo produttivo delle attività autostradali di cui al punto 3.1, lettera a);
f) oneri di qualunque tipo derivanti dall'inosservanza di norme e prescrizioni.

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

11. Trattamento dei margini da attività commerciali

11.1 L'ammontare dei costi operativi, con riferimento al livello iniziale della componente tariffaria di gestione, è computato al netto dell'extraprofitto generato dalle attività accessorie di cui al punto 3.1, lettera b).

11.2 L'extraprofitto è determinato dalla differenza, diminuita di un profitto ragionevole – approssimato come pari al tasso di remunerazione del capitale investito di cui al punto 16 – fra le seguenti componenti economiche, valutate all'Anno base:

a) i ricavi derivanti da tali attività;

b) la somma dei costi operativi e degli eventuali ammortamenti, allocati alle medesime attività, ammissibili secondo i criteri della presente Sezione.

12. Capitale Investito Netto (CIN)

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

a) ***asset* non reversibili**, di dotazione iniziale o acquisiti nel corso della concessione, come quantificati al primo gennaio dell'Anno base di ciascun periodo regolatorio, purché funzionali all'esercizio della gestione autostradale;

b) ***asset* reversibili**, relativi agli investimenti realizzati nel corso della concessione, come quantificati al primo gennaio di ciascun esercizio del periodo regolatorio, comprensivi del valore di subentro eventualmente già corrisposto.

Il CIN relativo a tali asset è a sua volta ripartito in due distinte categorie:

i. CIN delle opere realizzate o in corso di realizzazione di cui al punto 2.17, a cui si applica il meccanismo di salvaguardia di cui al punto 17, che garantisce il tasso interno di rendimento previsto dal Sistema tariffario previgente;

ii. CIN delle opere da realizzare di cui al punto 2.18, a cui si applica il tasso di remunerazione di cui al punto 16.

12.2 Fatto salvo quanto specificato nella presente Sezione, per la determinazione del capitale investito netto sono ammissibili ai fini tariffari, con riferimento all'intero periodo concessorio, i costi iscrivibili alle voci B-I (1. costi di impianto e di ampliamento; 2. costi di sviluppo; 3. diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno; 4. concessioni, licenze, marchi e diritti simili; 6. immobilizzazioni in corso e acconti; 7. altre) e B-II (1. terreni e fabbricati; 2. impianti e macchinario; 3. attrezzature industriali e commerciali; 4. altri beni; 5. immobilizzazioni in corso e acconti) dell'articolo 2424 del codice civile, o analoghe voci in caso di adozione dei principi contabili internazionali IAS/IFRS, al netto dell'eventuale valore residuo al termine della concessione o della vita utile.

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

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

12.4 In merito alla valorizzazione degli *asset* da imputare a CIN all'Anno base, è possibile optare, in alternativa:
a) per il valore corrente netto (CIN rivalutato), espresso sulla base dell'indice di rivalutazione di cui al punto 12.7;
b) per il valore contabile netto (CIN contabile).

12.5 La scelta tra le due opzioni di cui al punto 12.4, effettuata per il primo periodo regolatorio di applicazione del presente Sistema tariffario sulla base di quanto previsto dalla concessione, è vincolante anche per i successivi periodi regolatori.

12.6 All'opzione del CIN rivalutato è associato il tasso di remunerazione reale del capitale di cui al punto 16.6 lettera a); viceversa, all'opzione del CIN contabile è associato il tasso di remunerazione nominale del capitale di cui al punto 16.6 lettera b).

12.7 Qualora si opti per il CIN rivalutato, sono utilizzati i seguenti indici di rivalutazione:
a) il deflatore degli investimenti fissi lordi per valorizzare gli *asset* non reversibili all'inizio di ciascun periodo regolatorio;
b) l'inflazione programmata di cui al punto 19 per valorizzare gli *asset* all'interno di ciascun periodo regolatorio.

13. Criteri di ammissibilità degli investimenti

13.1 Sono ammissibili ai fini tariffari, con riferimento all'intero periodo concessorio, i seguenti investimenti, realizzati/conferiti ed iscrivibili in bilancio:
a) gli investimenti in *asset* reversibili oggetto di concessione, ivi compresi gli interventi programmati di manutenzione straordinaria, come quantificati nel Piano Finanziario Regolatorio;
b) gli investimenti in *asset* non reversibili, strettamente necessari alle attività autostradali, come quantificati nel Piano Finanziario Regolatorio;
c) gli ulteriori investimenti in *asset* reversibili, inseriti in eventuali atti aggiuntivi alla convenzione di concessione, concordati con il concedente.

13.2 Per le componenti di seguito indicate valgono i seguenti criteri di ammissibilità:
a) le immobilizzazioni finanziarie non sono riconosciute;
b) per il riconoscimento dell'avviamento (voce B.I, punto 5, dell'articolo 2424 del codice civile), è necessario che l'azienda, i cui *asset* siano costituiti tra l'altro, da infrastrutture autostradali, sia stata acquistata a titolo oneroso, ovvero per il tramite di operazioni di conferimento, fusione o scissione. Ai fini della sua quantificazione, è iscritta quale avviamento la differenza positiva tra (i) il costo sostenuto per l'acquisizione e (ii) il valore corrente delle attività e passività come rilevate alla data di perfezionamento dell'operazione straordinaria o di acquisto;
c) i costi di ricerca e sviluppo, nonché i diritti di brevetto industriale e le opere d'ingegno, sono riconosciuti unicamente per la quota riferibile ad impegni che discendono dal rapporto concessorio, purché approvati dal concedente;

d) i costi per concessioni, licenze e marchi sono riconosciuti solo se relativi a voci direttamente afferenti alle attività autostradali;
e) le immobilizzazioni materiali non reversibili sono riconosciute unicamente se relative a spese funzionali per l'esercizio delle attività autostradali, purché approvate dal concedente;
f) le immobilizzazioni e le lavorazioni in corso sono ammesse a remunerazione in ragione del rispettivo grado di realizzazione;
g) gli oneri della progettazione definita sulla base del quadro esigenziale sono ammessi solo dopo l'approvazione del progetto definitivo.

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

14. Principi per la quantificazione degli investimenti in beni reversibili

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

a) la valorizzazione degli investimenti deve essere coerente con le "Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche nei settori di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti" adottate dallo stesso Ministero con d.m. 300/2017;
b) il costo dell'investimento risultante dal progetto definitivo, determinato al netto degli eventuali contributi pubblici e valutato avendo riguardo alla congruità ed alla ragionevolezza delle soluzioni proposte sotto il profilo tecnico ed economico, rappresenta, fatte salve le eventuali differenze di costo disposte dal concedente in sede di approvazione del progetto esecutivo, il dato di riferimento per il concessionario, ai fini dell'individuazione del limite massimo di spesa ammissibile;
c) per ciascun investimento, in presenza di un importo di spesa a consuntivo superiore al valore risultante dal progetto definitivo, il maggior costo si considera ammissibile esclusivamente qualora derivi da modifiche progettuali ammissibili ai sensi dell'articolo 106 del d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50. La prova della sussistenza di circostanze specifiche è posta a carico del concessionario, mentre il concedente verifica, di volta in volta, la veridicità dei presupposti di fatto;
d) con riguardo all'approvazione del progetto esecutivo da parte del concedente, ai soli fini dell'ammissibilità della spesa rimane vincolante l'importo indicato nel progetto definitivo, ad eccezione delle modifiche disposte dal concedente nei termini di legge.

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

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

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

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

a) l'ammortamento degli *asset* reversibili è riconosciuto, alternativamente:
    i. con il metodo finanziario, in relazione alla durata residua della concessione, tenuto conto dell'eventuale valore residuo al termine della stessa;

ii. attraverso l'utilizzo di quote di ammortamento finanziario differenziate, sistematicamente applicate in ogni esercizio, da calcolare sull'investimento complessivo realizzato, determinate nei singoli casi sulla base di quanto previsto nel Piano Economico Finanziario della concessione;

iii. in base ad aliquote economico-tecniche stabilite in ottemperanza ai principi sanciti dal codice civile, tenuto conto della vita utile degli *asset* medesimi e dell'eventuale valore residuo al termine della stessa, solo per gli *asset* la cui vita utile, in ragione della propria natura, non si estenda oltre il termine di scadenza della concessione;

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

15.3 I costi di remunerazione del capitale sono determinati in misura pari al tasso di remunerazione del capitale investito di cui ai punti 16 e 17, rispettivamente moltiplicati per il capitale investito netto di riferimento, al netto del relativo fondo di ammortamento. La remunerazione del capitale investito netto, il capitale investito netto e il relativo fondo di ammortamento sono espressi coerentemente con quanto disposto dal concedente in base al punto 4.1. Pertanto, ad una remunerazione reale *pre-tax* corrisponde una valorizzazione del capitale investito netto (nominale) e dei relativi ammortamenti (nominali) espressi a valori rivalutati, viceversa ad una remunerazione nominale *pre-tax* corrisponde una valorizzazione del capitale investito netto e dei relativi ammortamenti espressi a valori non rivalutati.

15.4 I costi di ammortamento e remunerazione del capitale che afferiscono agli oneri integrativi sono determinati nel rispetto del vincolo di neutralità finanziaria.

16. Tasso di remunerazione del capitale investito

16.1 La remunerazione spettante al concessionario sul CIN delle opere da realizzare di cui al punto 2.18, nonché sugli *asset* non reversibili, è determinata secondo il metodo basato sul costo medio ponderato delle fonti di finanziamento, capitale di rischio e di indebitamento, comunemente stimate utilizzando la metodologia del *Capital Asset Pricing Model* (CAPM), in base alla seguente formula:

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

dove:

R_d è il costo del capitale di debito;

R_e è il costo del capitale proprio;

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

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

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

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

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

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

dove:

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

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

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

dove:

R_e costo del capitale proprio;

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

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

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

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

$$R_d = rfr + dp$$

dove:

R_d costo del capitale di debito;

rfr *risk free rate*;

dp premio al debito.

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

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

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

a) <u>la struttura finanziaria (*gearing*)</u>

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

Il valore del *gearing g* è pari a **0,44**.

b) <u>il costo del capitale di debito</u>

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

ai debiti finanziari considerati. Il costo del debito è dato dalla somma del *risk free rate* e del premio al debito (quest'ultimo nel limite massimo del 2%), come riportato nella formula di cui al punto 16.3. Il costo del capitale di debito R_d è pari a **4,87%**.

c) <u>il coefficiente *beta* (β), quale misura del rischio sistematico</u>

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

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

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

$$ {\beta^i}_a = \frac{{\beta^i}_e}{\left(1 + (1 - t^i)\, {D^i}/{E^i}\right)} $$

dove:

${\beta^i}_a$ *asset beta* della società *i-esima*;

${\beta^i}_e$ *equity beta* della società *i-esima*;

t^i aliquota di imposta sul reddito della società *i-esima* (scudo fiscale);

${D^i}/{E^i}$ leva finanziaria *della società i-esima*.

L'*asset beta* di settore (β_a) è determinato dalla media aritmetica degli *asset beta* delle singole società del campione di riferimento. Al fine di applicare la leva nozionale si è poi proceduto al *relevering* dell'*asset beta* di settore, così da ricavare l'*equity beta* (β_e) da attribuire al settore autostradale.

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

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

Il coefficiente *equity beta* così calcolato è pari a **0.59**.

d) <u>tasso privo di rischio (*risk free rate* - rfr)</u>

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

Il *risk free rate* alla data di stesura del presente documento è pari a **2.87%**.

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

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

f) <u>le aliquote fiscali (t, T)</u>

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

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

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

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

16.6 L'applicazione dei predetti parametri (con valori stimati in riferimento al 6 giugno 2019) determina i seguenti valori del tasso di remunerazione del capitale investito, validi per il primo periodo regolatorio di applicazione del presente Sistema tariffario:

a) WACC reale R_r: **6.03%**;

b) WACC nominale R: **7.09%**.

16.7 L'Autorità procede, entro il 15 settembre di ogni anno, ad aggiornare e rendere noto il tasso di remunerazione del capitale investito da utilizzare nell'ambito delle procedure di aggiornamento o revisione di cui all'articolo 43 del d.l. 201/2011.

17. Meccanismo di salvaguardia per le opere realizzate o in corso di realizzazione

17.1 La remunerazione spettante al concessionario sul CIN delle opere realizzate o in corso di realizzazione di cui al punto 2.17 è determinata sulla base del tasso interno di rendimento delle attività autostradali di cui al punto 3.1, lettera a), scaturente dall'applicazione del Sistema tariffario previgente, al lordo di oneri finanziari e imposte (TIR).

17.2 Il TIR è rappresentato dal tasso di attualizzazione che rende pari a zero il valore attuale netto dei flussi di cassa annui stimati, intercorrenti fra il 1° gennaio 2020 e la scadenza della concessione, determinati come descritto nella seguente tabella:

Voce	Rif.	Riferimento PEF modello unificato[2]	2019	2020	…	Anno scadenza concessione
Valore iniziale delle immobilizzazioni reversibili (al netto dell'eventuale valore dei servizi di costruzione da rendere in futuro)	a	(3.8) e/o (3.12)	X (con segno negativo)			
Flussi di liquidità	b	(1.13)		X	X	X
Oneri finanziari	c	da (2.30) a (2.36)		X	X	X
Imposte	d	(2.41)		X	X	X
Flussi di liquidità da attività accessorie	e	(2.2) al netto della relativa quota costi, da (2.6) a (2.17)		X	X	X
Flussi di liquidità da attività non pertinenti	f	(2.3) e (2.4) al netto della relativa quota costi, da (2.6) a (2.17)		X	X	X
Flussi di liquidità da variazione capitale circolante netto operativo	g	(1.5)		X	X	X
Valore finale delle immobilizzazioni reversibili	h	(3.8) e/o (3.12)				X
Totale	**a+b+c+d - (e+f+g) + h**		**X**	**X**	**X**	**X**

17.3 Il TIR e i dati di cui alla precedente tabella si riferiscono a quanto contenuto nell'ultimo Piano Economico Finanziario approvato dal concedente, opportunamente aggiornato per tenere conto (i) del grado di effettiva realizzazione degli investimenti e della loro eventuale riprogrammazione, e (ii) delle poste figurative eventualmente maturate.

[2] Riferimenti riportati nel Modello unificato di piano finanziario approvato con decreto interministeriale del 15 aprile 1997.

Sezione 3

18. Dinamica della componente tariffaria di gestione

18.1 La stima annuale della componente tariffaria di gestione deve essere tale da non superare il valore risultante dalla seguente dinamica, secondo la formula del *price cap*:

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

dove:

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

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

dove:

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

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

in cui:

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

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

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

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

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

X_t è l'indicatore di produttività annuale, di cui al punto 20.

18.2 Ai fini dell'applicazione di quanto sinteticamente indicato al punto 5.2, qualora ne ricorrano i presupposti, la componente tariffaria di gestione $T_{G,t+1}$ di cui al punto 18.1 deve intendersi comprensiva della sub-componente $T_{i,G,t+1}$, connessa ai costi incrementali riferiti a ciascun anno del periodo regolatorio, come stimati *ex ante*. Detta sub-componente, una volta conglobata nella componente tariffaria $T_{G,t+1}$, ne segue la dinamica per gli anni successivi, fino al termine del periodo regolatorio.

In particolare, si assume:

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

dove:

$\Delta C_{i,G,k,t+1}$ è il livello incrementale annuo dei costi di gestione, relativo agli *asset* entrati in esercizio all'anno t; in coerenza con il meccanismo delineato al punto 21 con riguardo ai costi di capitale, i costi incrementali di gestione legati all'entrata in funzione dei nuovi investimenti sono computabili a partire dall'anno successivo a quello di entrata in esercizio;

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

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

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

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

dove:

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

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

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

19. Tasso di inflazione programmato

19.1 La variabile $\hat{P}_{t+1}$, con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui al punto 18, corrisponde al tasso di inflazione programmata relativo all'anno di applicazione della tariffa, come risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile all'inizio di ciascun periodo regolatorio.

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

20. Obiettivo di incremento di produttività da efficientamento

20.1 Con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui al punto 18, X_t è l'indicatore di produttività (ossia il coefficiente di incremento della produttività annuo), da determinarsi per la concessione, secondo quanto stabilito dall'articolo 37, comma 2, lettera g), del d.l. 201/2011, con cadenza quinquennale.

20.2 Ai fini del calcolo dell'indicatore di produttività X_t, l'Autorità determina inizialmente, sulla base di analisi di *benchmark* sui costi efficienti effettuate a partire dai dati storici dei concessionari, secondo il metodo di analisi definito nella propria delibera n. 70/2016, la quantificazione dell'eventuale obiettivo in termini di percentuale complessiva di recupero di efficienza produttiva (X^*). A partire da tale ultimo valore, l'Autorità procede a determinare l'indicatore di produttività annuale X_t, che risulta dalla seguente relazione:

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

Per la concessione in oggetto, il valore della percentuale complessiva di recupero di efficienza produttiva X^* è pari a **10,62%**, mentre l'indicatore di produttività X_t da impiegarsi nella formula del *price cap* è pari a **2,22%**.

20.3 Ai fini della predisposizione del Piano Finanziario Regolatorio, l'indicatore di produttività annuale X_t è applicato a partire dal 1° gennaio 2020, come previsto al punto 32.1 e per i successivi cinque anni, fermo restando il relativo aggiornamento alla scadenza del periodo regolatorio.

20.4 Fermo restando il valore della percentuale complessiva di recupero X^*, il concedente può definire, in prima applicazione, una diversa imputazione dell'indicatore di produttività X_t rispetto a quella quinquennale prevista nella formula di cui al punto 20.2, al verificarsi di una delle seguenti condizioni:

a) inefficienza strutturale derivante da un'estesa chilometrica complessiva delle tratte autostradali oggetto della concessione inferiore alla soglia minima definita con delibera dell'Autorità n. 70/2016;

b) 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^* indicato al punto 20.2;

c) 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.

Al riguardo, il concedente sottopone le proprie determinazioni all'Autorità, al fine di consentire a quest'ultima di valutarne l'impatto sul Sistema tariffario, con particolare riferimento ai principi di cui al punto 7.2.

20.5 Fatto salvo quanto previsto al punto 20.6, i criteri e le metodologie di cui al punto 20.2 sono applicati per i successivi periodi regolatori, tramite l'effettuazione di nuove stime basate sull'aggiornamento del *dataset* agli ultimi dati disponibili, anche sulla base delle schede di contabilità analitica di cui alla Sezione 4, secondo la medesima formula. Di conseguenza, si procederà all'aggiornamento dei relativi valori nel Piano Economico Finanziario e nel Piano Finanziario Regolatorio.

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

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

21. Dinamica della componente tariffaria di costruzione

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

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

dove:

$C_{a,r,(t+1)}$ indica i costi di ammortamento, riferiti all'anno $t+1$, afferenti agli *asset* reversibili al termine del rapporto concessorio, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio, determinati in conformità a quanto previsto al punto 15.2, lettera a);

$C_{rc,rA,(t+1)}$ indica i costi di remunerazione del capitale, riferiti all'anno $t+1$, afferenti al CIN delle opere realizzate o in corso di realizzazione di cui al punto 2.17, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio, determinati in conformità a quanto previsto al punto 15.3;

$C_{rc,rP,(t+1)}$ indica i costi di remunerazione del capitale, riferiti all'anno $t+1$, afferenti al CIN delle opere da realizzare di cui al punto 2.18, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio, determinati in conformità a quanto previsto al punto 15.3;

$PF_{K,t+1}$ indica l'importo, di segno positivo o negativo, delle poste figurative di cui al punto 2.14, definite *ex ante*, volte ad assicurare per la tariffa, nel rispetto del principio della neutralità finanziaria, gradualità di variazione nel corso del periodo concessorio;

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

Il livello della componente $C_{a,r,(t+1)}$ è il costo di ammortamento, riferito agli *asset* reversibili al termine della concessione e sottoposti ad ammortamento con una o più delle metodologie di cui al punto 15.2, lettera a), determinato al 1° gennaio dell'anno $t+1$;

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

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

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

dove:

$CIN_{rA,(t+1)}$ indica il valore del CIN delle opere realizzate o in corso di realizzazione di cui al punto 2.17, al 1° gennaio dell'anno $t+1$, determinato sulla base di quanto di seguito specificato;

TIR indica il tasso interno di rendimento di cui al punto 17.2;

$CIN_{rP,(t+1)}$ indica il valore del CIN delle opere da realizzare di cui al punto 2.18, al 1° gennaio dell'anno $t+1$, determinato sulla base di quanto di seguito specificato;

R indica il tasso nominale di remunerazione del capitale investito (WACC) di cui al punto 16.6 lettera b).

In generale, la dinamica del capitale investito netto nel corso del periodo concessorio è determinata come segue:

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

dove:

$CIN_{(t+1)}$ indica il valore del capitale investito netto al 1° gennaio dell'anno $t+1$;

CIN_t indica il valore del capitale investito netto al 1° gennaio dell'anno t;

$C_{a,t}$ 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 Piano Finanziario Regolatorio; si precisa che la quota annuale di investimenti prevista per l'anno t non determina ammortamenti nel medesimo esercizio;

I_t indica la quota annuale di investimenti prevista per l'anno t, con riferimento alle opere oggetto dei piani di investimento, così come riportate nel Piano Finanziario Regolatorio, ammissibili secondo i criteri di cui al punto 12.3.

Il valore di CIN_t alla data del 1° gennaio 2020 corrisponde al livello del valore delle opere assentite già eseguite e non ancora ammortizzate a tale data, sulla base della classificazione di cui ai punti 2.17 e 2.18.

21.2 La stima annuale della componente tariffaria di costruzione, nel caso di opzione per CIN rivalutato, è basata sulla medesima formula di cui al punto 21.1, fatti salvi gli adeguamenti di seguito specificati.

Il livello delle componenti $C_{rc,rA,(t+1)}$ e $C_{rc,rP,(t+1)}$ è determinato nel seguente modo:

$$C_{rc,rA,(t+1)} = CIN_{rA,(t+1)} \cdot TIR_r$$

$$C_{rc,rP,(t+1)} = CIN_{rP,(t+1)} \cdot R_r$$

TIR_r indica il tasso interno di rendimento di cui al punto 17.2, convertito in termini reali utilizzando la stessa formula prevista al punto 16.1 per il tasso R;

R_r indica il tasso reale di remunerazione del capitale investito (WACC) di cui al punto 16.6 lettera a).

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

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

$\hat{P}_t$ indica il tasso di inflazione programmata relativo all'anno t, determinato secondo le modalità di cui al punto 19.

22. Dinamica della componente tariffaria per oneri integrativi

22.1 La stima annuale della componente tariffaria per oneri integrativi corrisponde al valore risultante dalla seguente dinamica:

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

dove:

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

$C_{OI,t+1}$ indica la quota annua dei costi correlati agli oneri integrativi riferibile all'anno $t+1$, come definita al punto 5.5;

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

22.2 L'eventuale componente degli oneri integrativi correlata alla gestione plurale sulle diverse tratte autostradali è sottoposta, nell'ambito del monitoraggio annuale di cui al punto 28, al medesimo meccanismo di adeguamento tariffario, correlato all'attuazione degli investimenti, previsto per la componente tariffaria di costruzione di cui al punto 25.

23. Adeguamento della tariffa unitaria media

23.1 La tariffa unitaria media di cui al punto 5.2, determinata *ex ante* secondo le modalità illustrate ai punti 18 e 21, è adeguata annualmente in esito al monitoraggio annuale di cui al punto 28, afferente alla qualità dei servizi e all'attuazione degli investimenti, con le seguenti modalità:

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

con:

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

dove:

$T^*_{G,t+1}$ è il livello della componente tariffaria di gestione di cui al punto 18, calcolato all'anno t ed effettivamente applicabile da parte del concessionario per l'anno $t+1$;

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

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

Q_t è il coefficiente rettificativo della componente tariffaria di gestione, di segno positivo o negativo, calcolato all'anno t e scaturente dall'applicazione dei meccanismi di penalità/premi di cui al punto 24, con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi;

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

$T_{K,t+1}$ è il livello della componente tariffaria di costruzione di cui al punto 21, determinato al momento della stipula della concessione con riferimento all'anno $t+1$;

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

- del meccanismo di cui al punto 25, con riferimento all'attuazione degli investimenti, che tiene conto della quota di investimenti effettivamente realizzati rispetto a quanto programmato, nonché dell'eventuale correlata penalità;

- delle necessarie variazioni alle poste figurative di cui al punto 26, finalizzate ad assicurare, nel rispetto del principio della neutralità finanziaria, la gradualità delle variazioni tariffarie nel corso del periodo concessorio.

23.2 Al fine di tenere conto di quanto previsto al punto 5.3, l'adeguamento della tariffa unitaria media integrata scaturisce dall'applicazione della seguente formula:

$$T_{t+1}^{*\prime} = T_{t+1}^{*} + T_{OI,t+1}$$

$T_{OI,t+1}$ è il livello della componente tariffaria per oneri integrativi, di cui al punto 22.1.

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

24.1 Con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui al punto 23, la variabile Q_t corrisponde al coefficiente rettificativo della componente tariffaria di gestione $T_{G,t+1}$, da applicare per l'anno $t+1$, di segno positivo o negativo, calcolato all'anno t.

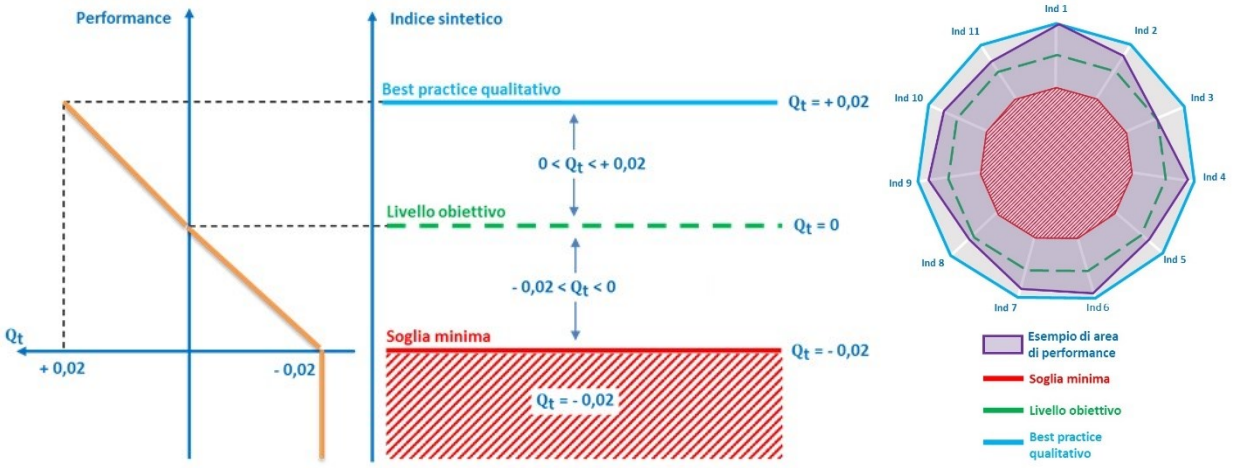
24.2 Il meccanismo di penalità/premi è basato su un *panel* di indicatori, come illustrato nei punti seguenti.

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

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

$$MAX\ (Q_t) = +0{,}02$$

24.4 Il meccanismo di bonus/malus ed i relativi livelli qualitativi sono rappresentati nella figura seguente, relativa all'indice sintetico che viene calcolato come media pesata di tutti gli indicatori *j-esimi* (v. punto 24.8).



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

- soglia minima ($Iq_{Soglia\ minima,\ j}$): soglia in corrispondenza della quale il meccanismo bonus/malus assume il valore minimo, pari a $min(Q_t) = -0{,}02$.
  Tale soglia deve essere definita dal concedente in funzione dei minimi standard qualitativi per l'indicatore *j-esimo*, che non possono in ogni caso essere inferiori ai corrispondenti valori registrati

in passato. La soglia definita ha l'obiettivo di disincentivare il concessionario ad assumere livelli prestazionali al di sotto degli standard minimi richiesti e tollerabili dall'utenza;

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

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

- la previsione da parte del concedente di un periodo iniziale di transizione, finalizzato all'individuazione preliminare ed alla misurazione oggettiva dei distinti livelli degli indicatori di qualità, della durata massima di 24 mesi;
- la sussistenza di eventuali stati di emergenza, quali risultanti da specifici provvedimenti in tal senso adottati dagli organismi competenti, che interessano le tratte gestite dal concessionario nella definizione delle soglie di qualità.

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

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

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

  ove il valore di $Q_{t,j}$ si determina in base al posizionamento del valore di Iq_j tra i valori $Iq_{Soglia\ minima,\ j}$ e $Iq_{obiettivo,\ j}$, mediante interpolazione lineare;
- se tutte le dimensioni Iq_j sono al di sopra del livello obiettivo, per ciascun indicatore j-esimo si deve rispettare i la seguente disequazione:

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

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

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

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

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

- velocità media di percorrenza del flusso veicolare;
- disponibilità dell'infrastruttura (presenza di cantieri, in particolare in ore di punta e periodi vacanzieri);
- fluidità ai caselli (per esempio, disponibilità delle casse automatiche ai caselli e efficienza del sistema Telepass);
- stato della pavimentazione (difetti del manto stradale);
- aggiornamento dinamico delle informazioni tramite panelli a messaggio variabile[3];
- predisposizione di adeguate aree di sosta (rispetto alla superficie complessiva) riservate ai veicoli per l'autotrasporto di merci[4];
- impiego di *Intelligent Transportation Systems (ITS)*, anche al fine di efficientare la logistica e perseguire l'ottimizzazione dell'utilizzo dell'infrastruttura da parte dei veicoli pesanti e dei veicoli leggeri;
- disponibilità di servizi di connettività (radio-mobile) e copertura del segnale radio sulla rete autostradale, interoperabili, aperti, ed in linea con le più avanzate e consolidate tecnologie del settore delle telecomunicazioni;
- impiego di sistemi automatici per il monitoraggio strutturale delle infrastrutture (in particolare opere di attraversamento, muri di sostegno, rilevati e gallerie autostradali);
- impiego di tecnologie *free flow* per l'esazione delle tariffe autostradali in grado di evolvere verso soluzioni interoperabili a livello comunitario;
- *customer satisfaction* rispetto ai livelli di servizio complessivo e specifico per aree di interesse definite dal concedente;
- impiego di barriere di sicurezza laterali in ragione della loro conformità alla normativa tecnica vigente;
- impiego di barriere antirumore, in attuazione del Piano di Risanamento acustico ambientale previsto dalla legge 26 ottobre 1995, n. 447 e successivi decreti attuativi.

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

---

[3] Tali informazioni dovranno rispettare i contenuti minimi previsti dai regolamenti (UE) n. 885/2013 e (UE) n. 886/2013, rispetto ai quali l'Autorità di regolazione dei trasporti assume le funzioni di organo nazionale indipendente di cui rispettivamente agli articoli 8 e 9 dei citati regolamenti.

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

25. Adeguamento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti

25.1 Con riferimento alla formula di adeguamento tariffario di cui al punto 23.1, la componente $\Delta T_{K,(t+1)}$ è costituita da due sub-componenti, con le seguenti modalità:

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

Tali sub-componenti rispondono a diversi obiettivi:

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

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

con

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

dove:

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

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

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

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

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

$$H_{K,(t+1)} = -(\gamma_t \cdot R) \cdot \left|\Delta T_{I,K,(t+1)}\right|$$

dove:

γ_t indica la quota di investimenti non realizzati per responsabilità imputabile al concessionario, cumulati fino all'anno t, rispetto al totale degli investimenti non realizzati nel medesimo periodo;

R indica il tasso di remunerazione del capitale investito (WACC), come determinato sulla base di quanto previsto al punto 16.

26. Poste figurative

26.1 È possibile, *ex ante*, prevedere, per ciascun anno del periodo concessorio, l'inclusione delle poste figurative di cui al punto 2.14, al fine di anticipare o posticipare la contabilizzazione dei costi ammessi rispetto all'anno di effettiva competenza, a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico-finanziaria all'interno del periodo concessorio di cui al punto 4.2, lettera c). Tali poste figurative *ex ante* sono ricomprese nella formula di cui al punto 21.

26.2 Per assicurare il mantenimento della neutralità economico-finanziaria, il livello delle poste figurative, per gli anni da $t+1$ alla fine del periodo concessorio, deve essere annualmente ricalcolato sulla base dei meccanismi di adeguamento annuale della componente tariffaria di costruzione. La componente $\Delta T_{K,(t+1)}$ di cui al punto 25 deve essere pertanto ulteriormente adeguata a seguito di tale ricalcolo.

27. Meccanismo di contenimento dei maggiori ricavi mediante *revenue sharing*

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

27.2 Detto maggiore ricavo sarà calcolato come differenza tra:

- i ricavi, al netto degli oneri di cui al punto 8, scaturiti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata ai volumi di traffico effettivo consuntivato;
- i ricavi, al netto degli oneri di cui al punto 8, scaturenti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata ai volumi traffico previsto *ex ante* maggiorato del 2% (ricavi soglia).

27.3 Per i periodi regolatori successivi al primo periodo regolatorio di applicazione del presente Sistema tariffario, al fine di una corretta definizione dei costi operativi, si tiene adeguatamente conto del meccanismo di *revenue sharing* di cui al punto 27.1.

28. Monitoraggio annuale della qualità e degli investimenti

28.1 Sulla base dei dati consuntivi e pre-consuntivi disponibili al 30 settembre di ogni anno, il concessionario formula al concedente, trasmettendola per conoscenza all'Autorità, la proposta di aggiornamento tariffario annuale comprensiva di tutte le informazioni necessarie per la determinazione delle componenti tariffarie integrative ($\Delta T_{G,t+1}$ e $\Delta T_{K,t+1}$) di cui al punto 23, comprendente la conseguente proposta di aggiornamento del Piano Finanziario Regolatorio.

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

a) ai coefficienti di cui al punto 24;
b) ai coefficienti α_t e Υ_t, di cui al punto 25;
c) al ricalcolo delle poste figurative di cui al punto 26.

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

28.3 Entro i successivi 15 giorni, il concessionario procede all'eventuale conseguente aggiornamento del Piano Finanziario Regolatorio e lo trasmette al concedente e all'Autorità.

28.4 Entro 15 giorni dal ricevimento della documentazione di cui al punto 28.3, l'Autorità formula eventuali rilievi al concedente, per i profili di propria competenza.

29. Principi e criteri tariffari relativi all'eventuale protrarsi della gestione oltre la scadenza della concessione

29.1 Qualora alla scadenza della concessione non risulti possibile il subentro del nuovo concessionario senza soluzione di continuità, il concessionario uscente, nell'ambito di quanto stabilito convenzionalmente circa l'obbligo di proseguimento nella gestione ordinaria dell'infrastruttura e fatte salve specifiche disposizioni che dovessero regolare la quantificazione degli eventuali benefici netti registrabili nel periodo compreso tra la data di scadenza della concessione e la data di effettivo subentro, fa riferimento ai seguenti criteri di regolazione tariffaria:

a) la dinamica della componente tariffaria di gestione è determinata dal trascinamento di quella vigente alla scadenza della concessione, incrementata annualmente, a partire dal 1° gennaio dell'anno successivo, sulla base del tasso di inflazione programmata di cui al punto 19;
b) la dinamica della componente tariffaria di costruzione è determinata annualmente, sulla base di quanto stabilito al punto 21, ad eccezione delle poste figurative, fatta salva la sua immediata interruzione al verificarsi del completo ammortamento del capitale investito netto eventualmente esistente. Al riguardo:
    i. l'ammortamento è riconosciuto nella misura di una quota annua pari alla media di quelle relative agli ultimi tre anni della concessione;
    ii. il tasso di remunerazione da applicare è quello reso disponibile dall'Autorità per l'ultimo anno di validità della concessione.

Sezione 4

30. Obblighi di separazione contabile

30.1 A partire dal primo anno di applicazione del presente Sistema tariffario, il concessionario, adottando i criteri di costo definiti nella Sezione 2, è tenuto ad allocare le componenti economiche e patrimoniali, in coerenza con i bilanci di esercizio:

a) alle singole tratte autostradali, come identificate nell'oggetto della concessione;

b) alle singole attività come definite dal punto 3, con specificazione delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché delle operazioni intervenute con parti correlate.

30.2 Il binomio tratta-attività costituisce l'unità elementare di riferimento per il concessionario, al fine di adempiere agli obblighi di separazione contabile.

30.3 Ai fini della redazione della contabilità regolatoria, le suddette componenti economiche e patrimoniali potranno risultare di pertinenza:

a) diretta ed esclusiva di una specifica attività e tratta;

b) di una pluralità di tratte e/o attività, in tal caso allocabili in base a specifici *driver*;

c) dell'insieme delle tratte e delle attività (incluse le spese generali), in tal caso allocabili in base a *driver* aggregati.

30.4 All'allocazione diretta ed esclusiva il concessionario provvede per le componenti economiche e patrimoniali che, in base ad evidenze documentali, risultino oggettivamente ed esclusivamente allocabili a specifiche attività o tratte.

30.5 Per le componenti economiche e patrimoniali di pertinenza di una pluralità di tratte e/o attività, l'allocazione a ciascuna di esse dovrà avvenire il più oggettivamente ed analiticamente possibile, sulla base di *driver* scelti in ragione della loro idoneità a misurare i consumi di risorse o la destinazione degli *asset* nell'ambito di una specifica attività o tratta. I *driver* utilizzati devono essere evidenziati nelle note illustrative alla contabilità regolatoria.

30.6 In linea generale ed in carenza di differenti criteri di pari trasparenza ed oggettività, la citata allocazione pro quota per singola tratta è effettuabile sulla base di uno o più dei seguenti parametri:

- volume di traffico registrato;
- transiti;
- estensione chilometrica;
- caratteristiche strutturali e altimetriche dell'infrastruttura autostradale;
- grado di obsolescenza dell'infrastruttura autostradale e degli impianti ad essa asserviti.

30.7 Le componenti economiche e patrimoniali ascrivibili al complesso delle tratte e delle attività del concessionario, nonché quelle non diversamente ripartibili tra le varie attività e/o tratte sulla base di *driver* pertinenti ed obiettivi, sono allocate alle varie attività e/o tratte in proporzione alle quantità precedentemente allocate in via diretta e pro-quota.

31. Obblighi informativi al concedente e all'Autorità

31.1 Fatto salvo l'esercizio delle proprie prerogative con riferimento ai dati eventualmente non disponibili, l'Autorità, a partire dal primo anno di applicazione del presente Sistema tariffario, per le verifiche sugli

obblighi di separazione contabile di cui al punto 30 e per la generale attività di monitoraggio, si avvale delle schede di contabilità analitica compilate da ciascun concessionario nell'ambito del pertinente Sistema Informativo operante presso la Direzione Generale per la vigilanza sulle concessioni autostradali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

31.2 Il concessionario è comunque tenuto a redigere ed aggiornare annualmente il Piano Finanziario Regolatorio, in conformità allo schema adottato dall'Autorità (Allegato - Tabella 1).

Sezione 5

32. Applicazione del Sistema tariffario

32.1 Il Sistema tariffario si applica con decorrenza dal 1° gennaio 2020.

32.2 Ai fini dell'applicazione dell'articolo 43 del d.l. 201/2011, con particolare riferimento alla verifica dell'applicazione dei criteri di determinazione delle tariffe, il concedente trasmette all'Autorità:

a) un aggiornamento del Piano Economico Finanziario, elaborato dal concessionario sulla base del Sistema tariffario previgente, secondo le modalità di cui al punto 17.3, per il periodo fino alla scadenza della concessione;

b) il calcolo, a cura del concessionario, del Tasso interno di rendimento di cui al punto 17.2, sulla base dei dati consuntivi e pre-consuntivi disponibili;

c) un nuovo Piano Economico Finanziario e Piano Finanziario Regolatorio, elaborato dal concessionario sulla base del presente Sistema tariffario, con Anno base 2018, per il periodo dal 1° gennaio 2020 fino alla scadenza della concessione;

d) le proprie valutazioni sulla documentazione di cui alle precedenti lettere a), b) e c).

Le attività di cui alle lettere a) e b) tengono conto anche degli eventuali periodi regolatori precedenti per i quali non si sia perfezionato l'iter di aggiornamento del Piano Economico Finanziario.

32.3 L'Autorità rilascia il parere di competenza entro 30 giorni dal ricevimento della documentazione di cui al punto 32.2, fatte salve eventuali ulteriori esigenze istruttorie.

ALLEGATO

Tabella 1 Schema di Piano Finanziario Regolatorio

				P1 - Primo periodo tariffario					P2		P5		P6 - Sesto periodo tariffario				
		Anno Base	*Anno Ponte*	*1*	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*24*	*25*	*26*	*27*	*28*	*29*	*30*
Volumi di traffico previsti (000 veicoli/km)	T*																
Volumi di traffico medi annui per periodo regolatorio (000 veicoli/km)	**T**																
COMPONENTE TARIFFARIA DI GESTIONE (in migliaia di euro)																	
Costi operativi totali ammessi *(comprensivi delle attività accessorie)*	**A**																
Utilizzo di fondo accantonamento per rinnovi	**A'**																
Costi operativi incrementali da nuovi investimenti	**A''**																
Costi operativi incrementali da sopravvenienze normative e regolamentari	**A'''**																
Ricavi da attività accessorie *(in deduzione)*	B																
Costi operativi totali ammessi netti	**C=A+A'-B**																
Immobilizzazioni non reversibili al 1/1	D																
Ammortamento tecnico-economico annuo	E'																
Remunerazione annua	E''																
Costi di capitale totali ammessi	**F=E'+E''**																
Costi totali afferenti a componente tariffaria di gestione	**H=C+F**																
Componente tariffaria di gestione unitaria	**I**																
Componente tariffaria di gestione unitaria incrementale	**I'**																
COMPONENTE TARIFFARIA DI COSTRUZIONE (in migliaia di euro)																	
CIN beni reversibili "ante"																	
Opere eseguite e non ammortizzate alla data di entrata in vigore del Sistema Tariffario	J																
Immobilizzazioni reversibili al 1/1	K																
Opere in corso al 1/1	L																
Valore residuo a fine concessione	M																
Totale capitale investito netto di costruzione	N=J+K+L-M																
CIN beni reversibili "post"																	
Opere eseguite e non ammortizzate alla data di entrata in vigore del Sistema Tariffario	J'																
Immobilizzazioni reversibili al 1/1	K'																
Opere in corso al 1/1	L'																
Valore residuo a fine concessione	M'																
Totale capitale investito netto di costruzione	N'=J'+K'+L'-M'																
Ammortamento finanziario annuo CIN complessivo	O																
Remunerazione annua CIN "ante"	P																
Remunerazione annua CIN "post"	P'																
Costi totali afferenti a componente tariffaria di costruzione	**Q=O+P+P'**																
Componente tariffaria di costruzione unitaria	**R=Q/T***																
Poste figurative annue	**S**																
COMPONENTE PER ONERI DI CONCESSIONE (in migliaia di euro)																	
Costo annuo per onere di concessione 1	U1																
Costo annuo per onere di concessione 2	U2																
Costi totali afferenti a componente tariffaria per oneri di concessione	U=U1+U2																
Componente tariffaria per oneri di concessione unitaria	**V=U/T***																
TARIFFA UNITARIA MEDIA - RICAVI - COSTI																	
Tariffa unitaria media ***(con eventuali poste figurative)***	**W**																
Ricavi da traffico previsti	**Y=W·T***																
Costi totali previsti	**Z=H+Q+U**																

ANALISI DEI FLUSSI DI CASSA

Valore attuale netto: ricavi da traffico previsti	-
Valore attuale netto: costi totali previsti	-
Valore attuale netto: poste figurative	-