



AGGIORNAMENTO DEL SISTEMA TARIFFARIO DI PEDAGGIO  
RELATIVO ALLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI DI CUI  
ALL'ARTICOLO 37, COMMA 2, LETTERA G), DEL D.L.  
201/2011.

---

Documento di consultazione.

*Allegato "A" alla delibera n. 75/2025 del 15 maggio 2025.*

**ART**

## SOMMARIO DEL DOCUMENTO

SOMMARIO DEL DOCUMENTO .....	2
INDICE DELLE TABELLE .....	4
INDICE DELLE ABBREVIAZIONI.....	4
<b>TITOLO 1. ASPETTI GENERALI.....</b>	<b>5</b>
<b>Capo 1 Principi e criteri del Sistema tariffario.....</b>	<b>5</b>
Misura 1 Oggetto della regolazione .....	5
Misura 2 Definizioni .....	5
Misura 3 Finalità del Sistema tariffario .....	8
Misura 4 Principi generali.....	10
Misura 5 Entrata in vigore .....	11
<b>Capo 2 Procedimenti dell’Autorità afferenti al Sistema tariffario.....</b>	<b>11</b>
Misura 6 Rilascio dei Pareri sugli aggiornamenti/revisioni del PEF e del PFR .....	11
Misura 7 Rilascio dei Pareri sugli adeguamenti annuali dei livelli tariffari .....	12
<b>TITOLO 2. SISTEMA TARIFFARIO PER CONCESSIONI AFFIDATE SULLA BASE DI UNO SCHEMA DI CONVENZIONE DEFINITO DALL’AUTORITÀ.....</b>	<b>13</b>
<b>Capo 1 Aspetti generali .....</b>	<b>13</b>
Misura 8 Ambito di applicazione.....	13
<b>Capo 2 Modifiche e integrazioni ai Sistemi tariffari .....</b>	<b>13</b>
Misura 9 Verifica delle condizioni di equilibrio economico-finanziario della concessione.....	13
Misura 10 Individuazione delle attività pertinenti .....	17
Misura 11 Tariffa unitaria media e modulazione tariffaria .....	17
Misura 12 Criteri di ammissibilità dei costi operativi .....	18
Misura 13 Trattamento dei margini da attività commerciali .....	19
Misura 14 Capitale investito netto .....	20
Misura 15 Principi per la quantificazione degli investimenti in beni reversibili .....	21
Misura 16 Criteri di determinazione dei costi di capitale.....	21
Misura 17 Tasso di remunerazione del capitale investito .....	24
Misura 18 Tasso di inflazione programmato .....	24
Misura 19 Dinamica della componente tariffaria di costruzione .....	24
Misura 20 Meccanismi di penalità/premi con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi .....	26
Misura 21 Adeguamento tariffario correlato all’attuazione degli investimenti .....	32
Misura 22 Poste figurative .....	36
Misura 23 Meccanismo di contenimento dei maggiori ricavi mediante <i>revenue sharing</i> .....	38
<b>TITOLO 3. SISTEMA TARIFFARIO PER CONCESSIONI IN ESSERE DI CUI ALL’ARTICOLO 43, COMMA 1 E, PER GLI ASPETTI DI COMPETENZA, COMMA 2, DEL D.L. 201/2011.....</b>	<b>39</b>
<b>Capo 1 Aspetti generali .....</b>	<b>39</b>
Misura 24 Ambito di applicazione e misure transitorie .....	39
<b>Capo 2 Modifiche e integrazioni ai Sistemi tariffari .....</b>	<b>40</b>
Misura 25 Verifica delle condizioni di equilibrio economico-finanziario della concessione.....	40
Misura 26 Individuazione delle attività pertinenti .....	43
Misura 27 Tariffa unitaria media e modulazione tariffaria .....	44
Misura 28 Criteri di ammissibilità dei costi operativi .....	45
Misura 29 Trattamento dei margini da attività commerciali .....	46
Misura 30 Capitale investito netto .....	46
Misura 31 Principi per la quantificazione degli investimenti in beni reversibili .....	47

Misura 32	Criteri di determinazione dei costi di capitale.....	48
Misura 33	Tasso di remunerazione del capitale investito .....	51
Misura 34	Tasso di inflazione programmato .....	51
Misura 35	Dinamica della componente tariffaria di costruzione .....	51
Misura 36	Meccanismi di penalità/premi con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi .....	53
Misura 37	Adeguamento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti .....	59
Misura 38	Poste figurative .....	62
Misura 39	Meccanismo di contenimento dei maggiori ricavi mediante <i>revenue sharing</i> .....	65
<b>TITOLO 4. REMUNERAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO .....</b>		<b>67</b>
<b>Capo 1</b>	<b>Tasso di remunerazione del capitale investito .....</b>	<b>67</b>
Misura 40	Metodologia per la determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito .....	67
Misura 41	Procedura di aggiornamento del tasso di remunerazione del capitale investito .....	70
<b>TITOLO 5. CONTABILITA' REGOLATORIA, STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA E DI MONITORAGGIO .....</b>		<b>71</b>
<b>Capo 1</b>	<b>Aspetti generali .....</b>	<b>71</b>
Misura 42	Finalità.....	71
<b>Capo 2</b>	<b>Separazione contabile e contabilità regolatoria .....</b>	<b>71</b>
Misura 43	Obblighi di separazione contabile .....	71
Misura 44	Criteri di allocazione.....	72
Misura 45	Obblighi informativi all'Autorità.....	73
<b>Capo 3</b>	<b>Strumenti di costruzione tariffaria e monitoraggio.....</b>	<b>74</b>
Misura 46	Obblighi informativi all'Autorità per l'elaborazione, l'aggiornamento o la revisione del PEF .....	74
Misura 47	Obblighi informativi all'Autorità per l'adeguamento annuale dei livelli tariffari .....	76
<b>TITOLO 6. ANNESSI.....</b>		<b>78</b>

## INDICE DELLE TABELLE

<b>Tabella 1.</b>	Nuove concessioni affidate sulla base di schemi di convenzione definiti dall'Autorità .....	13
<b>Tabella 2.</b>	Concessioni in essere.....	39
<b>Tabella 3.</b>	Comparables per il calcolo del parametro $\beta$ .....	70

## INDICE DELLE ABBREVIAZIONI

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

## TITOLO 1. ASPETTI GENERALI

---

### Capo 1 Principi e criteri del Sistema tariffario

---

#### Misura 1 Oggetto della regolazione

---

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

#### Misura 2 Definizioni

---

1. La misura che segue sostituisce (i) la Misura 2 dell'Allegato A alle delibere di cui alla Tabella 1 della Misura 8 e (ii) la Misura 2 dell'Allegato A alle delibere di cui alla Tabella 2 della Misura 22:

**"1. Concessione autostradale:** contratto a titolo oneroso, stipulato per iscritto, in virtù del quale un Ente concedente (di seguito: concedente) affida ad un operatore economico (di seguito: concessionario) la progettazione, realizzazione e gestione e manutenzione di una o più tratte autostradali, nonché l'esecuzione di lavori sulle medesime, riconoscendo a titolo di corrispettivo – fatti salvi eventuali interventi pubblici di sostegno –

unicamente il diritto di gestire le opere oggetto del contratto, con assunzione in capo al concessionario del rischio operativo legato alla realizzazione dei lavori e alla gestione dei servizi.

**2. Utenti autostradali:** i soggetti che, per scopi professionali o non professionali, utilizzano o intendono utilizzare le tratte autostradali oggetto di concessione, nonché i servizi erogati nelle pertinenze di servizio delle stesse.

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

**4. Rischio operativo:** il rischio connesso alla realizzazione dei lavori e alla gestione dei servizi di cui alla concessione autostradale ed esplicitato nella Matrice dei rischi, da considerarsi trasferito al concessionario quando, in condizioni operative normali, non sia garantito il recupero degli investimenti effettuati o dei costi sostenuti per la gestione dei lavori o dei servizi oggetto della concessione. Comprende: (i) il rischio associato alla domanda effettiva di lavori o servizi che sono oggetto del contratto, e (ii) il rischio associato all'offerta dei lavori o servizi che sono oggetto del contratto, in particolare il rischio che la fornitura di servizi non corrisponda al livello qualitativo e quantitativo dedotto in contratto. La parte del rischio trasferita al concessionario deve comportare una effettiva esposizione alle fluttuazioni del mercato tale per cui ogni potenziale perdita stimata subito dal concessionario non sia puramente nominale o trascurabile.

**5. Equilibrio economico-finanziario:** la contemporanea presenza delle condizioni di convenienza economica e sostenibilità finanziaria, attestata dagli indicatori di cui al presente atto, che sussiste quando – nel rispetto del principio di assunzione del rischio operativo da parte del concessionario – i ricavi attesi della concessione sono in grado di coprire i costi operativi e i costi di investimento, di remunerare e rimborsare il capitale di debito e di remunerare il capitale di rischio.

**6. Sistema tariffario:** insieme delle misure regolatorie finalizzate alla determinazione dei livelli tariffari da applicare agli utenti autostradali che utilizzano le tratte autostradali oggetto di concessione in condizione di piena disponibilità dell'infrastruttura, al fine di assicurare, nel rispetto dei principi di efficienza produttiva delle gestioni e di contenimento dei costi per gli utenti, l'equilibrio economico-finanziario della stessa concessione, in ragione dell'effettivo rischio operativo assunto dal concessionario.

**7. Periodo concessorio:** il periodo di durata della concessione previsto dalla convenzione, sulla base del quale sono redatti il Piano Economico Finanziario (di seguito: PEF) e, per ogni periodo regolatorio di cui si compone il periodo concessorio, il Piano Finanziario Regolatorio (di seguito: PFR).

**8. Periodo regolatorio:** il periodo di cinque anni, al termine del quale sono soggetti ad aggiornamento il PEF ed il PFR, nel rispetto dei principi e dei criteri stabiliti nel presente documento, anche correlativamente alla revisione dei parametri del price cap (tra i quali i costi riferibili all'Anno base, le previsioni di traffico e l'indicatore di produttività X) e del WACC, nonché dei valori di soglia per la valutazione della qualità dei servizi resi dal concessionario.

**9. Weighted average cost of capital (WACC):** metodologia di determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito, basata sul costo medio ponderato delle fonti di finanziamento (capitale di rischio e capitale di debito) – rispettivamente afferenti alle attività autostradali ed alle attività accessorie di cui alla Misura 3 – da utilizzare quale tasso di remunerazione del capitale investito secondo la disciplina di cui alla Misura 16 [ovvero 14];

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

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

dall'Autorità, e rimane invariato per tutta la durata della concessione rispetto al valore quantificato in sede di prima applicazione.

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

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

**14. Price cap:** il metodo di definizione e adeguamento tariffario, applicato alla componente tariffaria di gestione, che identifica un vincolo superiore alla dinamica, per ciascun anno del periodo regolatorio, nonché un riallineamento della stessa, attraverso l'applicazione dell'indicatore di produttività  $X_t$ .

**15. Modello econometrico delle frontiere di efficienza:** il modello, adottato dall'Autorità con delibera n. 70/2016 e con i relativi eventuali aggiornamenti, per stimare, sulla base di analisi di benchmark effettuate a partire dai dati storici dei concessionari autostradali nazionali, l'efficienza di scala e di costo delle concessionarie autostradali italiane.

**16. Percentuale complessiva di recupero di efficienza produttiva  $X^*$ :** percentuale complessiva di recupero di produttività da parte dei concessionari, fissata dall'Autorità, per singola concessione, con cadenza quinquennale, secondo quanto stabilito dall'articolo 37, comma 2, lettera g), del d.l. 201/2011.

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

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

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

**20. Asset dismessi:** gli asset reversibili che, in anticipo rispetto alla data di completo ammortamento ai fini tariffari, risultano fisicamente smantellati ovvero, pur fisicamente integri, risultano esclusi dal ciclo produttivo e, conseguentemente, non rivestono più utilità per gli utenti autostradali.

**21. Oneri integrativi:** gli eventuali oneri specifici, ivi comprese le partite rettificative dei costi regolatori, di cui tenere conto – fermo restando quanto previsto dall'articolo 192 del Codice – nel calcolo dei livelli tariffari applicati agli utenti, secondo modalità e tempistiche predeterminate, in conseguenza di obblighi:

a. di natura normativa, tra i quali l'onere di cui all'articolo 12, comma 2, lettera b), della l. 193/2024, relativo al recupero dei finanziamenti pubblici concessi per la realizzazione del sistema infrastrutturale autostradale a pedaggio, nonché dei costi delle opere di adduzione, sostenuti direttamente o indirettamente dal concedente, e degli impianti finalizzati al migliore funzionamento del sistema autostradale a pedaggio ai fini del decongestionamento del traffico;

b. di natura convenzionale, connessi all'affidamento in concessione, previa valutazione dell'Autorità in riferimento alla rispettiva natura e quantificazione.

**22. Piano Finanziario Regolatorio (PFR):** il modello unificato di pianificazione finanziaria-regolatoria, che il concessionario redige per ciascun periodo regolatorio in conformità allo schema adottato dall'Autorità (Annesso Y2 di cui al Titolo 5 dell'Allegato A alla delibera n.   /2025 del   /2025), da allegare alla convenzione e da aggiornare annualmente, per la verifica di conformità del Sistema tariffario adottato.

**23. Programma degli Investimenti:** documento validato dal concedente e allegato al PFR, da aggiornare annualmente, e relativo alla programmazione degli investimenti per ciascun periodo regolatorio, che il concessionario redige in conformità allo schema adottato dall'Autorità (Annesso Y1 di cui al Titolo 5 dell'Allegato A alla delibera n. 119/2017 del 11/11/2017) e che, tra l'altro, individua puntualmente, per ciascuno degli interventi riconosciuti in tariffa nel PEF, la tipologia dell'opera, la tratta autostradale di pertinenza, nonché il cronoprogramma di realizzazione con dettaglio della ripartizione annuale della relativa spesa.

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

**25. Revenue sharing:** il meccanismo di salvaguardia finalizzato a trasferire direttamente agli utenti i benefici derivanti da eventuali maggiori ricavi correlati allo scostamento, oltre una determinata soglia di tolleranza, tra le stime dei ricavi scaturenti dai volumi di traffico riportati nel PFR e i relativi valori a consuntivo.

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

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

**28. Opere da realizzare:** con riferimento a ciascuna delle concessioni vigenti alla data di entrata in vigore del d.l. 201/2011 – di cui all'articolo 43, comma 1 e, per gli aspetti di competenza, comma 2, del medesimo decreto – ai fini tariffari si intendono da realizzare le opere assentite dal concedente: (i) per le quali, alla data di pubblicazione della delibera dell'Autorità di prima approvazione del rispettivo Sistema tariffario sul sito web dell'Autorità, non sia ancora intervenuta la stipula del contratto di affidamento dei lavori o, se antecedente, la consegna dei lavori, oppure (ii) che siano oggetto di nuovi atti aggiuntivi alla convenzione.

**29. Tratta elementare:** segmento di rete autostradale compreso tra un punto di ingresso e/o uscita ed il successivo.

### Misura 3 Finalità del Sistema tariffario

1. La misura che segue: (i) sostituisce la Misura 4 dell'Allegato A alle delibere di cui alla Tabella 1 della Misura 8, ad eccezione della delibera n. 119/2017, (ii) sostituisce la Misura 4 dell'Allegato A alle delibere di cui alla Tabella 2 della Misura 22, (iii) integra l'Allegato A alla menzionata delibera n. 119/2017, come Misura 2-bis:

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

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

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

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

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

**Misura 4    Principi generali**

1. La misura che segue sostituisce (i) la Misura 1 dell'Allegato A alle delibere di cui alla Tabella 1 della Misura 8 e (ii) la Misura 1 dell'Allegato A alle delibere di cui alla Tabella 2 della Misura 22:

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

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

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

---

**Misura 5    Entrata in vigore**

---

1. Le misure del presente provvedimento si applicano alle concessioni in essere attraverso atti aggiuntivi stipulati tra concedente e concessionario in occasione del primo aggiornamento o revisione del piano economico-finanziario del concessionario successivo alla data di adozione del presente provvedimento.
2. Per le concessioni con periodo regolatorio in corso alla data di approvazione del presente provvedimento, ma con PEF non ancora definitivamente approvato ed efficace, le misure di cui al Titolo 2 e al Titolo 3 si applicano a partire dal 1° gennaio 2026.
3. Per quanto riguarda la disciplina della remunerazione del capitale investito e della tenuta della contabilità regolatoria per le concessioni in essere, a decorrere dal 1° gennaio 2026 si applicano le misure di cui al Titolo 4 e al Titolo 5.

---

**Capo 2    Procedimenti dell’Autorità afferenti al Sistema tariffario**

---

---

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

---

1. Ai fini dell’esercizio delle prerogative dell’Autorità come definite all’articolo 14 della l. 193/2024, il concedente trasmette, entro il 30 agosto dell’Anno ponte con riferimento ad ogni periodo regolatorio, all’Autorità:
  - a) il nuovo PFR e il nuovo PEF, elaborati dal concessionario sulla base del presente Sistema tariffario, rispettivamente per il nuovo periodo regolatorio e fino alla scadenza della concessione.
  - b) in caso di prima applicazione del Sistema tariffario con specifico riferimento a ciascuna delle concessioni vigenti alla data di entrata in vigore del d.l. 201/2011 – di cui all’articolo 43, comma 1 e, per gli aspetti di competenza, comma 2, del medesimo decreto:
    - i) un aggiornamento del PEF, elaborato dal concessionario sulla base del Sistema tariffario previgente, per il nuovo periodo regolatorio e fino alla scadenza della concessione, sulla base delle stesse assunzioni, in termini di investimenti programmati e di livelli di traffico stimati, adottate per il Piano di cui alla lettera a);
    - ii) il calcolo, a cura del concessionario, del conseguente Tasso interno di rendimento previgente, valutato al 31 dicembre dell’Anno ponte;
  - c) le proprie valutazioni sulla documentazione di cui alle precedenti lettere a) e b).
2. Le attività di cui alla lettera b) tengono conto anche degli eventuali periodi regolatori precedenti per i quali non si sia perfezionato l’iter di aggiornamento del PEF.
3. L’Autorità rilascia il parere vincolante di competenza entro 30 giorni dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti. Il termine può essere prorogato, su richiesta dell’Autorità, di ulteriori 15 giorni per eventuali motivate esigenze istruttorie. Nel caso in cui le informazioni risultino incomplete, errate o inesatte, i suddetti termini si considerano sospesi fino al ricevimento della documentazione corretta e completa, fatto salvo l’eventuale esercizio dei poteri sanzionatori dell’Autorità.
4. L’Autorità accerta, anche mediante l’utilizzo degli strumenti di cui al Titolo 5, la corretta applicazione del Sistema tariffario e il recepimento delle eventuali prescrizioni correttive indicate dall’Autorità stessa, ed inoltre verifica il mantenimento dell’equilibrio economico e finanziario della concessione.
5. L’eventuale riprogrammazione, anche soltanto temporale, degli investimenti, così come previsti nelle pattuizioni convenzionali, può essere ammessa esclusivamente quando non altera la natura generale della concessione e non implica una modifica sostanziale della stessa, ai sensi dell’articolo 189, comma 4, lettere a) e b), del Codice. L’Autorità, in sede di rilascio del parere di cui al punto 3, si riserva di verificare dette condizioni e, se necessario,

di esprimersi sull'eventuale riprogrammazione degli investimenti confrontando il valore attuale complessivo netto degli investimenti definito in sede di aggiudicazione della concessione rispetto al valore attuale complessivo netto degli investimenti previsto in sede di aggiornamento del PEF.

#### **Misura 7 Rilascio dei Pareri sugli adeguamenti annuali dei livelli tariffari**

1. La Misura 23 dell'Allegato A alla delibera n. 119/2017, la Misura 27 dell'Allegato A alla delibera n. 133/2018 e la Misura 26 dell'Allegato A alla delibera n. 119/2019 nonché la Misura 28 dell'Allegato A alle delibere di cui alla Tabella 2 di cui alla Misura 22 sono sostituite dalla seguente:

*"1. Con particolare riferimento alla verifica dell'adeguamento annuale dei livelli tariffari nel corso del periodo tariffario, sulla base dei dati consuntivi e pre-consuntivi disponibili al 30 settembre di ogni anno, entro il 15 ottobre il concessionario formula al concedente, trasmettendola per conoscenza all'Autorità, la proposta di aggiornamento tariffario annuale comprensiva di tutte le informazioni necessarie per la determinazione delle pertinenti componenti tariffarie, comprendente la conseguente proposta di aggiornamento del PFR.*

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

- a) all'applicazione dei meccanismi di penalità/premi con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi, secondo le modalità di cui alla Misura 23 [ovvero 27];*
- b) all'applicazione dell'adeguamento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti, secondo le modalità di cui alla Misura 21 [ovvero 24, ovvero 22];*
- c) al conseguente ricalcolo delle poste figurative, secondo le modalità di cui alla Misura 22 [ovvero 25].*

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

*4. Entro 30 giorni dal ricevimento della documentazione relativa ai punti 2 e 3, l'Autorità formula eventuali rilievi al concedente, per i profili di propria competenza. Il termine può essere prorogato, su richiesta dell'Autorità, di ulteriori 15 giorni per eventuali motivate esigenze istruttorie e integrazioni documentali. Nel caso in cui le informazioni risultino incomplete, errate o inesatte, i suddetti termini si considerano sospesi fino al ricevimento della documentazione corretta e completa, fatto salvo l'eventuale esercizio dei poteri sanzionatori dell'Autorità.*

*5. L'Autorità accerta, anche mediante l'utilizzo degli strumenti di cui al Titolo 5 dell'Allegato A alla delibera n. **75**/2025 del **15**/10/2025, la corretta applicazione del Sistema tariffario e il recepimento delle eventuali prescrizioni formulate."*

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

### Capo 1 Aspetti generali

#### Misura 8 Ambito di applicazione

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

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

Acronimo	Società concessionaria autostradale	Delibera ART di approvazione del Sistema tariffario	Data di scadenza concessione
AAA	Autostrade Alto Adriatico S.p.a.	133/2018 del 19/12/2018	25/11/2052
CDT	Concessioni del Tirreno S.p.a.	119/2019 del 12/09/2019	30/06/2032
ITP	Ivrea Torino Piacenza S.p.a.	119/2017 del 28/09/2017	(*)

(\*) 11 anni e 6 mesi dalla data di efficacia della Convenzione, stipulata in data 19 gennaio 2024

### Capo 2 Modifiche e integrazioni ai Sistemi tariffari

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

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

***"Misura 25-bis [ovvero 29-bis] (Verifica delle condizioni di equilibrio economico-finanziario della concessione)***

***1. Il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario discende dalla corretta allocazione del rischio operativo in sede di conclusione del contratto per effetto delle clausole contrattuali. L'Autorità monitora il mantenimento della assunzione del rischio pattuito, dal 1° gennaio 2026 e fino alla scadenza della concessione.***

***2. Sono prese in considerazione e allocate almeno le tipologie di rischio di cui all'Annesso W di cui al Titolo 5 dell'Allegato A alla delibera n. 75/2025 del 19/12/2025.***

***3. Nell'ambito del rischio operativo, il rischio di domanda è assunto dal concessionario sulla base della stima dei volumi di traffico risultante dall'esito della procedura di affidamento. Le previsioni di traffico non sono oggetto di aggiornamento nel corso della concessione, ad eccezione dei casi in cui la durata della medesima ecceda i 15 anni. In tale ipotesi, il concessionario può proporre una revisione delle stime di traffico a partire dalla conclusione del terzo periodo regolatorio, nei limiti del  $\pm 10\%$  rispetto alle previsioni assunte in fase di gara previa valutazione e approvazione da parte dell'Autorità.***

***4. Il concessionario si obbliga a far gravare gli effetti economici correlati al rischio di domanda esclusivamente sulla gestione economica della pertinente tratta autostradale.***

***5. Fatto salvo l'art. 192 del Codice, a fronte dell'eventuale riduzione degli effettivi volumi di traffico rispetto ai valori stimati derivanti dall'applicazione delle metodologie descritte nel presente Titolo, riportati nell'apposito prospetto del PEF, il concessionario non ha diritto a richiedere la revisione del piano stesso.***

6. Nell'ambito dell'istruttoria propedeutica all'esercizio delle proprie competenze in occasione degli aggiornamenti/revisioni del PEF, l'Autorità, previa trasmissione da parte dell'ente concedente, verifica che il PEF elaborato dal concessionario e validato dal concedente, per ciascun periodo regolatorio e in conformità al presente atto di regolazione, assicuri, nel rispetto dei principi di efficienza produttiva delle gestioni e di contenimento dei costi per gli utenti, il mantenimento dell'equilibrio economico-finanziario della concessione autostradale dalla data di applicazione della presente misura, e fino alla scadenza della concessione, in ragione dell'effettivo rischio operativo assunto dal concessionario. Ai fini della verifica del mantenimento dell'equilibrio economico-finanziario alla scadenza della concessione, i concessionari sono tenuti a trasmettere l'adeguata documentazione a consuntivo, avvalendosi degli strumenti adottati dall'Autorità al Titolo 5 dell'Allegato A alla delibera n. **1**/2025 del **1**/2025.

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

a) Tasso Interno di Rendimento di Progetto (TIR di Progetto): indica, in termini percentuali, il tasso di rendimento assicurato dai flussi di cassa operativi di progetto (FCFO – Free Cash Flow from Operations), così come individuati nel PEF dalla data di applicazione della presente misura, e fino alla scadenza della concessione.

L'Equilibrio economico-finanziario è assicurato quando il TIR di progetto tende al costo medio ponderato del capitale (WACC post tax). Il costo medio ponderato del capitale è individuato come media, ponderata per il CIN, del valore applicato in ciascun periodo regolatorio, dalla data di applicazione della presente misura, e fino alla scadenza della concessione.

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

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

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

c) Tasso Interno di Rendimento dell'Equity (TIR Equity): indica, in termini percentuali, il tasso di rendimento del flusso di cassa disponibile per gli azionisti (FCFE - Free Cash Flow to Equity pre dividend policy), così come individuato nel PEF dalla data di applicazione della presente misura, e fino alla scadenza della concessione, tenendo in considerazione il capitale proprio (Equity) permanentemente impiegato nell'iniziativa oggetto di concessione, inteso quale somma delle voci di Patrimonio netto corrispondenti a Capitale sociale, Riserva legale, Utili (perdite) portati a nuovo e Utili (perdite) dell'esercizio, con esclusione della quota parte di utile di esercizio deliberata ai fini della distribuzione ai soci a titolo di dividendo.

L'Equilibrio economico-finanziario è assicurato quando il TIR Equity tende al rendimento ammesso dall'Autorità sul capitale proprio ( $R_e$  post tax di cui alla Misura 14 [ovvero 16]), calcolato come media, ponderata per il patrimonio netto in ciascun periodo regolatorio, del  $R_e$  post tax medio dalla data di applicazione della presente misura, e fino alla scadenza della concessione.

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

d) Debt Service Cover Ratio (DSCR): indica, in termini adimensionali, per ciascuna annualità interessata dal rimborso di quote di debito verso soggetti finanziatori, il rapporto fra:

- i) il flusso di cassa operativo di progetto (FCFO – Free Cash Flow from Operations) così come individuato nel PEF per tale annualità;
- ii) il servizio del debito, comprensivo di quota capitale e quota interessi, individuato nel PEF per la medesima annualità.

La sostenibilità del debito è assicurata quando la media dell'indicatore DSCR, per il periodo considerato, è superiore a 1,3.

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

e) **Loan Life Cover Ratio (LLCR)**: indica, in termini adimensionali, per ciascuna annualità interessata dal rimborso di quote di debito verso soggetti finanziatori, il rapporto fra:

i) il valore attuale netto della somma dei flussi di cassa operativi di progetto (FCFO – Free Cash Flow from Operations) misurati a partire da tale annualità e fino all'ultimo anno di rimborso del debito, scontati al costo ammesso sul capitale di debito ( $R_d$ );

ii) la somma degli importi erogati e non rimborsati relativi ai medesimi finanziamenti, valutati alla medesima annualità.

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

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

Gli schemi di calcolo per i predetti indicatori sono inclusi tra gli strumenti adottati dall'Autorità al Titolo 5 dell'Allegato A alla delibera n. **1**/2025 del **1**/2025.

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

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

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

DSCR: -0,1;

LLCR: -0,3.

### **Misura 25-ter [ovvero 29-ter] (Meccanismo di recupero in relazione al rendimento ammesso sul capitale proprio)**

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

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

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

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

**2.** La misurazione, di detto eventuale sovra/sotto-rendimento si effettua mediante l'applicazione dell'indicatore Valore attuale netto per l'Equity (VAN Equity), calcolato dalla data di applicazione della presente misura, e fino alla scadenza della concessione, secondo gli schemi di calcolo inclusi fra gli strumenti adottati dall'Autorità al Titolo 5 dell'Allegato A alla delibera n. **1**/2025 del **1**/2025.

**3.** La sussistenza di un eventuale sovra-rendimento rispetto a quello ammesso dall'Autorità, determina l'obbligo per il concessionario, di accantonare su base annuale, a partire dalla prima annualità utile, quota parte dell'eventuale ammontare di sovra rendimento, di cui al punto precedente, nel passivo dello stato patrimoniale del bilancio di esercizio, in un fondo vincolato, e messo a disposizione del concedente per le seguenti finalità:

a) realizzazione di attività di manutenzione straordinaria e/o nuove opere, già presenti nel PEF vigente del periodo regolatorio di riferimento, con conseguente copertura del relativo capitale investito netto regolatorio e dei connessi costi di capitale ai fini tariffari;

- b) riduzione dell'eventuale valore di subentro alla scadenza della concessione;
- c) alimentazione dei seguenti Fondi di cui all'articolo 12, comma 5, della l. 193/2024: (i) Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale; (ii) Fondo per il riequilibrio economico-finanziario delle concessioni;
- d) ogni altra destinazione ritenuta utile, purché a beneficio del settore autostradale.

4. Con riferimento alla finalità di cui al punto 3, lettera a), la mancata o ritardata realizzazione degli investimenti ivi inclusi, in attività di manutenzione straordinaria e/o nuove opere comporta l'applicazione di un meccanismo di penalità in capo al concessionario, operante su base annuale, così come definito dalla Misura 23 [ovvero, rispettivamente, 27 e 26].

5. Resta fermo che l'ammontare dell'eventuale sovra-rendimento di cui al punto 2 non può essere utilizzato al fine di compensare eventuali extra-costi correlati a variazioni in aumento del costo dei lavori per le attività di progettazione, costruzione e manutenzione dell'infrastruttura autostradale, così come individuati nella convenzione di concessione e nel PEF vigente del periodo regolatorio di riferimento.

6. In caso di accertamento da parte dell'Autorità di sussistenza di un eventuale sotto-rendimento sul capitale proprio rispetto a quello ammesso dall'Autorità, il concessionario e il concedente, ai sensi dell'art. 192 del Codice, possono adire alla procedura di revisione del contratto di concessione nella misura strettamente necessaria a ricondurlo ai livelli di equilibrio, nel rispetto del rischio operativo a carico del concessionario, così come pattuito al momento della conclusione del contratto.

7. L'Autorità assicura, anche mediante l'utilizzo degli strumenti di cui al Titolo 5 dell'Allegato A alla delibera n. **1**/2025 del **1**/2025, il monitoraggio e la vigilanza sull'applicazione, da parte dei soggetti interessati, del meccanismo di recupero dell'eventuale sovra/sotto-rendimento dalla data di applicazione della presente misura, secondo le modalità e i termini di cui alle Misure 6 e 7 dell'Allegato A alla delibera n. **1**/2025 del **1**/2025, e sulla base di un PEF rimodulato da parte del concessionario di concerto con l'ente concedente, nonché alla scadenza della concessione.

#### **Misura 25-quater [ovvero 29-quater] (Sostenibilità dei livelli tariffari)**

1. Il recupero dei costi ammissibili attraverso l'applicazione della tariffa unitaria media integrata di cui alla Misura 5 deve risultare compatibile con una condizione di sostenibilità dei livelli tariffari da parte degli utenti autostradali, durante il periodo concessorio residuo, tenuto anche conto del tasso di inflazione programmata di cui alla Misura 16 [ovvero 18].

2. Al riguardo il concessionario, tenuto conto delle condizioni di mercato e avuto riguardo alle previsioni di traffico, ai fini delle verifiche dell'Autorità sul Sistema di pedaggio, è tenuto a fornire al concedente e all'Autorità medesima ogni possibile evidenza dell'elasticità della domanda retail in relazione alla variazione del pedaggio, con riferimento al periodo concessorio residuo, trasmettendo tra l'altro all'Autorità gli esiti di (i) analisi effettuate sulla base di idonei modelli di simulazione, e (ii) indagini dirette volte a determinare la funzione di domanda.

3. Il concessionario tiene adeguatamente conto, nelle stime dei volumi di traffico, anche delle evidenze sull'elasticità della domanda retail di cui al punto 2.

4. Nell'ambito delle procedure di aggiornamento o revisione del PEF, al fine di rispettare il principio di sostenibilità dei livelli tariffari per gli utenti autostradali, l'ente concedente e il concessionario, nella definizione di un programma degli investimenti bilanciato, durante il periodo concessorio residuo, anche in relazione agli esborsi finanziari, tengono adeguatamente conto:

- a) delle stime dei volumi di traffico,
- b) delle relative evidenze sull'elasticità della domanda di cui al punto 2,
- c) della disciplina dello strumento regolatorio delle poste figurative di cui alla Misura 22 [ovvero 25], nonché

- d) *della disciplina dell'eventuale valore di subentro e del correlato criterio di ammortamento a vita utile tecnico-regolatoria di cui alla Misura 13 [ovvero 15].".*

#### Misura 10 Individuazione delle attività pertinenti

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

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

- a) **Attività autostradali:** *attività attinenti alla progettazione, costruzione, gestione, nonché alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle tratte autostradali destinate alla circolazione dei veicoli, oggetto di concessione, ivi compresi i servizi di informazione agli utenti autostradali, di recupero del mancato pagamento del pedaggio, di eventuale rimborso spettante agli stessi utenti, nonché proventi da attività di interconnessione, recupero oneri di esazione e proventi/indennizzi da transiti eccezionali;*
- b) **Attività accessorie:** *attività collegate allo sfruttamento commerciale delle aree e delle pertinenze autostradali relative alle tratte oggetto di concessione, non correlate alla circolazione dei veicoli, ivi compresi (i) servizi di distribuzione di carbolubrificanti, di gas naturale compresso e gas naturale liquefatto, di ricarica dei veicoli elettrici, attività commerciali e ristorative nelle aree di servizio; (ii) cavidotti; (iii) segnaletica e pannelli informativi; (iv) servizi tecnologici e di telecomunicazione;*
- c) **Attività non pertinenti:** *attività diverse da quelle indicate alle lettere a) e b).*

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

#### Misura 11 Tariffa unitaria media e modulazione tariffaria

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

*"1-bis. In particolare, con riferimento all'arrotondamento del pedaggio:*

- a) *Il pedaggio da applicare al singolo utente autostradale è ottenuto moltiplicando la tariffa unitaria media integrata ( $T'_t$ ), tenuto conto delle ulteriori variazioni di cui alla Misura 7 e degli ulteriori oneri di cui alla Misura 8, per i chilometri effettivamente percorsi dallo stesso utente, arrotondati alla prima cifra decimale, ossia al centinaio di metri.*
- b) *L'importo finale del pedaggio effettivamente applicato agli utenti autostradali è arrotondato come segue:*
- i) *se la cifra finale del pedaggio è inferiore a 5 centesimi di euro, l'importo viene arrotondato al decimo di euro inferiore;*
- ii) *se la cifra finale è pari o superiore a 5 centesimi, l'importo viene arrotondato al decimo di euro superiore.*
- c) *Nei casi in cui il transito comporti l'attraversamento, per gli utenti autostradali, di tratte assentite in concessione a soggetti concessionari diversi, l'arrotondamento finale del pedaggio, calcolato secondo quanto previsto dalla lettera b), è ripartito tra i concessionari coinvolti in misura proporzionale ai pedaggi di competenza non arrotondati.*
- d) *L'Autorità, nell'ambito dei procedimenti di cui alla Misura 6 e alla Misura 7 assicura il monitoraggio e la vigilanza, con cadenza annuale, in merito alla neutralità complessiva del sistema di arrotondamento.*
- e) *A partire dal periodo regolatorio successivo al primo periodo regolatorio di applicazione del presente Sistema tariffario, il saldo, di segno positivo o negativo, correlato all'applicazione degli arrotondamenti relativi al periodo regolatorio trascorso, è posto quale rettifica dei costi operativi ammessi all'anno base per il periodo*

*regolatorio successivo, ovvero per l'ultimo periodo regolatorio, posto quale rettifica dell'eventuale valore di subentro".*

2. Alla Misura 6 dell'Allegato A alle delibere nn. 119/2017, 133/2018 e 119/2019, dopo il punto 1, è aggiunto il seguente punto:

*"1-bis. In particolare, con riferimento:*

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

#### **Misura 12 Criteri di ammissibilità dei costi operativi**

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

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

*2. Per l'ammissibilità dei costi operativi sono presi in considerazione, con riferimento al bilancio d'esercizio del concessionario riferibile all'Anno base di ciascun periodo regolatorio, i costi, di natura ricorrente, iscrivibili alle voci di Conto Economico B6, B7, B8, B9, B11 e B14 di cui all'articolo 2425 del Codice civile, o analoghe voci in caso di adozione dei principi contabili internazionali IAS/IFRS.*

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

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

*5. Rappresentano oneri non ammissibili ai fini regolatori, oltre che i costi riconducibili ad attività di cui alla Misura 3, lettera c), le tipologie di costo di seguito indicate, che in nessun caso potranno essere considerate nel perimetro dei costi operativi:*

- a) oneri finanziari e rettifiche di valore di attività finanziarie;*
- b) oneri fiscali incluso l'IRAP sul costo del lavoro ed esclusi i tributi locali;*
- c) accantonamenti e svalutazioni di qualsiasi natura;*
- d) rettifiche di valore delle immobilizzazioni materiali e immateriali;*
- e) oneri straordinari, ovvero oneri che non sono ascrivibili all'ordinario processo produttivo delle attività autostradali e accessorie di cui alla Misura 3, lettera a) e b);*
- f) oneri per sanzioni, penali e risarcimenti;*
- g) oneri processuali e costi sostenuti per il contenzioso ove il concessionario sia risultato soccombente;*

- h) *i costi connessi all'erogazione di liberalità, nonché i costi pubblicitari e di marketing che non derivino da obblighi normativi posti in capo ai concessionari;*
- i) *le spese di rappresentanza;*
- j) *oneri di qualunque tipo derivanti dall'inosservanza di norme e prescrizioni;*
- k) *oneri correlati al recupero dei crediti da mancata riscossione dei pedaggi.*

**6.** *Con riguardo ai costi operativi derivanti dall'applicazione delle misure regolatorie definite dall'Autorità in relazione al contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali:*

- a) *sono ammissibili, se pertinenti ed efficienti:*
  - i) *gli oneri relativi alla gestione del sistema informativo predisposto da ciascun concessionario, funzionale alla fornitura delle informazioni agli utenti autostradali di cui alle Misure 3 e 4 approvate con delibera ART n. 132/2024;*
  - ii) *gli oneri derivanti dall'esercizio delle procedure operative per l'assistenza agli utenti autostradali, di cui alla Misura 6 approvata con delibera n. 132/2024;*
  - iii) *gli oneri relativi alla gestione del meccanismo per il trattamento dei reclami, di cui alla Misura 10 approvata con delibera ART n. 132/2024;*
  - iv) *gli oneri derivanti dall'implementazione del sistema di computo dei rimborsi correlati alla presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura autostradale, di cui alla Misura 8 approvata con delibera ART n. 132/2024;*
- b) *gli oneri a carico di ciascun concessionario per la gestione dell'App unica, di cui alla Misura 5 approvata con delibera ART n. 132/2024, se pertinenti ed efficienti, sono ammissibili pro quota sulla base di una ripartizione fra i diversi concessionari basata su principi di trasparenza, ragionevolezza e proporzionalità;*
- c) *per gli oneri relativi ai rimborsi correlati alla presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura autostradale, di cui alla Misura 8 approvata con delibera ART n. 132/2024, si applica quanto previsto dalla Misura 14.4 del medesimo provvedimento;*
- d) *per gli oneri relativi agli indennizzi di cui alla Misura 7.4 e alla Misura 12.1 approvata con delibera ART n. 132/2024, si applica quanto previsto dalla Misura 14.4 del medesimo provvedimento.*

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

### **Misura 13    Trattamento dei margini da attività commerciali**

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

**"3.** *Dette componenti economiche sono valutate:*

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

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

**Misura 14 Capitale investito netto**

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

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

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

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

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

3. Ai fini regolatori, fatto salvo quanto previsto dalla Misura 13 [ovvero 15], l'entrata in esercizio di un'immobilizzazione coincide con la data in cui l'asset acquisisce l'idoneità a far parte del processo produttivo afferente all'attività autostradale o accessoria, ossia con la data in cui avviene il rilascio del certificato di collaudo, ai sensi dell'articolo 116 del Codice, ovvero, in caso di presa in consegna anticipata, con la data in cui avviene il rilascio del relativo verbale di accertamento, ai sensi dell'articolo 24 dell'Allegato II.14 al Codice.

4. Nella programmazione degli investimenti, il concedente provvede affinché i lavori e le opere di manutenzione straordinaria inclusi nell'oggetto della concessione, in funzione del rispettivo valore desunto dal quadro economico di ciascun intervento, siano articolati secondo lotti costruttivi con entrata in esercizio progressiva, compatibilmente con l'esigenza di favorire, per quanto possibile, il coordinamento fra i flussi di cassa prodotti dalla gestione autostradale e i fabbisogni finanziari necessari per la copertura dei rispettivi costi di realizzazione.

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Misura 15 Principi per la quantificazione degli investimenti in beni reversibili

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

a) La lettera c) è sostituita dalla seguente:

*"c) per ciascun investimento:*

- i) *in presenza di un importo di spesa a consuntivo superiore al valore risultante dal progetto di fattibilità tecnica ed economica, il maggior costo si considera ammissibile esclusivamente qualora derivi da modifiche progettuali ammissibili ai sensi dell'articolo 189 del d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36. La prova della sussistenza di circostanze specifiche è posta a carico del concessionario, mentre il concedente verifica, di volta in volta, la veridicità dei presupposti di fatto;*
- ii) *in presenza di un importo di spesa a consuntivo inferiore al valore risultante dal progetto di fattibilità tecnica ed economica, fatte salve le variazioni regolatorie asseverate dal concedente – nel rispetto della corretta allocazione del rischio operativo così come definita dalla Matrice dei rischi– il minor costo, come rilevabile dai prospetti di contabilità regolatoria a consuntivo approvati dall'Autorità, non si considera in alcun caso ammissibile e, nel caso abbia concorso alla determinazione ex ante dei livelli tariffari, determina l'insorgere di un debito regolatorio di pari importo, che assume la valenza di una componente di segno negativo nel calcolo del saldo di Poste figurative del primo anno del primo periodo regolatorio utile;"*;

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

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

#### Misura 16 Criteri di determinazione dei costi di capitale

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

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

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

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

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

4 Con riferimento agli asset dismessi, resta fermo che, nel caso di smantellamento o dismissione anticipata rispetto alle tempistiche di ammortamento di cui alla presente Misura, nessun costo di rimborso o di remunerazione del capitale è riconosciuto a partire dall'annualità successiva a quella di avvenuta dismissione.

5 Per la determinazione dei costi di rimborso del capitale, calcolati annualmente a partire dalla consistenza delle immobilizzazioni, valutata al netto dell'eventuale valore di subentro alla scadenza della concessione di cui punto 6, si applicano i seguenti criteri:

a) l'ammortamento delle immobilizzazioni riferibili agli asset reversibili, al netto del valore di subentro determinato secondo i criteri di cui al punto 6, è interamente conseguito entro la scadenza della concessione e si basa sul metodo finanziario, con quote annue regolatorie da calcolare sull'investimento complessivo realizzato e da applicare pro-quota ai singoli asset, tenuto conto che l'ammortamento è ammesso solo per gli investimenti effettivamente iniziati, ossia in ragione dell'effettivo sostenimento della spesa prevista nel cronoprogramma degli investimenti.

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

b) nel rispetto di quanto previsto al punto 6 per il valore di subentro, il concessionario, per ragioni di manifesta, oggettiva e documentata evidenza, può sottoporre alle valutazioni dell'Autorità, per il tramite del concedente, l'applicazione, ad una parte delle immobilizzazioni riferibili ai nuovi investimenti in asset reversibili, del criterio di ammortamento basato sulla vita utile regolatoria degli asset. Salvo documentate eccezioni che potranno di volta in volta essere motivate dal concedente o dal concessionario, le vite utili regolatorie e le aliquote da utilizzare sono riportate nella seguente tabella.

Tipologia di asset	Vita utile	Aliquota
Viadotti/Ponti/Cavalcavia	40	2,50%
Gallerie	40	2,50%
Barriere	25	4,00%
Corpo autostradale, opere sul territorio	30	3,33%
Reti recinzione	20	5,00%
Portali e segnaletica	20	5,00%
Pavimentazioni	20	5,00%
Infrastrutture tecnologiche ed impianti	10	10,00%
Stazioni/Barriere di esazione, fabbricati, aree di servizio	40	2,50%
Altro	30	3,33%

Al fine di assicurare il pieno rispetto dei criteri di quantificazione dell'eventuale valore di subentro, di cui al successivo punto 6, il concedente seleziona gli asset reversibili a cui applicare il criterio di ammortamento basato sulla vita utile regolatoria privilegiando i nuovi investimenti la cui realizzazione è più prossima alla data di scadenza della concessione.

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

i) l'ammortamento decorre a partire dall'annualità successiva a quella di rispettiva entrata in esercizio;

ii) le immobilizzazioni in corso non generano costi di rimborso del capitale fino alla rispettiva data di entrata in esercizio.

c) l'ammortamento delle immobilizzazioni riferibili agli asset non reversibili è riconosciuto in base ad aliquote tecniche-economiche stabilite in ottemperanza ai principi sanciti dal Codice civile, tenuto conto della vita utile e dell'eventuale valore residuo al termine della stessa.

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

a) alla necessità di assicurare la sostenibilità dei livelli tariffari praticati agli utenti;

b) al mantenimento, per l'intera durata della concessione, dell'equilibrio economico-finanziario;

c) alla necessità di evitare l'insorgere di una barriera all'ingresso di nuovi operatori al momento del riaffidamento della concessione, a vantaggio del concessionario uscente. Ai fini dell'applicazione di tale criterio, il rapporto fra il valore di subentro e l'EBITDA (Earnings Before Interests Taxes Depreciation and Amortization) del concessionario, valutato all'ultimo intero anno di gestione, non deve superare il valore di 1,6.

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

a) se coincidente con quanto già contenuto nel PEF relativo al periodo regolatorio precedente, è confermata;

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

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

**8.** I costi di remunerazione del capitale sono determinati:

a) per le immobilizzazioni in esercizio, nonché per quelle in corso assoggettate ad ammortamento finanziario, in misura pari al tasso di remunerazione del capitale investito di cui alla Misura 14 [ovvero 16], moltiplicato per il Capitale investito netto afferente alle stesse immobilizzazioni in esercizio al 1° gennaio di ciascuna annualità, come definito, per ciascun periodo regolatorio, nel Programma degli Investimenti allegato al PFR, valutato al netto del relativo fondo di ammortamento e al lordo dell'eventuale valore di subentro. Detto valore di subentro è sottoposto a remunerazione attraverso l'applicazione annuale del tasso di remunerazione del valore di subentro ( $R_{TV}$ ) di cui alla Misura 40, punto 9 del Titolo 4 dell'Allegato A alla delibera n. **1**/2025 del **1**/2025, a decorrere dal momento dell'effettiva realizzazione dell'investimento cui si riferisce.

b) per le immobilizzazioni in corso assoggettate ad ammortamento a vite utili regolatorie, in misura pari al costo ammesso sul capitale di debito ( $R_d$ ) di cui alla Misura 40 del Titolo 4 dell'Allegato A alla delibera n. **1**/2025 del **1**/2025, moltiplicato per il Capitale investito netto afferente alle stesse immobilizzazioni in corso al 1° gennaio di ciascuna annualità, come risultante, per ciascun periodo regolatorio, nel Programma degli Investimenti allegato al PFR.

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

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

**11.** La remunerazione del capitale investito netto, il capitale investito netto e il relativo fondo di ammortamento sono espressi coerentemente con quanto disposto dal concedente in merito all'adozione del CIN rivalutato o del CIN contabile di cui alla Misura 10 [ovvero 12]. Pertanto, ad una remunerazione reale pre-tax corrisponde una valorizzazione del capitale investito netto (nominale) e dei relativi ammortamenti (nominali) espressi a valori rivalutati, viceversa ad una remunerazione nominale pre-tax corrisponde una valorizzazione del capitale investito netto e dei relativi ammortamenti espressi a valori non rivalutati.

**12.** L'Autorità assicura il monitoraggio e la vigilanza sull'applicazione, da parte dei soggetti interessati, delle disposizioni di cui alla presente Misura, secondo le modalità e i termini di cui alla Misura 6 e alla Misura 7 dell'Allegato A alla delibera n. 119/2017 del 11/11/2017, mediante l'utilizzo degli strumenti adottati dall'Autorità medesima al Titolo 5 del medesimo provvedimento".

#### Misura 17 Tasso di remunerazione del capitale investito

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

*"1. La metodologia per la determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito e la procedura per il relativo aggiornamento sono definite al Titolo 4 dell'Allegato A alla delibera n. 119/2017 del 11/11/2017."*

#### Misura 18 Tasso di inflazione programmato

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

*"1. La variabile  $\hat{P}_{t+1}$ , con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui alla Misura 15 [ovvero 17], corrisponde al tasso di inflazione programmata relativo all'anno di applicazione della tariffa, inteso quale Indice armonizzato dei prezzi al consumo (IAPC), come riportato nell'ultima pubblicazione "Proiezioni macroeconomiche per l'area dell'euro formulate dagli esperti della BCE" della Banca Centrale Europea disponibile all'inizio di ciascun periodo regolatorio.*

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

#### Misura 19 Dinamica della componente tariffaria di costruzione

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

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

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

dove:

$C_{a,r,(t+1)}$  indica i costi di ammortamento annui, afferenti alle sole immobilizzazioni in esercizio, nonché a quelle in corso assoggettate ad ammortamento finanziario, di cui alla Misura 10.2 [ovvero 12.2], lettera a) incluse fra gli asset reversibili al termine del rapporto concessorio, così come riportate nel PFR, calcolati al 1° gennaio dell'anno t+1 secondo le metodologie di cui alla Misura 13 [ovvero 15];

$C_{rc,ES,(t+1)}$  indica i costi di remunerazione del capitale, afferenti alla quota di Capitale investito netto afferente alle immobilizzazioni in esercizio, nonché a quelle in corso assoggettate ad ammortamento finanziario, di cui alla Misura 10.2 [ovvero 12.2], lettera a), così come riportato nel PFR, calcolati al

1° gennaio dell'anno t+1 applicando la metodologia di cui alla Misura 13 [ovvero 15], nel seguente modo:

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

in cui:

$CIN_{ES,(t+1)}$  indica il valore al 1° gennaio dell'anno t+1 della quota di Capitale investito netto afferente alle immobilizzazioni in esercizio, nonché a quelle in corso assoggettate ad ammortamento finanziario di cui alla Misura 10.2 [ovvero 12.2], lettera a), determinato sulla base di quanto di seguito specificato:

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

dove:

$CIN_{ES,t}$  indica il valore al 1° gennaio dell'anno t della quota di Capitale investito netto afferente alle immobilizzazioni in esercizio, nonché a quelle in corso assoggettate ad ammortamento finanziario di cui alla Misura 10.2 [ovvero 12.2], lettera a);

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

$I_{ES,t}$  indica la quota annuale di investimenti di cui si prevede l'entrata in esercizio o l'avvio dell'ammortamento finanziario nel corso dell'anno t, come riportata nel Programma degli Investimenti allegato al PFR, ammissibili secondo i criteri di cui alla Misura 11 [ovvero 13];

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

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

$TV_{(t+1)}$  indica le quote annuali cumulate di valore di subentro (terminal value) di cui alla Misura 13 [ovvero 15];

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

$C_{rc,LIC,(t+1)}$  indica i costi di remunerazione del capitale, afferenti alla quota di Capitale investito netto afferente alle immobilizzazioni in corso assoggettate ad ammortamento a vite utili regolatorie di cui alla Misura 10.2 [ovvero 12.2], lettera b), così come riportato nel PFR, calcolati al 1° gennaio dell'anno t+1 applicando la metodologia di cui alla Misura 13.8 [ovvero 15.8], nel seguente modo:

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

in cui:

$CIN_{LIC,(t+1)}$  indica il valore al 1° gennaio dell'anno t+1 della quota di Capitale investito netto afferente alle immobilizzazioni in corso assoggettate ad ammortamento a vite utili regolatorie ovvero di cui alla Misura 13 [ovvero 15], di cui alla Misura 10.2 [ovvero 12.2], lettera b), determinato sulla base di quanto di seguito specificato:

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

dove:

- $CIN_{LIC,t}$  indica il valore al 1° gennaio dell'anno  $t$  dello stock di immobilizzazioni in corso assoggettate ad ammortamento a vite utili regolatorie ovvero di cui alla Misura 13 [ovvero 15], di cui alla Misura 10.2 [ovvero 12.2], lettera b);
- $I_{ES,t}$  indica il decremento dello stock di immobilizzazioni in corso assoggettate ad ammortamento a vite utili regolatorie ovvero di cui alla Misura 13 [ovvero 15], di cui alla Misura 10.2 [ovvero 12.2], lettera b), previsto nel corso dell'anno  $t$ , determinato in ragione dell'entrata in esercizio delle opere oggetto dei piani di investimento, così come riportate nel Programma degli Investimenti allegato al PFR, ammissibili secondo i criteri di cui alla Misura 11 [ovvero 13];
- $I_{LIC,t}$  indica l'incremento dello stock di immobilizzazioni in corso assoggettate ad ammortamento a vite utili regolatorie ovvero di cui alla Misura 13 [ovvero 15], di cui alla Misura 10.2 [ovvero 12.2], lettera b), previsto nel corso dell'anno  $t$  determinato in ragione del sostenimento della spesa per le opere oggetto dei piani di investimento, così come riportate nel Programma degli Investimenti allegato al PFR, ammissibili secondo i criteri di cui alla Misura 11 [ovvero 13];
- $R_d$  indica il costo ammesso sul capitale di debito di cui al Titolo 4 dell'Allegato A alla delibera n.  $\text{■}/2025$  del  $\text{■}/2025$ ;

$PF_{K,t+1}$  indica l'importo, di segno positivo o negativo, delle poste figurative di cui alla Misura 22 [ovvero 25], definite ex ante, volte ad assicurare per la tariffa gradualità di variazione nel corso del periodo concessorio;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui alla Misura 19 [ovvero 22], il parametro  $Q_t$  rappresenta il **coefficiente sintetico di qualità dei servizi** da applicare all'anno  $t$ , calcolato, secondo la metodologia illustrata al punto 4, in esito al confronto fra il valore degli indicatori specifici di qualità  $I_{q,j,(t-2)}$

misurati all'anno  $(t - 2)$  e i rispettivi valori-obiettivo specifici di qualità di cui al punto 5, ed è compreso fra i seguenti valori minimo e massimo:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La soglia definita deve quindi mirare al conseguimento di performance che rappresentino livelli ottimali di riferimento per il settore autostradale, per il conseguimento dei quali il concessionario autostradale viene premiato con un bonus aggiuntivo rispetto alla variazione tariffaria determinata dal meccanismo di price cap

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

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

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

dove:

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

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

- i) per ogni indicatore specifico di qualità  $I_{q,j}$  si pone a confronto il valore misurato  $I_{q,j,t}$  con i valori-obiettivo di soglia di cui al punto 3 ( $I_{q,j}^{\min}$ ), ( $I_{q,j}^{eq}$ ) e ( $I_{q,j}^{\max}$ );

- ii) se **almeno uno dei valori misurati**  $I_{q,j,(t-2)}$  si colloca al di sotto del livello minimo ( $I_{q,j}^{min}$ ), per tutti gli indicatori specifici il parametro  $Q_{(t-2),j}$  assume il valore il valore minimo, ossia

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Il sistema di monitoraggio della qualità prevede, nell'ambito di una piattaforma informatica da predisporre a cura del concessionario e accessibile all'Autorità per l'esercizio delle funzioni di vigilanza, l'identificazione di almeno un indicatore specifico per ciascuna delle seguenti aree tematiche:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6. I valori di soglia per ciascuno degli indicatori specifici di qualità sono rideterminati dall'Autorità, per ciascuna concessione, in occasione di ogni aggiornamento quinquennale del PEF, nell'ambito del procedimento di cui alla Misura 7.

7. Il meccanismo di cui alla presente misura trova applicazione per cinque anni a partire dal secondo anno di ogni periodo regolatorio, e dispiega conseguentemente i suoi effetti fino al primo anno del periodo regolatorio successivo.

8. Il meccanismo di cui alla presente misura trova prima applicazione a partire dal 1° gennaio 2027. Conseguentemente, ciascun concessionario è tenuto a fornire all'Autorità, secondo le modalità e i termini dalla stessa definite, le informazioni necessarie per l'analisi delle performances e il calcolo dei valori di soglia per ciascuno degli indicatori specifici di qualità, con riferimento, ove possibile, almeno alle annualità 2024 e 2025.

9. L'Autorità assicura il monitoraggio e la vigilanza sull'applicazione, da parte dei soggetti interessati, delle disposizioni di cui alla presente Misura, secondo le modalità e i termini di cui alla Misura 6 dell'Allegato A alla delibera n. **75**/2025 del **11/11**/2025, mediante l'utilizzo degli strumenti di cui al Titolo 5 del medesimo provvedimento."

## Misura 21 Adeguamento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti

1. La misura 23 dell'Allegato A alla delibera n. 119/2017, la Misura 27 dell'Allegato A alla delibera n. 133/2018 e la Misura 24 dell'Allegato A alla delibera n. 119/2019 sono rispettivamente sostituite dalla seguente:

"1. Con riferimento alla formula di adeguamento tariffario di cui alla Misura 19 [ovvero 22], la componente ( $\Delta T_{K,(t+1)}$ ) è costituita da due sub-componenti, ossia:

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

**23.1 [ovvero, rispettivamente, 27.1 e 26.1] Sub-componente tariffaria correlata alla effettiva realizzazione del Programma degli investimenti**

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

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

con

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

dove:

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

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

$C_{a,r,(t+1)}^*$  indica i costi di ammortamento, riferiti all'anno  $t + 1$ , afferenti agli asset reversibili al termine del rapporto concessorio, così come riportati nell'aggiornamento annuale del PFR per l'anno  $t + 1$ , determinati in conformità a quanto previsto dalla Misura 13 [ovvero 15];

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

$C_{rc,LIC,(t+1)}^*$  indica i costi di remunerazione del capitale, riferiti all'anno  $t + 1$ , afferenti al Capitale investito netto relativo alle immobilizzazioni in corso assoggettate ad ammortamento a vite utili regolatorie ovvero di cui alla Misura 13.8 [ovvero 15.8], lettera a), così come riportati nell'aggiornamento annuale del PFR per l'anno  $t + 1$ ;

$C_{a,r,(t+1)}$  indica i costi di ammortamento, riferiti all'anno  $t + 1$ , afferenti agli asset reversibili al termine del rapporto concessorio, così come riportati nell'aggiornamento del PFR per l'anno  $t$ , determinati in conformità a quanto previsto dalla Misura 13 [ovvero 15];

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

$C_{rc,LIC,(t+1)}$  indica i costi di remunerazione del capitale, riferiti all'anno  $t + 1$ , afferenti al Capitale investito netto relativo alle immobilizzazioni in corso assoggettate ad ammortamento a vite utili regolatorie ovvero di cui alla Misura 13.8 [ovvero 15.8], lettera b), così come riportati nell'aggiornamento del PFR per l'anno  $t$ .

2. Al fine di consentire all'Autorità l'esercizio delle proprie prerogative in ordine alla corretta applicazione del Sistema tariffario, è necessario che il concedente, entro il termine di cui alla Misura 23 [ovvero, rispettivamente, 27 e 26], trasmetta all'Autorità medesima, su supporto informatico elaborabile e aperto nelle formule di calcolo, avvalendosi degli strumenti di cui al Titolo 5 dell'Allegato A alla delibera n.   /2025 del   /2025, ogni informazione, anche quantitativa, necessaria ai fini del calcolo della sub-componente ( $\Delta T_{K,(t+1)}$ ) e delle conseguenti valutazioni di ART in merito all'adeguamento tariffario proposto per l'annualità successiva a quella in corso, con separato e documentato riferimento alle fattispecie di seguito elencate:

- a) Investimenti effettivamente realizzati dal concessionario rispetto a quanto programmato nel PEF vigente:  
*Il concedente fornisce evidenza, distintamente per ciascun intervento riconosciuto in tariffa nel PEF vigente e contenuto nel Programma degli Investimenti allegato al PFR, dell'importo, al lordo di eventuali contributi a fondo perduto, delle opere effettivamente realizzate nell'annualità in corso, sulla base dei dati consuntivi e preconsuntivi disponibili al 30 settembre di ogni anno, fornendo altresì separata evidenza di eventuali contributi a fondo perduto associati a ciascun intervento.*
- b) Conguaglio relativo ai dati a consuntivo dell'anno precedente quello in corso:  
*Il concedente fornisce evidenza, distintamente per ciascun intervento riconosciuto in tariffa nel PEF vigente e contenuto nel Programma degli Investimenti allegato al PFR, di eventuali scostamenti fra l'importo a preconsuntivo dichiarato nel corso dell'annualità precedente – assunto per l'adeguamento tariffario riferibile all'annualità in corso – e l'importo a consuntivo relativo al medesimo periodo, preventivamente validato dal concedente stesso.*
- c) Interventi di carattere urgente ed indifferibile, dovuti a cause di forza maggiore:  
*Il concedente fornisce evidenza, distintamente per ciascuno di essi, di eventuali interventi di carattere urgente e indifferibile correlati a cause di forza maggiore, che, non riconosciuti in tariffa nel PEF vigente ma approvati in linea tecnica dal concedente stesso sulla base di motivate e documentate esigenze, dovranno essere realizzati nelle residue annualità del periodo tariffario a partire dall'anno in corso e pertanto inseriti, con separata evidenza, nel Programma degli Investimenti allegato al PFR, fornendone altresì: (i) il cronoprogramma di realizzazione e i conseguenti importi annualmente riconosciuti in tariffa; (ii) il relativo importo delle opere effettivamente realizzate nell'annualità in corso, sulla base dei dati consuntivi e preconsuntivi disponibili.*
- d) Aggiornamenti del cronoprogramma degli investimenti già programmati:  
*Fermo restando che l'importo complessivo ammesso in tariffa in riferimento a ciascun intervento programmato può essere oggetto di variazione solo all'atto dell'aggiornamento quinquennale del PEF, il concedente fornisce evidenza, distintamente per ciascun intervento, di eventuali adeguamenti, formalmente autorizzati dal concedente stesso, del cronoprogramma di realizzazione e dei conseguenti scostamenti degli importi annualmente riconosciuti in tariffa, rispetto a quanto contenuto nel Programma degli Investimenti allegato al PFR per le annualità residue del periodo regolatorio, a partire dall'anno successivo a quello in corso.*
- 3. Con riferimento a ciascuna delle fattispecie di variazione di cui al punto 2, il concedente è tenuto, infine, a fornire evidenza, attraverso adeguati prospetti di riconciliazione redatti secondo gli schemi di contabilità regolatoria adottati dall'Autorità, degli importi complessivi annui.**
- 4. Resta fermo che:**
- a) nessuna delle variazioni di cui al punto 2 potrà comportare effetti retroattivi sui livelli tariffari praticati nell'annualità in corso e negli anni precedenti;
- b) nel caso di cui al punto 2, lettera d), con riferimento allo scostamento degli importi annualmente riconosciuti in tariffa, rispetto a quanto programmato nel PEF vigente per le annualità residue del periodo regolatorio, la relativa ammissibilità è strettamente condizionata al rispetto di entrambi i seguenti requisiti:
- i) i nuovi importi riconosciuti in tariffa riguardano interventi già programmati e dichiarati ammissibili ai fini tariffari per il periodo regolatorio corrente o, al limite, per quello immediatamente successivo;
- ii) i nuovi importi riconosciuti in tariffa riguardano interventi afferenti alle stesse tipologie di opere e/o tratte autostradali interessate dalla programmazione per il periodo regolatorio corrente.
- 5. Nell'ambito dell'attività di monitoraggio di cui alla Misura 23 [ovvero, rispettivamente, 27 e 26], l'Autorità verifica puntualmente l'ammissibilità tariffaria delle variazioni di cui al punto 2 eventualmente apportate dal**

concedente alla programmazione degli investimenti inclusa nel PEF vigente, anche alla luce dell'allocazione dei rischi.

### **23.2 [ovvero, rispettivamente, 27.2 e 26.2] Sub-componente tariffaria correlata alla responsabilità del concessionario**

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

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

dove:

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

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

3. Il meccanismo di penalità così descritto non si applica alle immobilizzazioni in corso assoggettate al criterio di ammortamento a vite utili regolatorie di cui alla Misura 13.8 [ovvero 15.8], lettera b, ovvero alle immobilizzazioni di cui alla Misura 13.7 [ovvero 15.7].

### **23.3 [ovvero, rispettivamente, 27.3 e 26.3] Penalità per la ritardata realizzazione degli investimenti non recuperabili in tariffa**

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

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

dove:

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

$I_{b,t}^*$  Indica, per investimenti in asset reversibili al termine del rapporto concessorio, la cui copertura del relativo capitale investito netto è garantita dal fondo di cui alla Misura 25-ter [ovvero 29-ter], l'ammontare degli investimenti non realizzati, cumulato fino all'anno  $t$ .

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

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

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

3. Il concedente, entro il termine di cui alla Misura 7 dell'Allegato A alla delibera n.     /2025 del     /2025, trasmette all'Autorità, su supporto informatico elaborabile e aperto nelle formule di calcolo, avvalendosi degli strumenti di cui al Titolo 5 dell'Allegato A alla delibera n.     /2025 del     /2025, ogni informazione anche quantitativa in ordine all'effettiva realizzazione degli investimenti programmati ma non riconosciuti in tariffa, fornendo separata evidenza: (i) dei lavori e le opere non riconosciute in tariffa perché a carico del concessionario; (ii) delle quote di

ciascun intervento incluso nel Programma degli Investimenti e coperte da contributi a fondo perduto, (iii) degli investimenti realizzati in compensazione dell'eventuale ammontare di sovra-rendimento di cui alla Misura 25-ter [ovvero 29-ter]".

## Misura 22 Poste figurative

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

### **"22.1 [ovvero 25.1] Generalità**

**1.** Fatte salve le previsioni di cui alla Misura 25-ter [ovvero 29-ter], è possibile, ex ante, prevedere, per ciascun anno del periodo concessorio, l'inclusione o la deduzione di poste figurative nei costi di capitale ammessi afferenti agli asset reversibili, a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico-finanziaria all'interno del periodo concessorio di cui alla di cui alla Misura 4, punto 2, lettera c).

**2.** Tali poste figurative ex ante afferiscono alla sola componente tariffaria di costruzione e sono ricomprese nella formula di cui alla Misura 18 [ovvero 20].

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

a) componente di Poste Figurative  $PF_K$  correlata ai costi di rimborso del capitale riferibili agli asset reversibili, per la quale la valutazione della neutralità finanziaria è effettuata applicando, per la relativa attualizzazione, il tasso di remunerazione del capitale investito (WACC) di cui alla Misura 40 del Titolo 4 dell'Allegato A alla delibera n. **75**/2025 del **75**/2025;

b) componente di Poste Figurative  $PF_{rem}$  correlata ai costi di remunerazione del capitale riferibili agli asset reversibili, per la quale la valutazione della neutralità finanziaria è effettuata applicando, per la relativa attualizzazione, il tasso di inflazione programmata di cui alla Misura 16 [ovvero 18].

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

a) componenti correlate ai costi di capitale, a cui viene applicato il tasso di remunerazione del capitale investito (WACC) di cui alla Misura 40 del Titolo 4 dell'Allegato A alla delibera n. **75**/2025 del **75**/2025;

b) componenti correlate ai costi di remunerazione del capitale, a cui viene applicato il tasso di inflazione programmata di cui alla Misura 16 [ovvero 18].

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

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

**7.** Per assicurare il mantenimento della neutralità economico-finanziaria, il livello delle poste figurative, per gli anni da  $t + 1$  alla fine del periodo concessorio, deve essere annualmente ricalcolato sulla base dei meccanismi di adeguamento annuale della componente tariffaria di costruzione. La componente  $\Delta T_{K,t+1}$ , di cui alla Misura 23 [ovvero, rispettivamente, 27 e 24] deve essere pertanto ulteriormente adeguata a seguito di tale ricalcolo.

**8.** L'eventuale inclusione o deduzione di poste figurative di cui al punto 2 deve determinare effetti nell'intervallo temporale strettamente indispensabile al suo assorbimento, compatibilmente con la dinamica tariffaria e nel rispetto dei principi di trasparenza, pertinenza e ragionevolezza.

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

## 22.2 [ovvero 25.2] Disposizione specifiche

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

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

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

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

dove:

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

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

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

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

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

dove:

$\Delta T_{K,lin}$  rappresenta l'incremento annuo costante della componente tariffaria di costruzione che, se applicato per ogni annualità residua della concessione, assicurerebbe il rispetto della condizione di neutralità finanziaria di cui alla Misura 22.1 [ovvero 25.1];

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

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

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

**Misura 23 Meccanismo di contenimento dei maggiori ricavi mediante revenue sharing**

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

*"1. A partire dal periodo regolatorio successivo a quello di prima applicazione del Sistema tariffario dell'Autorità, nel caso in cui lo scostamento, calcolato secondo le previsioni della presente misura, dei ricavi da traffico a pre-consuntivo risultanti alla fine del periodo regolatorio trascorso, rispetto a quelli previsti ex ante, sia positivo e superiore ad una soglia predeterminata, pari a +2%, una percentuale  $\gamma\%$  del montante medio annuo del maggior ricavo, eccedente la soglia, dovrà essere registrata quale posta figurativa a deduzione dei costi ammessi all'anno base per il periodo regolatorio successivo ovvero, per l'ultimo periodo regolatorio, posta a decremento dell'eventuale valore di subentro.*

**2. Detto maggior ricavo è calcolato come differenza tra:**

- a) *i ricavi, al netto degli eventuali ulteriori oneri, scaturenti dalla sommatoria delle singole tariffe medie unitarie in vigore, per ogni classe tariffaria elementare, in ciascuna annualità, tenuto conto delle modulazioni tariffarie assunte di cui alla Misura 6, moltiplicate per i rispettivi volumi di traffico effettivi consuntivati;*
- b) *i ricavi, al netto degli eventuali ulteriori oneri, scaturenti dalla sommatoria, maggiorata del 2% (ricavi soglia), delle singole tariffe medie unitarie in vigore, per ogni classe tariffaria elementare, in ciascuna annualità, tenuto conto delle modulazioni tariffarie assunte di cui alla Misura 6, moltiplicate per i rispettivi volumi di traffico previsti ex ante.*

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

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

con:

$$S > 2\%$$

dove:

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

$S$  *indica il rapporto fra:*

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

**4. Per i periodi regolatori successivi al primo periodo regolatorio di applicazione del Sistema tariffario dell'Autorità, al fine di una corretta definizione dei costi operativi, si tiene adeguatamente conto del meccanismo di revenue sharing di cui al punto 1.**

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

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

#### Capo 1 Aspetti generali

##### Misura 24 Ambito di applicazione e misure transitorie

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

**Tabella 2.** Concessioni in essere

Acronimo	Società concessionaria autostradale	Delibera ART di approvazione del Sistema tariffario	Data di scadenza concessione	Data di prima decorrenza S.T.ART
RAV	Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.a.	64/2019 del 19/06/2019	31/12/2032	01/01/2020
SAT	Società Autostrada Tirrenica p.a.	65/2019 del 19/06/2019	31/10/2028	01/01/2020
Strada dei Parchi	Strada dei Parchi S.p.A.	66/2019 del 19/06/2019	31/05/2032	01/01/2020
CAV	Concessioni Autostradali Venete - CAV S.p.a.	67/2019 del 19/06/2019	31/12/2032	01/01/2020
SATAP A4	Società SATAP Tronco A4 S.p.a.	68/2019 del 19/06/2019	31/12/2026	01/01/2020
MI-SERRAVALLE	Società Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.a.	69/2019 del 19/06/2019	31/10/2028	01/01/2020
BR-VR-VI-PD	Società Autostrada Brescia-Verona-Vicenza- Padova S.p.a.	70/2019 del 19/06/2019	31/12/2026	01/01/2020
ASPI	Autostrade per l'Italia S.p.a.	71/2019 del 19/06/2019	31/12/2038	01/01/2020
AT-CN	Società di Progetto Autostrada Asti - Cuneo S.p.a.	72/2019 del 19/06/2019	31/12/2031	01/01/2020
SALT - CISA	Società Autostrada Ligure Toscana S.p.a. – Tronco Autocisa	73/2019 del 19/06/2019	31/12/2031	01/01/2020
AUTOFIORI -A6	Autostrada dei Fiori S.p.a. – Tronco A6	75/2019 del 19/06/2019	31/12/2038	01/01/2020
SAV	Società Autostrade Valdostane S.p.a.	77/2019 del 19/06/2019	31/12/2032	01/01/2020
SITAF (A32)	Società Italiana per il Traforo Autostradale del Frejus S.p.a. – A32	78/2019 del 19/06/2019	31/12/2050	01/01/2020
TANA	Tangenziale di Napoli S.p.a.	79/2019 del 19/06/2019	31/12/2037	01/01/2020
TEEM	Tangenziale Esterna S.p.a.	29/2020 del 12/02/2020	16/05/2065	01/01/2021 <sup>(1)</sup>
APL	Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.a.	106/2020 del 18/06/2020	01/07/2060	01/01/2021 <sup>(1)</sup>
BREBEMI	Società di Progetto Brebemi S.p.a.	87/2021 del 17/06/2021	22/01/2040	01/01/2022 <sup>(1)</sup>
AUTOPAD	Autovia Padana S.p.a.	28/2023 del 23/02/2023	28/02/2043	01/01/2024
CAS	Consorzio per le Autostrade Siciliane	180/2023 del 23/11/2023	31/12/2030	01/01/2024

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

2. Il sistema tariffario dell'Autorità si applica alle concessioni Salerno-Pompei-Napoli e Campogalliano-Sassuolo, in occasione del primo aggiornamento ovvero della revisione del PEF.
3. L'Autorità si riserva di definire i sistemi tariffari di pedaggio per i trafori del Gran San Bernardo, Frejus e Monte Bianco.

## Capo 2 Modifiche e integrazioni ai Sistemi tariffari

### Misura 25 Verifica delle condizioni di equilibrio economico-finanziario della concessione

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

***"Misura 32-bis (Verifica delle condizioni di equilibrio economico-finanziario della concessione)"***

**1.** Il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario discende dalla corretta allocazione del rischio operativo in sede di conclusione del contratto per effetto delle clausole contrattuali. L'Autorità monitora il mantenimento della assunzione del rischio pattuito, dal 1° gennaio 2026 e fino alla scadenza della concessione.

**2.** Sono prese in considerazione e allocate almeno le tipologie di rischio di cui all'Annesso W di cui al Titolo 5 dell'Allegato A alla delibera n. **7**/2025 del **7**/2025.

**3.** Nell'ambito del rischio operativo, il rischio di domanda è assunto dal concessionario sulla base della stima dei volumi di traffico risultante dall'esito della procedura di affidamento. Le previsioni di traffico non sono oggetto di aggiornamento nel corso della concessione, ad eccezione dei casi in cui la durata della medesima ecceda i 15 anni. In tale ipotesi, il concessionario può proporre una revisione delle stime di traffico a partire dalla conclusione del terzo periodo regolatorio, nei limiti del  $\pm 10\%$  rispetto alle previsioni assunte in fase di gara, previa valutazione e approvazione da parte dell'Autorità.

**4.** Il concessionario si obbliga a far gravare gli effetti economici correlati al rischio di domanda esclusivamente sulla gestione economica della pertinente tratta autostradale.

**5.** Fatto salvo l'art. 192 del Codice, a fronte dell'eventuale riduzione degli effettivi volumi di traffico rispetto ai valori stimati derivanti dall'applicazione delle metodologie descritte nel presente provvedimento, riportati nell'apposito prospetto del PEF, il concessionario non ha diritto a richiedere la revisione del piano stesso.

**6.** Nell'ambito dell'istruttoria propedeutica all'esercizio delle proprie competenze in occasione degli aggiornamenti/revisioni del PEF, l'Autorità, previa trasmissione da parte dell'ente concedente, verifica che il PEF elaborato dal concessionario e validato dal concedente, per ciascun periodo regolatorio e in conformità al presente atto di regolazione, assicuri, nel rispetto dei principi di efficienza produttiva delle gestioni e di contenimento dei costi per gli utenti, il mantenimento dell'equilibrio economico-finanziario della concessione autostradale dalla data di applicazione della presente misura, e fino alla scadenza della concessione, in ragione dell'effettivo rischio operativo assunto dal concessionario. Ai fini della verifica del mantenimento dell'equilibrio economico-finanziario alla scadenza della concessione, i concessionari sono tenuti a trasmettere l'adeguata documentazione a consuntivo, avvalendosi degli strumenti adottati dall'Autorità al Titolo 5 dell'Allegato A alla delibera n. **7**/2025 del **7**/2025.

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

a) Tasso Interno di Rendimento di Progetto (TIR di Progetto): indica, in termini percentuali, il tasso di rendimento assicurato dai flussi di cassa operativi di progetto (FCFO – Free Cash Flow from Operations), così come individuati nel PEF dalla data di applicazione della presente misura, e fino alla scadenza della concessione.

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

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

b) Return on Invested Capital (ROIC) medio: indica il valore medio del rapporto, calcolato per ciascun esercizio dalla data di applicazione della presente misura, e fino alla scadenza della concessione, fra il risultato

operativo, al netto delle imposte figurative maturate sul medesimo reddito operativo, scaturente dalle attività autostradali ed accessorie, e la quota di capitale investito netto del concessionario afferente alle medesime attività. Tale valore medio per l'intero periodo considerato si ottiene ponderando il ROIC calcolato in ciascun anno con il relativo capitale investito netto, riferibile alla medesima annualità.

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

- c) Tasso Interno di Rendimento dell'Equity (TIR Equity): indica, in termini percentuali, il tasso di rendimento del flusso di cassa disponibile per gli azionisti (FCFE - Free Cash Flow to Equity pre dividend policy), così come individuato nel PEF dalla data di applicazione della presente misura, e fino alla scadenza della concessione, tenendo in considerazione il capitale proprio (Equity) permanentemente impiegato nell'iniziativa oggetto di concessione, inteso quale somma delle voci del Patrimonio netto corrispondenti a Capitale sociale, Riserva legale, Utili (perdite) portati a nuovo e Utili (perdite) dell'esercizio, con esclusione della quota parte di utile di esercizio deliberata ai fini della distribuzione ai soci a titolo di dividendo, e con inclusione dell'eventuale specifica riserva di cui alla successiva Misura 32-ter, punto 5.

L'Equilibrio economico-finanziario è assicurato quando il TIR Equity tende al rendimento ammesso dall'Autorità sul capitale proprio ( $R_e$  post tax di cui alla Misura 16), calcolato come media, ponderata per il patrimonio netto in ciascun periodo regolatorio, del  $R_e$  post tax medio dalla data di applicazione della presente misura, e fino alla scadenza della concessione.

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

- d) Debt Service Cover Ratio (DSCR): indica, in termini adimensionali, per ciascuna annualità interessata dal rimborso di quote di debito verso soggetti finanziatori, il rapporto fra:
- il flusso di cassa operativo di progetto (FCFO – Free Cash Flow from Operations) così come individuato nel PEF per tale annualità;
  - il servizio del debito, comprensivo di quota capitale e quota interessi, individuato nel PEF per la medesima annualità.

La sostenibilità del debito è assicurata quando la media dell'indicatore DSCR, per il periodo considerato, è superiore a 1,3.

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

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

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

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

Gli schemi di calcolo per i predetti indicatori sono inclusi tra gli strumenti adottati dall'Autorità al Titolo 5 dell'Allegato A alla delibera n. 75/2025 del 12/12/2025.

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

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

- c) DSCR: -0,1;  
d) LLCR: -0,3.

**Misura 32-ter (Meccanismo di recupero in relazione al rendimento ammesso sul capitale proprio)**

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

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

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

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

2. La misurazione di detto eventuale sovra/sotto-rendimento si effettua mediante l'applicazione dell'indicatore Valore attuale netto per l'Equity (VAN Equity), calcolato dalla data di applicazione della presente misura, e fino alla scadenza della concessione, secondo gli schemi di calcolo inclusi fra gli strumenti adottati dall'Autorità di cui al Titolo 5 dell'Allegato A alla delibera n. **75**/2025 del **11**/2025.

3. La sussistenza di un eventuale sovra-rendimento rispetto a quello ammesso dall'Autorità, determina l'obbligo per il concessionario di accantonare, su base annuale a partire dalla prima annualità utile, quota parte dell'eventuale ammontare di sovra-rendimento, di cui al punto precedente, nel passivo dello stato patrimoniale del bilancio di esercizio, in un fondo vincolato e messo a disposizione del concedente per le seguenti finalità:

- a) realizzazione di attività di manutenzione straordinaria e/o nuove opere, già presenti nel PEF vigente del periodo regolatorio di riferimento, con conseguente copertura del relativo capitale investito netto regolatorio e dei connessi costi di capitale ai fini tariffari;
- b) riduzione dell'eventuale valore di subentro alla scadenza della concessione;
- c) alimentazione dei seguenti Fondi di cui all'articolo 12, comma 5, della l. 193/2024: (i) Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale; (ii) Fondo per il riequilibrio economico-finanziario delle concessioni;
- d) ogni altra destinazione ritenuta utile, purché a beneficio del settore autostradale.

4. Con riferimento alla finalità di cui al punto 3, lettera a), la mancata realizzazione degli investimenti, su base annuale, in attività di manutenzione straordinaria e/o nuove opere comporta un meccanismo di penalità in capo al concessionario così come definito dalla Misura 25.3.

5. Il concedente, nel rispetto del vincolo di sostenibilità dei livelli tariffari per l'utenza di cui alla Misura 32-ter, può prevedere che il concessionario sia tenuto ad accantonare, su base annuale, in un'apposita riserva di patrimonio netto, distintamente indicata, quota parte dell'eventuale ammontare di sovra-rendimento, di cui al precedente punto, vincolata secondo le seguenti condizioni:

- a) la quota parte di eventuale sovra-rendimento da accantonare, su base annuale, a riserva di patrimonio netto può assumere, in termini percentuali, un valore al massimo pari all'incidenza, nell'annualità di competenza, del CIN ante rispetto al CIN relativo agli asset reversibili di cui alla Misura 12.1, lettera b);
- b) tale riserva di patrimonio netto diverrà disponibile, per il concessionario, al completamento del programma degli investimenti in attività di manutenzione straordinaria e in nuove opere, già previsto dalle pattuizioni convenzionali, e comunque a seguito di espressa disposizione del concedente. Nel caso in cui, alla data di scadenza della concessione, il concessionario non abbia adempiuto al completamento del programma degli investimenti e delle manutenzioni straordinarie, così come definito dalle pattuizioni convenzionali, il concessionario stesso restituisce all'ente concedente l'eventuale sovra rendimento accantonato in distinta e vincolata riserva di Patrimonio netto.

6. Resta fermo che l'ammontare dell'eventuale sovra-rendimento di cui al punto 10 non può essere utilizzato al fine di compensare eventuali extra-costi correlati a variazioni in aumento del costo dei lavori per le attività di progettazione, costruzione e manutenzione dell'infrastruttura autostradale, così come individuati nella convenzione di concessione e nel PEF vigente del periodo regolatorio di riferimento.

7. In caso di accertamento da parte dell'Autorità di sussistenza di un eventuale sotto-rendimento sul capitale proprio rispetto a quello ammesso dall'Autorità, il concessionario e il concedente, ai sensi dell'art. 192 del Codice, possono adire alla procedura di revisione del contratto di concessione nella misura strettamente necessaria a ricondurlo ai livelli di equilibrio, nel rispetto del rischio operativo a carico del concessionario, così come pattuito al momento della conclusione del contratto.

8. L'Autorità assicura, anche mediante l'utilizzo degli strumenti dall'Autorità di cui al Titolo 5 dell'Allegato A alla delibera n. 1/2025 del 1/2025, il monitoraggio e la vigilanza sull'applicazione, da parte dei soggetti interessati, del meccanismo di recupero dell'eventuale sovra/sotto-rendimento, secondo le modalità e i termini di cui alle Misure 6 e 7 dell'Allegato A alla delibera n. 1/2025 del 1/2025, sulla base di un PEF rimodulato da parte del concessionario di concerto con il concedente, nonché alla scadenza della concessione.

#### **Misura 32-quater (Sostenibilità dei livelli tariffari)**

1. Il recupero dei costi ammissibili attraverso l'applicazione della tariffa unitaria media integrata di cui alla Misura 5 deve risultare compatibile con una condizione di sostenibilità dei livelli tariffari da parte degli utenti autostradali, durante il periodo concessorio residuo, tenuto anche conto del tasso di inflazione programmata di cui alla Misura 19.

2. Al riguardo il concessionario, tenuto conto delle condizioni di mercato e avuto riguardo alle previsioni di traffico, ai fini delle verifiche dell'Autorità sul Sistema di pedaggio, è tenuto a fornire al concedente e all'Autorità medesima ogni possibile evidenza dell'elasticità della domanda retail in relazione alla variazione del pedaggio, con riferimento al periodo concessorio residuo, trasmettendo tra l'altro all'Autorità gli esiti di (i) analisi effettuate sulla base di idonei modelli di simulazione, e (ii) indagini dirette volte a determinare la funzione di domanda.

3. Il concessionario tiene adeguatamente conto, nelle stime dei volumi di traffico, anche delle evidenze sull'elasticità della domanda retail di cui al punto 2.

4. Nell'ambito delle procedure di approvazione, aggiornamento o revisione del PEF, al fine di rispettare il principio di sostenibilità dei livelli tariffari per gli utenti autostradali, l'ente concedente e il concessionario, nella definizione di un programma degli investimenti bilanciato, durante il periodo concessorio residuo, anche in relazione agli esborsi finanziari, tengono adeguatamente conto:

- a) delle stime dei volumi di traffico
- b) delle relative evidenze sull'elasticità della domanda di cui al punto 2,
- c) della disciplina dello strumento regolatorio delle poste figurative di cui alla Misura 26, nonché
- d) della disciplina dell'eventuale valore di subentro e del correlato criterio di ammortamento a vita utile tecnico-regolatoria di cui alla Misura 15."

#### **Misura 26 Individuazione delle attività pertinenti**

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

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

- a) **Attività autostradali:** attività attinenti alla progettazione, costruzione, gestione, nonché alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle tratte autostradali destinate alla circolazione dei veicoli, oggetto di concessione, ivi compresi i servizi di informazione agli utenti autostradali, di recupero del mancato

pagamento del pedaggio, di eventuale rimborso spettante agli stessi utenti, nonché proventi da attività di interconnessione, recupero oneri di esazione e proventi/indennizzi da transiti eccezionali;

- b) **Attività accessorie:** attività collegate allo sfruttamento commerciale delle aree e delle pertinenze autostradali relative alle tratte oggetto di concessione, non correlate alla circolazione dei veicoli, ivi compresi (i) servizi di distribuzione di carbolubrificanti, di gas naturale compresso e gas naturale liquefatto, di ricarica dei veicoli elettrici, attività commerciali e ristorative nelle aree di servizio; (ii) cavidotti; (iii) segnaletica e pannelli informativi; (iv) servizi tecnologici e di telecomunicazione;
- c) **Attività non pertinenti:** attività diverse da quelle indicate alle lettere a) e b).

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

### Misura 27 Tariffa unitaria media e modulazione tariffaria

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

**“1-bis.** In particolare, con riferimento all'arrotondamento del pedaggio:

- a) Il pedaggio da applicare al singolo utente autostradale è ottenuto moltiplicando la tariffa unitaria media integrata ( $T'_t$ ), tenuto conto delle ulteriori variazioni di cui alla Misura 7 e degli ulteriori oneri di cui alla Misura 8, per i chilometri effettivamente percorsi, arrotondati alla prima cifra decimale, ossia al centinaio di metri.
- b) L'importo finale del pedaggio effettivamente applicato agli utenti autostradali è arrotondato come segue:
  - i) se la cifra finale del pedaggio è inferiore a 5 centesimi di euro, l'importo viene arrotondato al decimo di euro inferiore;
  - ii) se la cifra finale è pari o superiore a 5 centesimi, l'importo viene arrotondato al decimo di euro superiore.
- c) Nei casi in cui il transito comporti l'attraversamento, per gli utenti autostradali, di tratte assentite in concessione a soggetti concessionari diversi, l'arrotondamento finale del pedaggio, calcolato secondo quanto previsto dalla lettera b), è ripartito tra i concessionari coinvolti in misura proporzionale ai pedaggi di competenza non arrotondati.
- d) L'Autorità, nell'ambito dei procedimenti di cui alla Misura 6 e alla Misura 7 assicura il monitoraggio e la vigilanza, con cadenza annuale, in merito alla neutralità complessiva del sistema di arrotondamento.
- e) A partire dal periodo regolatorio successivo al primo periodo regolatorio di applicazione del presente Sistema tariffario, il saldo, di segno positivo o negativo, correlato all'applicazione degli arrotondamenti relativi al periodo regolatorio trascorso, è posto quale rettifica dei costi operativi ammessi all'anno base per il periodo regolatorio successivo, ovvero per l'ultimo periodo regolatorio, quale rettifica dell'eventuale valore di subentro”.

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

**“1-bis.** In particolare, con riferimento:

- a) ai flussi di traffico, il concessionario valuta l'adozione di una differenziazione dei livelli tariffari, validata dal concedente, fondata:
  - i) sulla classificazione per cluster omogenei di categorie di veicoli, sulla base di documentate e motivate differenze nei livelli di usura arrecati all'infrastruttura dal rispettivo utilizzo della stessa;
  - ii) sulla classificazione per cluster omogenei di fasce temporali, sulla base di documentate e motivate differenze nell'utilizzo della capacità dell'infrastruttura autostradale su base giornaliera e/o oraria.

- b) *alle tipologie di tratta dell'infrastruttura autostradale, il concessionario valuta l'adozione di una differenziazione dei livelli tariffari, validata dal concedente, fondata sulla classificazione per cluster omogenei delle tratte autostradali o di loro sottoinsiemi, sulla base di documentate e motivate differenze nei rispettivi costi di gestione e di costruzione unitari per estesa chilometrica, tenuto conto delle caratteristiche del tracciato, delle infrastrutture e dei manufatti presenti."*

## Misura 28 Criteri di ammissibilità dei costi operativi

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

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

*2. Per l'ammissibilità dei costi operativi sono presi in considerazione, con riferimento al bilancio d'esercizio del concessionario riferibile all'Anno base di ciascun periodo regolatorio, i costi, di natura ricorrente, iscrivibili alle voci di Conto Economico B6, B7, B8, B9, B11 e B14 di cui all'articolo 2425 del Codice civile, o analoghe voci in caso di adozione dei principi contabili internazionali IAS/IFRS.*

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

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

*5. Rappresentano oneri non ammissibili ai fini regolatori, oltre che i costi riconducibili ad attività di cui alla Misura 3, lettera c), le tipologie di costo di seguito indicate, che in nessun caso potranno essere considerate nel perimetro dei costi operativi:*

- a) oneri finanziari e rettifiche di valore di attività finanziarie;*
- b) oneri fiscali incluso l'IRAP sul costo del lavoro ed esclusi i tributi locali;*
- c) accantonamenti e svalutazioni di qualsiasi natura;*
- d) rettifiche di valore delle immobilizzazioni materiali e immateriali;*
- e) oneri straordinari, ovvero oneri che non sono ascrivibili all'ordinario processo produttivo delle attività autostradali e accessorie di cui alla Misura 3, lettera a) e b);*
- f) oneri per sanzioni, penali e risarcimenti;*
- g) oneri processuali e costi sostenuti per il contenzioso ove il concessionario sia risultato soccombente;*
- h) i costi connessi all'erogazione di liberalità, nonché i costi pubblicitari e di marketing che non derivino da obblighi normativi posti in capo ai concessionari;*
- i) le spese di rappresentanza;*
- j) oneri di qualunque tipo derivanti dall'inosservanza di norme e prescrizioni;*
- k) oneri correlati al recupero dei crediti da mancata riscossione dei pedaggi.*

*6. Con riguardo ai costi operativi derivanti dall'applicazione delle misure regolatorie definite dall'Autorità in relazione al contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali:*

- a) sono ammissibili, se pertinenti ed efficienti:*
  - i) gli oneri relativi alla gestione del sistema informativo predisposto da ciascun concessionario, funzionale alla fornitura delle informazioni agli utenti autostradali di cui alle Misure 3 e 4 approvate con delibera ART n. 132/2024;*

- ii) *gli oneri derivanti dall'esercizio delle procedure operative per l'assistenza agli utenti autostradali, di cui alla Misura 6 approvata con delibera n. 132/2024;*
- iii) *gli oneri relativi alla gestione del meccanismo per il trattamento dei reclami, di cui alla Misura 10 approvata con delibera ART n. 132/2024;*
- iv) *gli oneri derivanti dall'implementazione del sistema di computo dei rimborsi correlati alla presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura autostradale, di cui alla Misura 8 approvata con delibera ART n. 132/2024;*
- b) *gli oneri a carico di ciascun concessionario per la gestione dell'App unica, di cui alla Misura 5 approvata con delibera ART n. 132/2024, se pertinenti ed efficienti, sono ammissibili pro quota sulla base di una ripartizione fra i diversi concessionari basata su principi di trasparenza, ragionevolezza e proporzionalità;*
- c) *per gli oneri relativi ai rimborsi correlati alla presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura autostradale, di cui alla Misura 8 approvata con delibera ART n. 132/2024, si applica quanto previsto dalla Misura 14.4 del medesimo provvedimento;*
- d) *per gli oneri relativi agli indennizzi di cui alla Misura 7.4 e alla Misura 12.1 approvata con delibera ART n. 132/2024, si applica quanto previsto dalla Misura 14.4 del medesimo provvedimento.*

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

#### **Misura 29    Trattamento dei margini da attività commerciali**

1. Alla Misura 11 dell'Allegato A alle delibere di cui alla Tabella 2, dopo il punto 2, è aggiunto il seguente punto:  
*"3. L'Autorità assicura il monitoraggio e la vigilanza sull'applicazione, da parte dei soggetti interessati, delle disposizioni di cui alla presente Misura, secondo le modalità e i termini di cui alla Misura 6 di cui all'Allegato A alla delibera n. 75/2025 del 12/12/2025, mediante l'utilizzo degli strumenti di cui al Titolo 5."*

#### **Misura 30    Capitale investito netto**

1. La misura 12 dell'Allegato A alle delibere di cui alla Tabella 2 è sostituita dalla seguente:  
*"1. Il capitale investito netto (CIN) è rappresentato dagli importi relativi alle seguenti immobilizzazioni materiali e immateriali, al netto degli ammortamenti, purché riconosciuti dal concedente in occasione delle valutazioni di cui al punto 32.2 lettera d):*
  - a) ***asset non reversibili**, di dotazione iniziale o acquisiti nel corso della concessione, come quantificati al primo gennaio dell'Anno base di ciascun periodo regolatorio, purché funzionali all'esercizio della gestione autostradale;*
  - b) ***asset reversibili**, relativi agli investimenti realizzati nel corso della concessione, come quantificati al primo gennaio di ciascun esercizio del periodo regolatorio, comprensivi del valore di subentro eventualmente già corrisposto al precedente concessionario.*

*Il CIN relativo agli asset reversibili di al punto 1, lettera b) è ripartito in due distinte categorie:*

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

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

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

3. Ai fini regolatori, fatto salvo quanto previsto dalla Misura 15, l'entrata in esercizio di un'immobilizzazione coincide con la data in cui l'asset acquisisce l'idoneità a far parte del processo produttivo afferente all'attività autostradale o accessoria, ossia con la data in cui avviene il rilascio del certificato di collaudo, ai sensi dell'articolo 116 del Codice, ovvero, in caso di presa in consegna anticipata, con la data in cui avviene il rilascio del relativo verbale di accertamento, ai sensi dell'articolo 24 dell'Allegato II.14 al Codice.

4. Nella programmazione degli investimenti, il concedente provvede affinché i lavori e le opere di manutenzione straordinaria inclusi nell'oggetto della concessione, in funzione del rispettivo valore desunto dal quadro economico di ciascun intervento, siano articolati secondo lotti costruttivi con entrata in esercizio progressiva, compatibilmente con l'esigenza di favorire, per quanto possibile, il coordinamento fra i flussi di cassa prodotti dalla gestione autostradale e i fabbisogni finanziari necessari per la copertura dei rispettivi costi di realizzazione.

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

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

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

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

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

8. All'opzione del CIN rivalutato è associato il tasso di remunerazione reale del capitale di cui alla Misura 16; viceversa, all'opzione del CIN contabile è associato il tasso di remunerazione nominale del capitale di cui alla stessa misura.

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

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

## Misura 31 Principi per la quantificazione degli investimenti in beni reversibili

1. Alla misura 14.1 dell'Allegato A

2. alle delibere di cui alla Tabella 2 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) La lettera c) è sostituita dalla seguente:

*"c) per ciascun investimento:*

- i) in presenza di un importo di spesa a consuntivo superiore al valore risultante dal progetto di fattibilità tecnica ed economica, il maggior costo si considera ammissibile esclusivamente qualora derivi da modifiche progettuali ammissibili ai sensi dell'articolo 189 del d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36. La prova della sussistenza di circostanze specifiche è posta a carico del concessionario, mentre il concedente verifica, di volta in volta, la veridicità dei presupposti di fatto;*
- ii) in presenza di un importo di spesa a consuntivo inferiore al valore risultante dal progetto di fattibilità tecnica ed economica, fatte salve le variazioni regolatorie asseverate dal concedente – nel rispetto della corretta allocazione del rischio operativo così come definita dalla Matrice dei rischi– il minor costo, come rilevabile dai prospetti di contabilità regolatoria a consuntivo approvati dall'Autorità, non si considera in alcun caso ammissibile e, nel caso abbia concorso alla determinazione ex ante dei livelli tariffari, determina l'insorgere di un debito regolatorio di pari importo, che assume la valenza di una componente di segno negativo nel calcolo del saldo di Poste figurative del primo anno del primo periodo regolatorio utile;"*

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

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

### Misura 32 Criteri di determinazione dei costi di capitale

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

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

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

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

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

*4. Con riferimento agli asset dismessi, resta fermo che, nel caso di smantellamento o dismissione anticipata rispetto alle tempistiche di ammortamento di cui alla presente Misura, nessun costo di rimborso o di remunerazione del capitale è riconosciuto a partire dall'annualità successiva a quella di avvenuta dismissione.*

*5. Per la determinazione dei costi di rimborso del capitale, calcolati annualmente a partire dalla consistenza delle immobilizzazioni, valutata al netto dell'eventuale valore di subentro alla scadenza della concessione di cui punto 6, si applicano i seguenti criteri:*

- a) l'ammortamento delle immobilizzazioni riferibili agli asset reversibili afferenti al **CIN ante** e al **CIN post**, al netto del valore di subentro determinato secondo i criteri di cui al punto 6, è interamente conseguito entro*

la scadenza della concessione e si basa sul metodo finanziario, con quote annue regolatorie da calcolare sull'investimento complessivo realizzato e da applicare pro-quota ai singoli asset, tenuto conto che l'ammortamento è ammesso solo per gli investimenti effettivamente iniziati, ossia in ragione dell'effettivo sostenimento della spesa prevista nel cronoprogramma degli investimenti.

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

Al fine di porre rimedio ad eventuali fenomeni di discriminazione fra le concessioni in ragione del diverso valore assunto dal TIR previgente, il concessionario è tenuto, ai fini regolatori, a conseguire il completo ammortamento degli asset reversibili afferenti al CIN ante in via prioritaria rispetto all'ammortamento del CIN post.

- b) nel rispetto di quanto previsto al punto 6 per il valore di subentro, il concessionario, per ragioni di manifesta, oggettiva e documentata evidenza, può sottoporre alle valutazioni dell'Autorità, per il tramite del concedente, l'applicazione, ad una parte delle immobilizzazioni riferibili ai nuovi investimenti in asset reversibili, del criterio di ammortamento basato sulla vita utile regolatoria degli asset. Salvo documentate eccezioni che potranno di volta in volta essere motivate dal concedente o dal concessionario, le vite utili regolatorie e le aliquote da utilizzare sono riportate nella seguente tabella.

Tipologia di asset	Vita utile	Aliquota
Viadotti/Ponti/Cavalcavia	40	2,50%
Gallerie	40	2,50%
Barriere	25	4,00%
Corpo autostradale, opere sul territorio	30	3,33%
Reti recinzione	20	5,00%
Portali e segnaletica	20	5,00%
Pavimentazioni	20	5,00%
Infrastrutture tecnologiche ed impianti	10	10,00%
Stazioni/Barriere di esazione, fabbricati, aree di servizio	40	2,50%
Altro	30	3,33%

Al fine di assicurare il pieno rispetto dei criteri di quantificazione dell'eventuale valore di subentro, di cui al successivo punto 6, il concedente seleziona gli asset reversibili a cui applicare il criterio di ammortamento basato sulla vita utile regolatoria privilegiando i nuovi investimenti la cui realizzazione è più prossima alla data di scadenza della concessione.

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

- i) l'ammortamento decorre a partire dall'annualità successiva a quella di rispettiva entrata in esercizio;
  - ii) le immobilizzazioni in corso non generano costi di rimborso del capitale fino alla rispettiva data di entrata in esercizio.
- c) l'ammortamento delle immobilizzazioni riferibili agli asset non reversibili è riconosciuto in base ad aliquote tecniche-economiche stabilite in ottemperanza ai principi sanciti dal Codice civile, tenuto conto della vita utile e dell'eventuale valore residuo al termine della stessa.

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

- a) alla necessità di assicurare la sostenibilità dei livelli tariffari praticati agli utenti;

- b) al mantenimento, per l'intera durata della concessione, dell'equilibrio economico-finanziario;
- c) alla necessità di evitare l'insorgere di una barriera all'ingresso di nuovi operatori al momento del riaffidamento della concessione, a vantaggio del concessionario uscente. Ai fini dell'applicazione di tale criterio, il rapporto fra il valore di subentro e l'EBITDA (Earnings Before Interests Taxes Depreciation and Amortization) del concessionario, valutato all'ultimo intero anno di gestione, non deve superare il valore di 1,6.

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

- a) se coincidente con quanto già contenuto nel PEF relativo al periodo regolatorio precedente, è confermata, fatti salvi i vincoli richiamati nel presente punto;
- b) se differente rispetto a quanto già contenuto nel PEF relativo al periodo regolatorio precedente, è sottoposta dal concedente alle valutazioni dell'Autorità secondo le modalità e i criteri definiti nel presente punto 6, e si effettua separatamente per il CIN ante e il CIN post. Tale separata quantificazione, nel perseguire l'obiettivo del contenimento dei costi per gli utenti, tiene conto, oltre che dei criteri di cui alla di cui al presente punto 6, anche del livello del TIR previgente di cui alla Misura 17, raffrontato al tasso di remunerazione di cui alla Misura 16, conseguendo entro la scadenza della concessione – ove possibile – il completo ammortamento degli asset afferenti al CIN ante.

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

8. I costi di remunerazione del capitale sono determinati:

- a) per le immobilizzazioni in esercizio, nonché per quelle in corso assoggettate ad ammortamento finanziario, afferenti al **CIN ante**, in misura pari al TIR previgente di cui alla Misura 17, moltiplicato per il Capitale investito netto afferente alle stesse immobilizzazioni in esercizio al 1° gennaio di ciascuna annualità, come definito, per ciascun periodo regolatorio, nel Programma degli Investimenti allegato al PFR, valutato al netto del relativo fondo di ammortamento e al lordo dell'eventuale valore di subentro. Detto valore di subentro è sottoposto a remunerazione attraverso l'applicazione annuale del tasso di remunerazione del valore di subentro ( $R_{TV}$ ) di cui alla Misura 40, punto 9 del Titolo 4 dell'Allegato A alla delibera n. **1/2025 del 1/2025**, a decorrere dal momento dell'effettiva realizzazione dell'investimento cui si riferisce;
- b) per le immobilizzazioni in esercizio, nonché per quelle in corso assoggettate ad ammortamento finanziario, afferenti al **CIN post**, in misura pari al tasso di remunerazione del capitale investito di cui al Titolo 4 dell'Allegato A alla delibera n. **1/2025 del 1/2025**, moltiplicato per il Capitale investito netto afferente alle stesse immobilizzazioni in esercizio al 1° gennaio di ciascuna annualità, come definito, per ciascun periodo regolatorio, nel Programma degli Investimenti allegato al PFR, valutato al netto del relativo fondo di ammortamento e al lordo dell'eventuale valore di subentro. Detto valore di subentro è sottoposto a remunerazione attraverso l'applicazione annuale del tasso di remunerazione del valore di subentro ( $R_{TV}$ ) di cui alla Misura 40, punto 9 del Titolo 4 dell'Allegato A alla delibera n. **1/2025 del 1/2025**, a decorrere dal momento dell'effettiva realizzazione dell'investimento cui si riferisce.
- c) per le immobilizzazioni in corso assoggettate ad ammortamento a vite utili regolatorie ovvero di cui al punto 7, in misura pari al costo ammesso sul capitale di debito ( $R_d$ ) di cui al Titolo 4 dell'Allegato A alla delibera n. **1/2025 del 1/2025**, moltiplicato per il Capitale investito netto afferente alle stesse immobilizzazioni in corso al 1° gennaio di ciascuna annualità, come risultante, per ciascun periodo regolatorio, nel Programma degli Investimenti allegato al PFR.

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

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

9. La remunerazione del capitale investito netto, il capitale investito netto e il relativo fondo di ammortamento sono espressi coerentemente con quanto disposto dal concedente in merito all'adozione del CIN rivalutato o del CIN contabile di cui alla Misura 12. Pertanto, ad una remunerazione reale pre-tax corrisponde una valorizzazione del capitale investito netto (nominale) e dei relativi ammortamenti (nominali) espressi a valori rivalutati, viceversa ad una remunerazione nominale pre-tax corrisponde una valorizzazione del capitale investito netto e dei relativi ammortamenti espressi a valori non rivalutati.

10. L'Autorità assicura il monitoraggio e la vigilanza sull'applicazione, da parte dei soggetti interessati, delle disposizioni di cui alla presente Misura, secondo le modalità e i termini di cui alla Misura 6 e alla Misura 7 dell'Allegato A alla delibera n. /2025 del /2025, mediante l'utilizzo degli strumenti adottati dall'Autorità medesima al Titolo 5 del medesimo provvedimento".

### Misura 33 Tasso di remunerazione del capitale investito

1. La misura 16 dell'Allegato A alle delibere di cui alla Tabella 22 è sostituita dalla seguente:

"1. La metodologia per la determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito e la procedura per il relativo aggiornamento sono definite al Titolo 4 dell'Allegato A alla delibera n. /2025 del /2025."

### Misura 34 Tasso di inflazione programmato

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

"1. La variabile  $\hat{P}_{t+1}$ , con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui alla Misura 25, corrisponde al tasso di inflazione programmata relativo all'anno di applicazione della tariffa, inteso quale Indice armonizzato dei prezzi al consumo (IAPC), come riportato nell'ultima pubblicazione "Proiezioni macroeconomiche per l'area dell'euro formulate dagli esperti della BCE" della Banca Centrale Europea disponibile all'inizio di ciascun periodo regolatorio.

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

### Misura 35 Dinamica della componente tariffaria di costruzione

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

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

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

dove:

$C_{a,r,(t+1)}$  indica i costi di ammortamento annui, afferenti alle sole immobilizzazioni in esercizio, nonché a quelle in corso assoggettate ad ammortamento finanziario, di cui alla Misura 12, punto 2, lettera a) incluse fra gli asset reversibili al termine del rapporto concessorio, così come riportate nel PFR, calcolati al 1° gennaio dell'anno t+1 secondo le metodologie di cui alla Misura 15;

$C_{rc,ES,(t+1)}$  indica i costi di remunerazione del capitale, afferenti alla quota di Capitale investito netto afferente alle immobilizzazioni in esercizio, nonché a quelle in corso assoggettate ad ammortamento

finanziario, di cui alla Misura 12, punto 2, lettera a), così come riportato nel PFR, calcolati al 1° gennaio dell'anno t+1 applicando la metodologia di cui alla Misura 15, nel seguente modo:

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

in cui:

$CIN_{ES,(t+1)}$  indica il valore al 1° gennaio dell'anno t+1 della quota di Capitale investito netto afferente alle immobilizzazioni in esercizio, nonché a quelle in corso assoggettate ad ammortamento finanziario di cui alla Misura 12, punto 2, lettera a), determinato sulla base di quanto di seguito specificato:

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

dove:

$CIN_{ES,t}$  indica il valore al 1° gennaio dell'anno t della quota di Capitale investito netto afferente alle immobilizzazioni in esercizio, nonché a quelle in corso assoggettate ad ammortamento finanziario di cui alla Misura 12, punto 2, lettera a);

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

$I_{ES,t}$  indica la quota annuale di investimenti di cui si prevede l'entrata in esercizio o l'avvio dell'ammortamento finanziario nel corso dell'anno t, come riportata nel Programma degli Investimenti allegato al PFR, ammissibili secondo i criteri di cui alla Misura 10;

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

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

$TV_{(t+1)}$  indica le quote annuali cumulate di valore di subentro (terminal value) di cui alla Misura 15;

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

$C_{rc,LIC,(t+1)}$  indica i costi di remunerazione del capitale, afferenti alla quota di Capitale investito netto afferente alle immobilizzazioni in corso assoggettate ad ammortamento a vite utili regolatorie di cui alla Misura 12, punto 2, lettera b), così come riportato nel PFR, calcolati al 1° gennaio dell'anno t+1 applicando la metodologia di cui alla Misura 15 punto 8, nel seguente modo:

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

in cui:

$CIN_{LIC,(t+1)}$  indica il valore al 1° gennaio dell'anno t+1 della quota di Capitale investito netto afferente alle immobilizzazioni in corso assoggettate ad ammortamento a vite utili regolatorie ovvero di cui alla Misura 15, di cui alla Misura 12, punto 2, lettera b), determinato sulla base di quanto di seguito specificato:

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

dove:

$CIN_{LIC,t}$  indica il valore al 1° gennaio dell'anno  $t$  dello stock di immobilizzazioni in corso assoggettate ad ammortamento a vite utili regolatorie ovvero di cui alla Misura 15, di cui alla Misura 12, punto 2, lettera b);

$I_{ES,t}$  indica il decremento dello stock di immobilizzazioni in corso assoggettate ad ammortamento a vite utili regolatorie ovvero di cui alla Misura 15, di cui alla Misura 12, punto 2, lettera b), previsto nel corso dell'anno  $t$ , determinato in ragione dell'entrata in esercizio delle opere oggetto dei piani di investimento, così come riportate nel Programma degli Investimenti allegato al PFR, ammissibili secondo i criteri di cui alla Misura 10;

$I_{LIC,t}$  indica l'incremento dello stock di immobilizzazioni in corso assoggettate ad ammortamento a vite utili regolatorie ovvero di cui alla Misura 15, di cui alla Misura 12, punto 2, lettera b), previsto nel corso dell'anno  $t$  determinato in ragione del sostenimento della spesa per le opere oggetto dei piani di investimento, così come riportate nel Programma degli Investimenti allegato al PFR, ammissibili secondo i criteri di cui alla Misura 10;

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

$PF_{K,t+1}$  indica l'importo, di segno positivo o negativo, delle poste figurative di cui alla Misura 26, definite ex ante, volte ad assicurare per la tariffa gradualità di variazione nel corso del periodo concessorio;

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

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

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

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

Dove

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

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

### Misura 36 Meccanismi di penalità/premi con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi

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

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

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

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

3. Per ciascuno dei citati indicatori specifici, sono definiti tre distinti valori di soglia:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La soglia definita deve quindi mirare al conseguimento di performance che rappresentino livelli ottimali di riferimento per il settore autostradale, per il conseguimento dei quali il concessionario autostradale viene premiato con un bonus aggiuntivo rispetto alla variazione tariffaria determinata dal meccanismo di price cap.

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

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

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

dove:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**5. Il sistema di monitoraggio della qualità prevede, nell'ambito di una piattaforma informatica da predisporre a cura del concessionario e accessibile all'Autorità per l'esercizio delle funzioni di vigilanza, l'identificazione di almeno un indicatore specifico per ciascuna delle seguenti aree tematiche:**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6. I valori di soglia per ciascuno degli indicatori specifici di qualità sono rideterminati dall'Autorità, per ciascuna concessione, in occasione di ogni aggiornamento quinquennale del PEF, nell'ambito del procedimento di cui alla Misura 7.

7. Il meccanismo di cui alla presente misura trova applicazione per cinque anni a partire dal secondo anno di ogni periodo regolatorio, e dispiega conseguentemente i suoi effetti fino al primo anno del periodo regolatorio successivo.

8. In fase di prima applicazione, ciascun concessionario è tenuto a fornire all'Autorità le informazioni necessarie per l'analisi delle performances e il calcolo dei valori di soglia per ciascuno degli indicatori specifici di qualità, con riferimento, ove possibile, almeno alle annualità 2024 e 2025. Conseguentemente, il meccanismo di cui alla presente misura trova prima applicazione a partire dal 1° gennaio 2027.

9. L'Autorità assicura il monitoraggio e la vigilanza sull'applicazione, da parte dei soggetti interessati, delle disposizioni di cui alla presente Misura, secondo le modalità e i termini di cui alla Misura 6 dell'Allegato A alla delibera n. **1**/2025 del **1**/2025, mediante l'utilizzo degli strumenti di cui al Titolo 5 del medesimo provvedimento."

### Misura 37 Adeguamento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti

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

"1. Con riferimento alla formula di adeguamento tariffario di cui alla Misura 23, la componente ( $\Delta T_{K,(t+1)}$ ) è costituita da due sub-componenti, ossia:

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

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

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

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

con

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

dove:

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

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

$C_{a,r,(t+1)}^*$  indica i costi di ammortamento, riferiti all'anno  $t + 1$ , afferenti agli asset reversibili al termine del rapporto concessorio, così come riportati nell'aggiornamento annuale del PFR per l'anno  $t + 1$ , determinati in conformità a quanto previsto dalla Misura 15;

$C_{rc,ante(t+1)}^*$  indica i costi di remunerazione del capitale, riferiti all'anno  $t + 1$ , riferibili agli asset reversibili afferenti al **CIN ante**, così come riportati nell'aggiornamento annuale del PFR per l'anno  $t + 1$ ;

$C_{rc,post(t+1)}^*$  indica i costi di remunerazione del capitale, riferiti all'anno  $t + 1$ , riferibili agli asset reversibili afferenti al **CIN post**, così come riportati nell'aggiornamento annuale del PFR per l'anno  $t + 1$ ;

$C_{a,r,(t+1)}$  indica i costi di ammortamento, riferiti all'anno  $t + 1$ , afferenti agli asset reversibili al termine del rapporto concessorio, così come riportati nell'aggiornamento del PFR per l'anno  $t$ , determinati in conformità a quanto previsto dalla Misura 15;

$C_{rc,post(t+1)}$  indica i costi di remunerazione del capitale, riferiti all'anno  $t + 1$ , relativi agli asset reversibili afferenti al **CIN ante**, così come riportati nell'aggiornamento del PFR per l'anno  $t$ ;

$C_{rc,post(t+1)}$  indica i costi di remunerazione del capitale, riferiti all'anno  $t + 1$ , riferibili agli asset reversibili afferenti al **CIN post**, così come riportati nell'aggiornamento del PFR per l'anno  $t$ ;

**2.** Al fine di consentire all'Autorità l'esercizio delle proprie prerogative in ordine alla corretta applicazione del Sistema tariffario, è necessario che il concedente, entro il termine di cui alla Misura 28, trasmetta all'Autorità medesima, su supporto informatico elaborabile e aperto nelle formule di calcolo, avvalendosi degli strumenti di cui al Titolo 5 dell'Allegato A alla delibera n. **75/2025** del **15/11/2025**, ogni informazione, anche quantitativa, necessaria ai fini del calcolo della sub-componente ( $\Delta T_{K,(t+1)}$ ) e delle conseguenti valutazioni di ART in merito all'adeguamento tariffario proposto per l'annualità successiva a quella in corso, con separato e documentato riferimento alle fattispecie di seguito elencate:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Resta fermo che:*

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

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

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

**4.** *Nell'ambito dell'attività di monitoraggio di cui alla Misura 28, l'Autorità verifica puntualmente l'ammissibilità tariffaria delle variazioni di cui al punto 2 eventualmente apportate dal concedente alla programmazione degli investimenti inclusa nel PEF vigente, anche alla luce dell'allocazione dei rischi.*

## **25.2 Sub-componente tariffaria correlata alla responsabilità del concessionario**

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

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

dove:

$\gamma_t$  *indica la quota di investimenti non realizzati per responsabilità imputabile al concessionario, cumulati fino all'anno  $t$ , rispetto al totale degli investimenti non realizzati nel medesimo periodo.*

2. Spetta al concessionario l'onere di provare l'inesistenza di proprie responsabilità con riguardo alla mancata realizzazione degli investimenti programmati, in ragione della presenza di cause di forza maggiore.
3. Il meccanismo di penalità così descritto non si applica alle immobilizzazioni in corso assoggettate al criterio di ammortamento a vite utili regolatorie di cui alla Misura 15.8, lettera c, ovvero alle immobilizzazioni di cui alla Misura 15.7.

### 25.3 Penalità per la ritardata realizzazione degli investimenti non recuperabili in tariffa

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

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

dove:

- $I_{a,t}^*$  Indica, per gli investimenti programmati ma non riconosciuti in tariffa, ivi incluso l'ammontare pro-quota di ciascun intervento incluso nel Programma degli Investimenti e coperto da contributi pubblici, l'ammontare degli investimenti non realizzati, cumulato fino all'anno t;
- $I_{b,t}^*$  Indica, per investimenti in asset reversibili al termine del rapporto concessorio, la cui copertura del relativo capitale investito netto è garantita dal fondo di cui alla Misura 32-ter, l'ammontare degli investimenti non realizzati, cumulato fino all'anno t."

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

- a) alimentazione dei seguenti Fondi di cui all'articolo 12, comma 5, della l. 193/2024: (i) Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale; (ii) Fondo per il riequilibrio economico-finanziario delle concessioni;
- b) ogni altra destinazione ritenuta utile dal concedente stesso, purché a beneficio del settore autostradale.

3. Il concedente, entro il termine di cui alla Misura 7 dell'Allegato A alla delibera n.   /2025 del   /  /2025, trasmette all'Autorità, su supporto informatico elaborabile e aperto nelle formule di calcolo, avvalendosi degli strumenti di cui al Titolo 5 dell'Allegato A alla delibera n.   /2025 del   /  /2025, ogni informazione anche quantitativa in ordine all'effettiva realizzazione degli investimenti programmati ma non riconosciuti in tariffa, fornendo separata evidenza: (i) dei lavori e le opere non riconosciute in tariffa perché a carico del concessionario; (ii) delle quote di ciascun intervento incluso nel Programma degli Investimenti e coperte da contributi a fondo perduto, (iii) degli investimenti realizzati in compensazione dell'eventuale ammontare di sovra-rendimento di cui alla Misura 32-ter".

## Misura 38 Poste figurative

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

### "26.1 Generalità

1. Fatte salve le previsioni di cui alla Misura 32-ter, è possibile, ex ante, prevedere, per ciascun anno del periodo concessorio, l'inclusione o la deduzione di poste figurative nei costi di capitale ammessi afferenti agli asset reversibili, al fine di anticipare o posticipare la contabilizzazione dei costi ammessi rispetto all'anno di effettiva competenza, a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico-finanziaria all'interno del periodo concessorio di cui alla di cui alla Misura 4, punto 2, lettera c).

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

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

- a) componente di Poste Figurative  $PF_{K,ante}$  correlata ai costi di rimborso del capitale riferibili agli asset reversibili afferenti al CIN ante, per la quale la valutazione della neutralità finanziaria è effettuata applicando, per la relativa attualizzazione, il TIR previgente di cui alla Misura 17;
- b) componente di Poste Figurative  $PF_{K,post}$  correlata ai costi di rimborso del capitale riferibili agli asset reversibili afferenti al CIN post, per la quale la valutazione della neutralità finanziaria è effettuata applicando, per la relativa attualizzazione, il tasso di remunerazione del capitale investito (WACC) di cui alla Misura 16;
- c) componente di Poste Figurative  $PF_{rem,ante}$  correlata ai costi di remunerazione del capitale riferibili agli asset reversibili afferenti al CIN ante, per la quale la valutazione della neutralità finanziaria è effettuata applicando, per la relativa attualizzazione, il tasso di inflazione programmata di cui alla Misura 19;
- d) componente di Poste Figurative  $PF_{rem,post}$  correlata alla somma dei costi di remunerazione del capitale riferibili agli asset reversibili afferenti al CIN post, per la quale la valutazione della neutralità finanziaria è effettuata applicando, per la relativa attualizzazione, il tasso di inflazione programmata di cui alla Misura 19;
- e) componente di Poste Figurative  $PF_{K,crPF}$  correlata ai soli costi di rimborso del capitale riferibili al credito di poste figurative maturato entro la data di avvio del primo periodo regolatorio successivo all'approvazione delle presenti Misure, per la quale la valutazione della neutralità finanziaria è effettuata applicando, per la relativa attualizzazione, il TIR previgente di cui alla Misura 17;
- f) componente di Poste Figurative  $PF_{rem,crPF}$  correlata ai costi di remunerazione del capitale riferibili al credito di poste figurative maturato entro la data di avvio del primo periodo regolatorio successivo all'approvazione delle presenti Misure, per la quale la valutazione della neutralità finanziaria è effettuata applicando, per la relativa attualizzazione, il tasso di inflazione programmata di cui alla Misura 19.

**4.** Ai fini della determinazione delle singole componenti  $PF_{K,crPF}$  e  $PF_{rem,crPF}$  ascrivibili al credito di poste figurative maturato entro la data di avvio del primo periodo regolatorio successivo all'approvazione delle presenti Misure, il concessionario provvede a inviare all'Autorità la completa ricostruzione dei meccanismi di maturazione del predetto credito sin dall'inizio della concessione, comprensiva dei relativi fogli di calcolo.

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

- a) componenti correlate ai costi di capitale, a cui viene applicato il TIR previgente di cui alla Misura 17;
- b) componenti correlate ai costi di capitale, a cui viene applicato il tasso di remunerazione del capitale investito (WACC) di cui alla Misura 16;
- c) componenti correlate ai costi di remunerazione del capitale, a cui viene applicato il tasso di inflazione programmata di cui alla Misura 19.

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

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

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

**9.** L'eventuale inclusione o deduzione di poste figurative di cui al punto 2 deve determinare effetti nell'intervallo temporale strettamente indispensabile al suo assorbimento, compatibilmente con la dinamica tariffaria e nel rispetto dei principi di trasparenza, pertinenza e ragionevolezza.

**10.** Il saldo delle poste figurative deve essere azzerato entro il termine di scadenza della concessione, dando priorità al saldo di poste figurative relative ai costi di rimborso del capitale di cui al punto 4, e non può confluire nel valore di subentro da corrispondersi da parte del concessionario subentrante.

## 26.2 Disposizioni specifiche

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

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

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

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

dove:

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

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

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

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

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

dove:

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

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

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

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

### Misura 39 Meccanismo di contenimento dei maggiori ricavi mediante revenue sharing

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

**"1.** A partire dal periodo regolatorio successivo a quello di prima applicazione del Sistema tariffario dell'Autorità, nel caso in cui lo scostamento, calcolato secondo le previsioni della presente misura, dei ricavi da traffico a pre-consuntivo risultanti alla fine del periodo regolatorio trascorso, rispetto a quelli previsti ex ante, sia positivo e superiore ad una soglia predeterminata, pari a +2%, una percentuale  $\gamma\%$  del montante medio annuo del maggior ricavo, eccedente la soglia, dovrà essere registrata quale posta figurativa a deduzione dei costi ammessi all'anno base per il periodo regolatorio successivo ovvero, per l'ultimo periodo regolatorio, posta a decremento dell'eventuale valore di subentro.

**2.** Detto maggior ricavo è calcolato come differenza tra:

- i ricavi, al netto degli oneri di cui alla Misura 8, scaturenti dalla sommatoria delle singole tariffe medie unitarie in vigore, per ogni classe tariffaria elementare, in ciascuna annualità, tenuto conto delle modulazioni tariffarie assunte di cui alla Misura 6, moltiplicate per i rispettivi relativi volumi di traffico effettivi consuntivati;
- i ricavi, al netto degli oneri di cui alla Misura 8, scaturenti dalla sommatoria, maggiorata del 2% (ricavi soglia), delle singole tariffe medie unitarie in vigore, per ogni classe tariffaria elementare, in ciascuna annualità, tenuto conto delle modulazioni tariffarie assunte di cui alla Misura 6, moltiplicate per i rispettivi volumi di traffico previsti ex ante.

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

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

con:

$$S > 2\%$$

dove:

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

$S$  indica il rapporto fra:

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

**4.** Per i periodi regolatori successivi al primo periodo regolatorio di applicazione del Sistema tariffario dell'Autorità, al fine di una corretta definizione dei costi operativi, si tiene adeguatamente conto del meccanismo di revenue sharing di cui al punto 1.

**5.** L'Autorità assicura il monitoraggio e la vigilanza sull'applicazione, da parte dei soggetti interessati, delle disposizioni di cui alla presente Misura, secondo le modalità e i termini di cui alla Misura 6 dell'Allegato A alla

*delibera n. [redacted]/2025 del [redacted]/[redacted]/2025, mediante l'utilizzo degli strumenti di cui al Titolo 5 del medesimo provvedimento."*

## TITOLO 4. REMUNERAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO

### Capo 1 Tasso di remunerazione del capitale investito

#### Misura 40 Metodologia per la determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito

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

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

dove:

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

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

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

2. Il valore del parametro relativo alla struttura finanziaria, o *gearing*, adottato per la ponderazione tra le fonti di finanziamento, è assunto pari a:
- 50%, per tutte le imprese il cui *gearing* medio, rilevato nei 3 anni precedenti all'anno di calcolo del WACC secondo la metodologia di cui al seguente punto 3, risulta inferiore a 75% e, nel caso di nuova concessione, per il primo periodo regolatorio;
  - 75%, per le imprese con patrimonio netto positivo il cui *gearing* medio, rilevato nei 3 anni precedenti all'anno di calcolo del WACC secondo la metodologia di cui al seguente punto 3, risulta maggiore o uguale a 75%.

Pertanto, l'Autorità procede a calcolare il WACC secondo queste due fattispecie.

3. Per individuare il WACC da utilizzare nella redazione del PFR, in relazione alla fattispecie in cui ricade, il concessionario calcola la propria struttura finanziaria come media ponderata crescente dei *gearing* relativi agli ultimi 3 anni solari precedenti l'anno di calcolo del WACC utilizzato per l'elaborazione di detto PFR, sulla base dei valori contabili di bilancio, come rapporto tra:

- a) il valore complessivo dei debiti finanziari, ivi inclusi i debiti verso soci, i debiti infragruppo e quelli di tipo infruttifero, e
- b) il valore complessivo del patrimonio netto, calcolato in coerenza con quanto previsto dalla Misura 25-bis, punto 7 [ovvero 29-bis, punto 7, ovvero 32-bis, punto 7] relativa alla verifica delle condizioni di equilibrio economico-finanziario della concessione, e dei debiti di cui alla lettera a).

4. Il costo ammesso sul capitale di debito è determinato come media ponderata tra:

- a) il costo medio del debito di settore, calcolato mediante il metodo di calcolo diretto, sulla base dei valori contabili di bilancio redatto ai sensi degli articoli 2424 e 2425 del Codice civile, come media ponderata crescente del valore annuo del rapporto tra oneri e debiti finanziari del settore autostradale, sulla base dei dati degli ultimi 3 anni solari precedenti l'anno di calcolo del WACC:
  - i) in relazione alle concessioni autostradali con almeno una tratta a pedaggio in esercizio;
  - ii) escludendo i dati relativi alle concessioni scadute;
  - iii) tenendo in considerazione oneri e debiti finanziari relativi al finanziamento degli investimenti. Gli oneri finanziari sono rilevati in coerenza coi debiti finanziari considerati;
  - iv) includendo i debiti di tipo infruttifero (ad eccezione dei debiti verso il Fondo Centrale di Garanzia), i debiti infragruppo e i debiti verso soci. Qualora il valore del costo di indebitamento della singola concessione relativa ai debiti infragruppo e ai debiti verso soci risulti superiore di 50 punti base rispetto alla media del costo di indebitamento verso terzi, tali singoli valori non saranno inclusi nel calcolo del costo del capitale di debito;
- b) il costo del debito *benchmark*, definito sulla base della media ponderata crescente del valore annuo degli indici *iBoxx* delle obbligazioni non finanziarie BBB, con riferimento alle scadenze 10+ e 7-10 anni, relativo agli ultimi 3 anni solari precedenti l'anno di calcolo del WACC. Tale valore annuo è determinato come mediana del valore annuo delle rilevazioni giornaliere.

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

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

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

dove:

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

6. Il *risk free rate* è determinato come media ponderata crescente del valore mediano annuo dei rendimenti lordi giornalieri del BTP decennale rilevati dalla Banca d'Italia, su un orizzonte che copre gli ultimi 3 anni solari disponibili.

7. L'*equity risk premium* è determinato utilizzando i valori medi di ERP ottenuti dalle stime delle serie storiche di Dimson, Marsh & Staunton per l'Italia, con un peso pari a 2/3, e per l'Unione Europea, per un peso pari a 1/3, precedentemente determinati tramite la seguente relazione di ponderazione:

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

dove:

- $R_a^i$  è la media aritmetica degli ERP determinati per l'i-esimo Paese/gruppo di Paesi;

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

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

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

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

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

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

I *comparables* sono individuati tra le società aventi le seguenti caratteristiche:

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

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

**Tabella 3.** Comparables per il calcolo del parametro  $\beta$ 

Comparables
EIFFAGE
FERROVIAL
SNAM
TERNA

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

9. Ai fini del calcolo del tasso di remunerazione applicabile al valore di subentro ( $R_{TV}$ ), come previsto dalla Misura 13.8 [ovvero Misura 15.8], lettera a), si applica al costo medio ponderato del capitale (WACC) utilizzato nel PFR, individuato secondo i criteri di cui al punto 3 della presente Misura, un fattore correttivo che ne comporta una riduzione del 20%.
10. L'applicazione dei predetti parametri determina i seguenti valori del tasso di remunerazione del capitale investito validi, a partire dal 1° gennaio 2026, per il primo periodo regolatorio di applicazione del presente Sistema tariffario:
  - a) WACC ex punto 2, lettera a):  %;
  - b) WACC ex punto 2, lettera b):  %;
  - c) WACC ex punto 9:  % nel caso di cui al punto 2 lettera a), e :  % nel caso di cui al punto 2 lettera b).

#### Misura 41 Procedura di aggiornamento del tasso di remunerazione del capitale investito

1. A partire dal secondo periodo regolatorio di applicazione del Sistema tariffario di cui alla presente delibera, l'Autorità, con propria delibera, procede, entro il 15 settembre di ogni anno, ad aggiornare e rendere noto il tasso di remunerazione del capitale investito da utilizzare, quale limite massimo, nell'ambito delle procedure di approvazione, aggiornamento o revisione del PEF relative a tutte le concessioni autostradali.
2. Ai fini della predisposizione del PFR, ciascun concessionario prende a riferimento il tasso di remunerazione determinato all'anno base del nuovo periodo tariffario.
3. Qualora il valore del tasso di remunerazione aggiornato nel secondo anno di ciascun periodo regolatorio, ai sensi della presente Misura, risulti variato in percentuali maggiori o uguali a +/- 15% rispetto al valore individuato all'Anno base del pertinente periodo regolatorio e adottato nel PFR in vigore, il concessionario formula la proposta di adeguamento tariffario annuale di cui alla Misura 23 [ovvero Misura 26, ovvero Misura 28] adottando il valore aggiornato.

## TITOLO 5. CONTABILITA' REGOLATORIA, STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA E DI MONITORAGGIO

---

### Capo 1 Aspetti generali

---

#### Misura 42 Finalità

---

1. La **contabilità regolatoria** è finalizzata a:
  - a) garantire l'esercizio delle prerogative dell'Autorità in riferimento agli obblighi di separazione contabile dei concessionari autostradali, assicurando un flusso informativo certo, omogeneo e dettagliato circa la rispettiva situazione economica e patrimoniale, nell'ottica di impedire discriminazioni e trasferimenti incrociati di risorse tra le attività in cui gli stessi operano;
  - b) fornire evidenza dei meccanismi di rilevazione ed imputazione delle partite economiche e patrimoniali dei concessionari autostradali, in modo da consentire le attività di elaborazione, aggiornamento e revisione dei PEF e permettere le verifiche dell'Autorità in merito all'ammissibilità tariffaria, in applicazione dei principi di pertinenza e congruità;
  - c) fornire adeguato supporto per tutte le analisi quantitative necessarie all'Autorità nell'esercizio delle proprie funzioni, ivi incluse quelle relative all'efficienza e agli ambiti ottimali di gestione.
2. Gli **strumenti di pianificazione economico-finanziaria** sono finalizzati a fornire adeguato supporto all'esercizio delle funzioni dell'Autorità in merito al sistema tariffario di pedaggio, in termini programmatici, ed in particolare di assicurare il flusso informativo necessario per l'esercizio delle verifiche di cui alla Misura 3, punto 2.
3. Gli **strumenti di monitoraggio** sono finalizzati ad assicurare l'esercizio delle competenze dell'Autorità in termini di valutazione sulle proposte di adeguamento annuale dei livelli tariffari, ed in particolare di assicurare il flusso informativo necessario per l'esercizio delle verifiche di cui alla Misura 7, punto 2.
4. L'Autorità può pubblicare, in forma anonima e nel rispetto degli obblighi di riservatezza, i dati raccolti ai sensi del presente provvedimento.
5. L'Autorità mette i dati raccolti ai sensi del presente provvedimento a disposizione del concedente o di altro soggetto competente, ai fini dell'esercizio delle proprie competenze, secondo modalità definite dagli Uffici dell'Autorità.
6. L'Autorità pubblica **Linee Guida** contenenti specifiche istruzioni operative, ai fini della corretta compilazione degli schemi di cui ai punti 1, 2 e 3.

### Capo 2 Separazione contabile e contabilità regolatoria

---

#### Misura 43 Obblighi di separazione contabile

---

1. A partire dall'Anno base relativo al primo periodo regolatorio di applicazione del Sistema tariffario di cui alla presente delibera, il concessionario – adottando i criteri di costo definiti al Capo 2 dei Titoli 2 e 3 e al presente Titolo, nonché tenendo conto delle indicazioni operative contenute nelle Linee Guida di cui alla Misura 42, punto 6 – è tenuto ad allocare annualmente le componenti economiche e patrimoniali, assicurando la piena riconciliazione con i bilanci di esercizio:

- a) alle singole attività come definite dalla Misura 3 delle delibere di cui alla Tabella 1 e Tabella 2, con specificazione delle operazioni intervenute con parti correlate.
- b) alle singole tratte autostradali, come definite dall'Autorità nell'ambito di uno specifico procedimento;
2. Il binomio attività-tratta costituisce l'unità elementare di riferimento per il concessionario, al fine di adempiere agli obblighi di separazione contabile.
3. Il concessionario autostradale adotta sistemi di tenuta della contabilità, basati su dati analitici, verificabili e documentabili, atti a rilevare le componenti economiche e patrimoniali in maniera distinta per le singole attività, come se queste fossero svolte da imprese separate ed indipendenti.
4. In coerenza con il livello di dettaglio previsto per la contabilità regolatoria, fin dall'origine delle rilevazioni contabili e in modo sistematico, durante il periodo amministrativo e secondo una logica *ex ante*, i sistemi di tenuta della contabilità devono essere predisposti dal concessionario per rappresentare separatamente per attività-tratta i valori economici e patrimoniali del bilancio di esercizio, con adeguato ulteriore livello di disaggregazione per natura.
5. Il concessionario autostradale che redige il bilancio di esercizio sulla base dei principi IAS/IFRS è tenuto ad adottare opportuni sistemi di tenuta della contabilità con un livello di analiticità tale da:
  - a) garantire l'omogeneità della rappresentazione delle componenti economiche e patrimoniali con gli operatori che redigono il bilancio d'esercizio secondo i principi contabili nazionali, attraverso opportune riclassificazioni e rettifiche;
  - b) assicurare la corrispondenza delle risultanze contabili con il bilancio di esercizio;
  - c) assicurare la riclassificazione dei prospetti di bilancio secondo gli schemi dei principi contabili italiani;
  - d) riconciliare i prospetti di bilancio con i prospetti di contabilità regolatoria secondo gli schemi di cui alla Misura 45, punto 1, lettera b), che traggono origine dalle voci presenti nei prospetti previsti dal Codice civile.
6. Qualora le partite economiche e patrimoniali rappresentate nelle voci degli schemi di contabilità regolatoria non coincidano con le voci del Bilancio d'esercizio, perché quest'ultimo redatto in applicazione dei principi contabili internazionali, il concessionario fornisce, nel documento di cui alla Misura 45, punto 1, lettera g), ogni informazione di dettaglio utile ad individuare i casi in cui la voce è stata ottenuta attraverso una riclassificazione rispetto al valore iscritto nel bilancio d'esercizio.

#### Misura 44 Criteri di allocazione

1. Ai fini della redazione della contabilità regolatoria, le componenti economiche e patrimoniali possono risultare di pertinenza:
  - a) diretta ed esclusiva di una specifica attività e tratta;
  - b) di una pluralità di attività e/o tratte, in tal caso allocabili *pro quota* in base a specifici *driver*;
  - c) dell'insieme delle tratte e delle attività (incluse le spese generali), in tal caso allocabili in base al *driver* aggregato di cui al punto 5.
2. All'allocazione diretta ed esclusiva il concessionario provvede per le componenti economiche e patrimoniali che risultino oggettivamente ed esclusivamente allocabili a specifiche attività sulla base della seguente gerarchia di criteri:
  - a) rilevazioni di contabilità generale;
  - b) rilevazioni di contabilità analitico-gestionale;
  - c) una specifica misurazione fisica del fattore produttivo utilizzato dalle singole tratte-attività.

3. Per le componenti economiche e patrimoniali di pertinenza di una pluralità di attività e/o tratte, di cui al punto 1, lettera b), l'allocazione a ciascuna di esse deve avvenire, in maniera sequenziale:
  - a) per attività: sulla base di *driver* scelti il più oggettivamente ed analiticamente possibile, in ragione della loro idoneità a misurare i consumi di risorse da parte di una specifica attività. In carenza di differenti criteri di pari trasparenza ed oggettività, l'allocazione può essere effettuata in proporzione ai costi attribuiti a ciascuna attività sulla base del punto 1, lettera a);
  - b) per tratta, sulla base dei km a pedaggio ad essa afferenti.
4. I *driver* utilizzati per l'allocazione prevista di cui al punto 3, lettera a) devono essere esplicitati e motivati nel Documento di metodologia e rendicontazione di cui alla successiva Misura 45, punto 1, lettera e). L'Autorità si riserva di verificare la ragionevolezza, l'adeguatezza e l'oggettività dei *driver* adottati, sulla base della documentazione fornita al riguardo. Detti *driver* non possono essere modificati lungo l'arco della concessione, salvo preventiva e motivata richiesta all'Autorità.
5. Per le componenti economiche e patrimoniali di pertinenza dell'insieme delle tratte e delle attività (incluse le spese generali), di cui al punto 1, lettera c), l'allocazione deve avvenire, in maniera sequenziale:
  - a) per attività: in proporzione ai costi attribuiti a ciascuna attività sulla base del punto 1, lettera a)
  - b) per tratta, sulla base dei km a pedaggio ad essa afferenti.

#### Misura 45 Obblighi informativi all'Autorità

1. Il concessionario autostradale è tenuto a predisporre e a trasmettere annualmente, tramite la piattaforma informatica messa a disposizione e secondo le tempistiche stabilite dall'Autorità – e comunque entro il 15 luglio, salvo proroga concessa da parte degli Uffici dell'Autorità su preventiva e motivata richiesta da effettuarsi entro e non oltre il 31 maggio – il **Fascicolo di contabilità regolatoria** – definito dall'Autorità medesima sulla base delle schede di contabilità analitica compilate nell'ambito del pertinente sistema informatico denominato "*Sistema Informativo per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali*" (di seguito: SIVCA), con le opportune integrazioni predisposte al fine di assicurare una rappresentazione corretta, chiara ed inequivocabile delle partite economiche, patrimoniali e dei dati tecnici, di traffico e di qualità afferenti alle concessioni autostradali – e costituito da:
  - a) **dati generali**, di cui all'Annesso X0;
  - b) **schemi contabili** derivanti dalla riclassificazione del bilancio di esercizio, di cui all'Annesso X1, inclusivi delle componenti economiche e patrimoniali di cui alla Misura 44;
  - c) **dati finanziari**, di cui all'Annesso X2;
  - d) **dati di natura tecnica** e dati relativi al **traffico**, di cui all'Annesso X3;
  - e) copia del **bilancio di esercizio** approvato dall'Assemblea;
  - f) dati relativi alla variazione dei ricavi a seguito dell'applicazione degli **arrotondamenti del pedaggio**;
  - g) **Documento di metodologia e rendicontazione**, redatto su supporto informatico elaborabile, firmato digitalmente, che esplicita le modalità di rendicontazione con riguardo almeno ai seguenti aspetti:
    - i) descrizione delle valutazioni effettuate per individuare le attività oggetto di separazione contabile, illustrando la coerenza di tali valutazioni con i criteri di cui alla Misura 4, con indicazione delle attività classificate come "accessorie" e quelle ritenute "non pertinenti";
    - ii) descrizione del modello logico del sistema di contabilità analitica, con evidenza della metodologia di attribuzione delle varie poste economiche e patrimoniali alle singole attività-tratte oggetto di separazione contabile;
    - iii) descrizione delle procedure e dei sistemi di contabilità analitica e gestionale adottati ai fini del rispetto del requisito di separazione contabile;

- iv) dettagliata descrizione delle metodologie di contabilità adottate, dei criteri di valorizzazione, dei criteri di allocazione, dei *driver* di attribuzione utilizzati, in relazione a ognuna delle componenti economiche e patrimoniali specificate negli schemi contabili;
  - v) descrizione delle partite derivanti da rapporti con parti correlate, con evidenza della metodologia di valorizzazione e allocazione;
  - vi) descrizione delle metodologie adottate per la quantificazione dei valori delle immobilizzazioni e dei criteri utilizzati per la determinazione degli ammortamenti;
  - vii) dettagliate informazioni su eventuali variazioni del perimetro delle attività regolate oggetto di separazione contabile e delle relative componenti economiche, funzionali ad assicurare la piena confrontabilità fra i dati relativi alle diverse annualità;
  - viii) prospetto di riconciliazione col Bilancio di esercizio, redatto secondo i principi contabili emanati dall'OIC;
  - ix) in aggiunta a quanto previsto al punto viii), eventuale prospetto di riconciliazione col Bilancio redatto secondo i principi IAS/IFRS, nonché informazioni di dettaglio sulle riclassificazioni e rettifiche effettuate ai sensi della presente Misura.
2. Detto fascicolo è corredato da una relazione, redatta da una società di revisione indipendente dal concessionario autostradale e attestante la conformità alle disposizioni emanate dall'Autorità di regolazione dei Trasporti in tema di Contabilità regolatoria (c.d. **Certificazione della contabilità regolatoria**).
  3. Il concessionario deve essere in possesso della documentazione necessaria per comprovare la veridicità e la correttezza delle informazioni fornite, da esibire all'Autorità nell'ambito dell'attività di vigilanza e controllo di quest'ultima.
  4. Il concessionario autostradale che redige il Bilancio di esercizio sulla base dei principi contabili IAS/IFRS è tenuto a riclassificare i prospetti di bilancio secondo gli schemi dei principi contabili nazionali e, successivamente, a riconciliare i prospetti di bilancio con i prospetti di Contabilità regolatoria in accordo con la disciplina della presente Misura. I valori di bilancio successivamente inseriti nei prospetti economici e patrimoniali al punto 1, lettera b) saranno, quindi, coerenti con la suddetta riclassificazione.
  5. Nella redazione del Fascicolo di contabilità regolatoria di cui al punto 1, il concessionario autostradale si avvale delle istruzioni operative contenute nelle **Linee Guida** di cui alla Misura 42, punto 6.
  6. È facoltà dell'Autorità richiedere elementi informativi aggiuntivi, con obbligo per il concessionario autostradale di fornire i dati richiesti entro il termine indicato dall'Autorità medesima.

### Capo 3 Strumenti di costruzione tariffaria e monitoraggio

#### Misura 46 Obblighi informativi all'Autorità per l'elaborazione, l'aggiornamento o la revisione del PEF

1. Nell'ambito delle procedure di rilascio dei Pareri sugli aggiornamenti/revisioni del PEF e del PFR e rilascio dei pareri sugli adeguamenti annuali dei livelli tariffari, il concessionario autostradale è tenuto a trasmettere all'Autorità, entro i termini ivi previsti, la seguente documentazione:
  - a) **moduli di acquisizione dati**, elaborati secondo gli schemi di cui all'Annesso Y0, redatti su supporto informatico elaborabile, firmato digitalmente, e costituiti da:
    - i) modulo relativo ai **dati generali**;
    - ii) modulo relativo ai **costi di gestione**, da compilare in coerenza con le evidenze della Contabilità regolatoria all'Anno base;

- iii) modulo relativo alle **previsioni di traffico**;
- iv) modulo relativo alle assunzioni del concessionario;
- b) **Programma degli investimenti**, elaborato secondo gli schemi di cui all'Annesso Y1, redatto su supporto informatico elaborabile, firmato digitalmente;
- c) **PFR**, redatto su supporto informatico elaborabile, firmato digitalmente, alla luce dei contenuti dei moduli di cui alla lettera a), del Programma degli investimenti di cui alla lettera b), ed elaborato secondo lo schema di cui all'Annesso Y2;
- d) **PEF**, redatto su supporto informatico elaborabile, firmato digitalmente, alla luce dei contenuti dei moduli di cui alla lettera a), del Programma degli investimenti di cui alla lettera b) e del PFR di cui alla lettera c), ed elaborato secondo lo schema di cui all'Annesso Y3, definito dall'Autorità medesima sulla base delle indicazioni del decreto interministeriale n. 125/ segr. Dicoter del 15 aprile 1997, con le opportune integrazioni predisposte al fine di assicurare una rappresentazione corretta, chiara ed inequivocabile delle partite economiche, patrimoniali e finanziarie afferenti alle concessioni autostradali;
- e) **scheda di calcolo degli indicatori di equilibrio economico-finanziario**, redatta su supporto informatico elaborabile, firmato digitalmente, alla luce dei contenuti del PEF di cui alla lettera d), ed elaborata secondo lo schema di cui all'Annesso Y4;
- f) **relazione di accompagnamento**, redatta su supporto informatico elaborabile, firmato digitalmente, che esplicita con adeguato livello di dettaglio le modalità di costruzione del PFR e del PEF, con riguardo almeno ai seguenti aspetti:
  - i) previsioni di traffico;
  - ii) rendicontazione in relazione all'applicazione del meccanismo di *revenue sharing*;
  - iii) costi e ricavi afferenti alla componente tariffaria di gestione, con separata indicazione, tra l'altro, del dettaglio delle spese legali sostenute ai fini di attività di contenzioso in sede amministrativa, delle spese processuali per procedimenti in cui la parte è risultata soccombente, dei contributi pagati all'Autorità;
  - iv) ragioni delle variazioni più significative rispetto all'esercizio precedente delle singole voci afferenti ai costi operativi;
  - v) voci eventualmente inserite in relazione alle discontinuità di costo afferenti (i) agli investimenti programmati, (ii) alle sopravvenienze normative e regolamentari;
  - vi) contenuti del Programma degli investimenti e informazioni sullo stato di effettiva realizzazione degli investimenti già programmati;
  - vii) eventuale applicazione della modalità di ammortamento basato sulle vite utili regolatorie;
  - viii) eventuale valore di subentro alla scadenza della concessione;
  - ix) ricostruzione del saldo di poste figurative all'inizio del periodo regolatorio e sviluppo delle poste figurative fino alla scadenza della concessione;
  - x) natura e quantificazione delle eventuali partite economiche afferenti alla componente tariffaria per oneri integrativi;
  - xi) linee di debito finanziario attualmente in essere o in fase di apertura;
  - xii) determinazione del livello di *gearing*, secondo quanto previsto dalla Misura 40.3, che giustifichi l'adozione del parametro di cui alla Misura 40.2;
  - xiii) modulazione tariffaria e scontistiche che si intendono praticare;
  - xiv) ogni altra assunzione di carattere economico-finanziario alla base della redazione del PEF;
  - xv) stato di attuazione degli eventuali obblighi scaturenti dall'applicazione del meccanismo di recupero in relazione al rendimento ammesso sul capitale proprio di cui alla Misura 11;

- xvi) effettiva realizzazione degli investimenti programmati ma non inclusi in tariffa e applicazione delle eventuali penalità correlate.
2. La documentazione di cui alla presente Misura è corredata da una relazione, redatta da una società di revisione indipendente dal concessionario autostradale e attestante la conformità alle disposizioni emanate dall'Autorità con riferimento al Sistema tariffario di cui al presente atto (c.d. **Certificazione della costruzione tariffaria**).
  3. L'Autorità si riserva di richiedere informazioni addizionali al concessionario autostradale, qualora ritenuto necessario ai fini dell'esercizio delle proprie funzioni.
  4. Nella redazione della documentazione di cui al punto 1, il concessionario autostradale si avvale delle istruzioni operative contenute nelle **Linee Guida** di cui alla Misura 42, punto 6.
  5. La documentazione di cui al punto 1 è acquisita dall'Autorità mediante l'attivazione di una **piattaforma informatica di interscambio**, per l'accesso alla quale è prevista l'identificazione e la firma digitale in accordo con il Codice dell'Amministrazione Digitale.

#### Misura 47 Obblighi informativi all'Autorità per l'adeguamento annuale dei livelli tariffari

1. Nell'ambito delle procedure di rilascio dei pareri sugli adeguamenti annuali dei livelli tariffari, il concessionario autostradale è tenuto a trasmettere all'Autorità, entro i termini ivi previsti, la seguente documentazione:
  - a) **moduli di acquisizione dati**, elaborati secondo gli schemi di cui all'Annesso Z0, redatti su supporto informatico elaborabile, firmato digitalmente, e costituiti da:
    - i) moduli relativi all'aggiornamento della **componente tariffaria di gestione**, in relazione all'andamento delle eventuali **discontinuità di costo** e del monitoraggio della **qualità dei servizi offerti**, in applicazione del meccanismo premi/penalità previsto dal Sistema tariffario;
    - ii) moduli relativi all'aggiornamento della **componente tariffaria di costruzione**, in relazione all'**effettiva realizzazione degli investimenti programmati**, con un livello di dettaglio adeguato all'esercizio delle pertinenti funzioni di vigilanza;
  - b) **PFR aggiornato**, redatto su supporto informatico elaborabile, firmato digitalmente, alla luce dei contenuti dei moduli di cui alla lettera a), ed elaborato secondo lo schema di cui all'Annesso Z1;
  - c) **relazione di accompagnamento**, redatta su supporto informatico elaborabile, firmato digitalmente, che esplicita le modalità di costruzione del PFR aggiornato con riguardo almeno ai seguenti aspetti:
    - i) Atto di riferimento;
    - ii) variazione tariffaria proposta;
    - iii) in riferimento alla componente tariffaria di costruzione:
      - effettiva realizzazione degli interventi inclusi nel Programma degli investimenti ed eventuali riprogrammazioni;
      - calcolo dei coefficienti relativi all'adeguamento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti, nonché delle eventuali penalità correlate;
    - iv) in riferimento alla componente tariffaria di gestione:
      - eventuale scostamento fra il livello effettivo e quello stimato *ex ante* delle discontinuità di costo afferenti (i) agli investimenti programmati, (ii) alle sopravvenienze normative e regolamentari;
      - applicazione del meccanismo di penalità/premi riferiti alla qualità dei servizi;
    - v) ricalcolo delle poste figurative;
    - vi) ricalcolo dell'eventuale valore di subentro;
    - vii) stato di attuazione degli eventuali obblighi scaturenti dall'applicazione del meccanismo di recupero in relazione al rendimento ammesso sul capitale proprio di cui alla Misura 11;

- viii) effettiva realizzazione degli investimenti programmati ma non inclusi in tariffa e applicazione delle eventuali penalità correlate;
  - ix) determinazione del livello di *gearing*, secondo quanto previsto dalla Misura 40.3, che giustifichi l'adozione del parametro di cui alla Misura 40.2, nonché evidenza dell'eventuale aggiornamento del tasso di remunerazione del capitale investito ai sensi della Misura 41.3.
2. Detta documentazione è corredata da una relazione, redatta da una società di revisione indipendente dal concessionario autostradale e attestante la conformità alle disposizioni emanate dall'Autorità di regolazione dei Trasporti con riferimento al Sistema tariffario di cui al presente atto (c.d. **Certificazione del monitoraggio annuale**).
  3. Nella redazione della documentazione di cui al punto 1, il concessionario autostradale si avvale delle istruzioni operative contenute nelle **Linee Guida** di cui alla Misura 42, punto 6.
  4. La documentazione di cui al punto 1 è acquisita dall'Autorità mediante l'attivazione di una **piattaforma informatica di interscambio**, per l'accesso alla quale è prevista l'identificazione e la firma digitale in accordo con il Codice dell'Amministrazione Digitale.

---

**Titolo 6. ANNESSI**

---

- **Annesso W** (matrice dei rischi): vedi file allegato;
- **Annessi X0, X1, X2, X3:** oggetto di specifica istruttoria, nell'ambito del procedimento avviato con delibera n. 62/2024;
- **Annessi Y0, Y1, Y2, Y3, Y4:** oggetto di specifica istruttoria, nell'ambito del procedimento avviato con delibera n. 62/2024;
- **Annessi Z0, Z1:** oggetto di specifica istruttoria, nell'ambito del procedimento avviato con delibera n. 62/2024;
- **Linee Guida** di cui alla Misura 42, punto 6: oggetto di specifica istruttoria, nell'ambito del procedimento avviato con delibera n. 62/2024.