



Spett.le  
**Autorità di Regolazione dei Trasporti**  
 Via Nizza, 230  
 10126 - Torino

Via pec: [pec@pec.autorita-trasporti.it](mailto:pec@pec.autorita-trasporti.it)

**Oggetto: Aggiornamento del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni autostradali di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g) del d.l. 201/2011**

Con la presente, si trasmettono, in formato editabile, le osservazioni/proposte di modifica relative al documento di consultazione in oggetto, Allegato sub "A" alla Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 75/2025 del 15 maggio 2025.

Distinti saluti.

*Il Presidente  
Ing. Elio Catania*



**Osservazioni alla Delibera ART n. 75/2025 - “Aggiornamento del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all’articolo 37, comma 2, lettera g), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Indizione di una consultazione”**

Richiedente: Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A.

Misura	Punto	Citazione del testo oggetto di osservazione /proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell’osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
5	2) e 3)	<p>Entrata in vigore</p> <p>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 <b>a partire dal primo anno del periodo regolatorio successivo a quello del PEF in corso di approvazione e in ogni caso troveranno applicazione per tutte le concessionarie il cui periodo regolatorio decorra dal 1° gennaio 2026.</b></p> <p>3. Per quanto riguarda la disciplina della remunerazione del capitale investito e della tenuta della contabilità</p>	<p>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, <b>per causa a loro non imputabile</b>, le misure di cui al Titolo 2 e al Titolo 3 si applicano <b>a partire dal primo anno del periodo regolatorio successivo a quello del PEF in corso di approvazione e in ogni caso troveranno applicazione per tutte le concessionarie il cui periodo regolatorio decorra dal 1° gennaio 2026.</b></p> <p>3. Per quanto riguarda la disciplina della remunerazione del capitale investito e della tenuta della contabilità regolatoria per le concessioni in essere, si applicano le misure di cui al Titolo 4 e al Titolo 5 a</p>	<p>La Delibera ART n. 75/2025 si inserisce in un momento in cui poche concessionarie hanno chiuso un periodo regolatorio con l’adozione delle regole di cui alla delibera ART n. 69/2019, a causa di ritardi nelle procedure di approvazione.</p> <p>Sul punto si precisa che l’art. 1 del D.L. 89/2024 ha integrato l’art. 13 del D.L. 162/2019, convertito, con modificazioni, dalla L. n. 8/2020 con il comma 3-bis, il quale prevede che <i>“Entro il 31 luglio 2024 le società concessionarie per le quali interviene la scadenza del periodo regolatorio quinquennale nell’anno 2024 presentano le proposte di aggiornamento dei piani economico-finanziari predisposti in conformità alle delibere adottate ai sensi dell’articolo 16, comma 1, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, dall’Autorità di regolazione dei trasporti di cui all’articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, nonché alle disposizioni emanate dal concedente. L’aggiornamento dei piani economico-finanziari, presentati entro il termine del 31 luglio 2024 conformemente alle modalità stabilite, è perfezionato entro (...) il 31 dicembre 2024.”</i>. Ciò posto, alcuna responsabilità può essere posta in capo alle concessionarie in caso di mancato perfezionamento dei PEF entro il 31.12.2024 e risulterebbe iniquo far ricadere determinate</p>

		regulatoria per le concessioni in essere, a decorrere dal 1° gennaio 2026 si applicano le misure di cui al Titolo 4 e al Titolo 5	<b>decorrere dal primo anno del periodo regolatorio successivo a quello del PEF in corso di approvazione e in ogni caso troveranno applicazione per tutte le concessionarie il cui primo anno di periodo regolatorio decorra dal 1° gennaio 2026.</b>  <b>4. Le misure del presente provvedimento non troveranno in ogni caso applicazione per quelle concessionarie per le quali sia in corso un periodo regolatorio inferiore al quinquennio.</b>	conseguenza (tra le quali, ad esempio, l'introduzione di un nuovo sistema tariffario) sulle stesse.  Peraltro, nel caso di Milano Serravalle, i provvedimenti entrano in vigore a quinquennio regolatorio iniziato e interrompono il periodo inserendo previsioni che non rendono uniformi gli stessi, arrecando un'instabilità delle previsioni per gli investitori. Inoltre, le concessionarie, come MISE, che hanno un periodo residuale della concessione relativamente breve, si trovano ad affrontare investimenti soggetti ad una regolamentazione tariffaria che, in pochi anni, è cambiata per ben tre volte (CIPE, ART/2019, ART/2025). L'incertezza e le continue modifiche del quadro regolatorio di riferimento generano molteplici disagi, soprattutto in ambito programmatico, nonché danni evidenti per gli investitori.
7	1),3) e 4)	Rilascio pareri adeguamento tariffario	Si propone di sopprimere il punto 3 in quanto il punto 1 già prevede la trasmissione entro il 15 ottobre dell'aggiornamento del PFR da inviare per conoscenza ad ART.	Il paragrafo 1 e 3 propongono in relazione all'aggiornamento del PFR modalità analoga di informativa, una per conoscenza all'ART e l'altra direttamente indirizzata alla stessa ART. Pertanto, sarebbe opportuno rendere uniformi le previsioni. Si deduce che il termine di 30 giorni per il rilascio del parere decorre dal 31 ottobre.
24	1) e 2)	Ambito di applicazione e misure transitorie	Si propone di eliminare Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A. dalla tabella 2	Si veda quanto riportato nella nota relativa alla MISURA 5.
25	7)	Verifica delle condizioni di equilibrio economico	Si propone di ripristinare da parte dell'Autorità il controllo dell'equilibrio	L'estensione delle attività dell'Autorità anche ai PEF e non solo al PFR risulta non coerente con la <i>mission</i> . La ratio di estendere i poteri dell'Autorità alle concessionarie era riferita all'aspetto del sistema

		finanziario della concessione	del PEF limitatamente agli indici DSCR e LLCR.	tariffario di pedaggio. Ne discende che una volta identificato questo attraverso l'applicazione del disposto dell'Autorità, ovvero attraverso lo sviluppo del Piano Finanziario Regolatorio, si ritiene eccessivo prevedere ulteriori limitazioni ai fini della remunerazione del concessionario, il quale si deve assumere peraltro tutti i rischi operativi della gestione e della costruzione.
25	7)	Verifica delle condizioni di equilibrio economico finanziario della concessione	Si propone di meglio specificare cosa si intende per "sostenibilità finanziaria da riferirsi esclusivamente alle attività autostradali" ai fini del calcolo del TIR e in particolare del TIR Equity.	Si ritiene che sia molto difficile trovare un'uguaglianza fra TIR Equity e KE post Tax. In particolare, se il calcolo dovesse essere fatto solo sulle attività autostradali anche il patrimonio netto impiegato nelle attività autostradali andrebbe ricalcolato ovvero ricostruito, cosa di non facile determinazione. Si ribadisce quanto citato prima, la verifica da parte dell'Autorità sul PEF dovrebbe limitarsi agli indici DSCR e LLCR.
25	7)	Verifica delle condizioni di equilibrio economico finanziario della concessione	Tasso Interno di Rendimento dell'Equity (TIR Equity) - si propone l'eliminazione.	Fermo restando quanto detto al punto precedente in relazione alla verifica da parte dell'Autorità delle condizioni di equilibrio, il parametro non risulta adeguatamente rappresentativo per concessionarie che hanno durata residua della concessione inferiore ad un quinquennio regolatorio (basta immaginare alle concessionarie che hanno scadenza il 31 dicembre 2026 e quindi applicherebbero la delibera solo per una annualità!). Le risultanze sarebbero non attendibili, in quanto verso la fine della concessione le concessionarie potrebbero avere importanti investimenti con flussi di cassa negativi e quindi una remunerazione molto bassa, viceversa anche con l'inserimento del flusso di cassa del valore di subentro, la remunerazione potrebbe assumere un valore distorto. Tale parametro risulta adeguato esclusivamente per

				concessionarie che hanno un periodo residuo sufficientemente lungo ovvero nuove concessioni. Infine, il rischio potrebbe essere che, pur avendo la concessionaria sviluppato un PFR in linea con la delibera ART 75/2025, in fase di sviluppo del PEF il TIR Equity non rispetta i limiti posti dall'Autorità e quindi si può trovare in una situazione di sovrarendimento/sottorendimento; ma queste situazioni scaturiscono da andamenti pregressi che con la delibera 75 vengono a essere rimessi in discussione. Anzi vanno anche a compromettere la misura 17 della delibera ART 69/2019 relativa alla c.d. salvaguardia delle situazioni pregresse. Se gli effetti della delibera 75/2025 devono essere dal 2026 certi risultati, frutto anche di anni pregressi (Patrimonio Netto) non devono essere presi in considerazione.
25	7)	Verifica delle condizioni di equilibrio economico finanziario della concessione	L'applicazione della misura, con particolare attenzione a quella relativa alla fissazione dei tassi, risulta non applicabile alle concessionarie che hanno un periodo regolatorio già in corso al 1° gennaio 2026 e peraltro di durata residua inferiore al quinquennio.	La stessa delibera prevede, in relazione ai tassi target la seguente dizione: " <i>Tale tasso è rilevato con cadenza quinquennale a partire dall'inizio del primo periodo regolatorio utile</i> "; pertanto escludendo la retroattività, non risulta applicabile alle concessionarie che hanno un periodo regolatorio già avviato al momento della pubblicazione della delibera. Inoltre in relazione all'equilibrio del PEF si segnala la necessità di disporre di indicazioni per salvaguardare la coerenza del PEF rispetto alla situazione reale riguardante i flussi operativi e gli investimenti e altre iniziative. Sembra che, secondo il punto 7, che il PEF sia elaborato e di conseguenza anche la sua verifica di equilibrio, esclusivamente sulle attività autostradali e attività accessorie. Questo significa che tutto ciò che attiene anche ad eventuali costi non ammessi e a investimenti in partecipazioni non rientrano a formare l'equilibrio. A

				questo punto le concessionarie avrebbero due PEF, ovvero: un PEF e PFR ai soli fini regolatori e un PEF reale che rispecchia l'intera Società. Quindi delle dimensioni che raccordano bilancio IAS/Bilancio OIC e Bilancio regolatorio; chiaramente queste attività hanno un costo che andranno ad essere inserite nel PFR quali "Costi operativi incrementali da sopravvenienze normative e regolamentari".
27	1 e)	Tariffa unitaria media e modulazione tariffaria	Si propone di eliminare il punto 1) lett. e, che tratta il recupero degli arrotondamenti.	Si ritiene che il punto sia in contraddizione con il concetto di Tariffa unitaria media, che viene calcolata all'inizio di ogni periodo regolatorio, come ricavi da pedaggio rapportati ai volumi di traffico. È evidente che, se si assume questa formulazione, l'effetto arrotondamenti (positivi o negativi) sono già ricompresi nel calcolo della tariffa media di partenza. Alternativamente si dovrebbe utilizzare la tariffa unitaria chilometrica teorica, alla quale chiaramente non dovranno essere neppure applicati gli effetti derivanti dagli sconti. Inoltre, in caso di attraversamento di tratti autostradali di altre concessionarie si dovrebbe disporre di una tabella pedaggi (ex post) che ricostruisca il riparto degli arrotondamenti operati per addivenire al pedaggio finale. Si segnala che questa tabella presenterà un costo di elaborazione. A tale riguardo forse sarebbe utile pensare di ipotizzare ad un pedaggio non arrotondato, stante il fatto che gli utenti che pagano con telepedaggio e carte sono ormai la maggior parte.
32	6)	Criteri di determinazione dei Costi di Capitale	Si propone di attestare il valore di subentro almeno di un punto in più rispetto alla soglia fissata dell'1,6x,	Il limite di 1,6x l'EBITDA relativo al valore di subentro risulta una soglia non facile da raggiungere alla luce degli investimenti che le concessionarie hanno iscritto nei rispettivi atti convenzionali nonché

			ovvero almeno a 2,5x dell'EBITDA del concessionario valutato all'ultimo intero anno di gestione.	alla marginalità del concessionario particolarmente rivista al ribasso alla luce delle previsioni della delibera in materia di adeguamenti tariffari.
32	8)	Criteri di determinazione dei Costi di Capitale	Si propone di inserire che tale previsione non è applicabile agli investimenti assentiti, pur essendo in corso, alla data di entrata in vigore della delibera.	Per le concessionarie prossime alla scadenza della concessione, il mancato riconoscimento dell'ammortamento per le immobilizzazioni in corso, anche adottando l'ammortamento con il concetto della vite utile regolatoria comporterà sicuramente un aumento dei valori di subentro. Con la conseguente difficoltà a rispettare il vincolo di 1,6x l'EBITDA di fine concessione.
32	8)	Criteri di determinazione dei Costi di Capitale	Si propone di inserire al paragrafo 8 punto c) che l'investimento non è ammesso a remunerazione solo nel caso in cui il ritardo non è imputabile al concessionario.	I ritardi nella realizzazione del programma degli investimenti sono dovuti per la maggior parte a cause indipendenti dal concessionario, riconducibili per lo più agli iter approvativi e alle procedure amministrative. I cronoprogrammi vengono sviluppati attraverso l'adozione delle tempistiche previste per dar seguito alle varie fasi di un investimento, con un certo grado di imprevisti, che, per cause non dipendenti dal concessionario, risultano disattesi.
36	5)	Meccanismi di penalità/premi con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi	In termini generali le osservazioni riguardano una modulazione dei pesi dei vari indicatori non coerenti rispetto all'importanza degli stessi. Inoltre per gli indicatori a) e b) non è chiaro come questi siano allineati e debbano essere trattati rispetto alle previsioni di cui alla delibera ART n.132/24 ed alla	La Delibera ART n. 75/2025 sembrerebbe incorporare e aggiornare i contenuti della Delibera ART n. 132/2024, trasformando meccanismi transitori in strutturali. Tuttavia, manca un'esplicita clausola di superamento o abrogazione e questo può generare difficoltà interpretative e operative. La Delibera ART n. 132/2024 è stata pensata come misura ponte, ma non viene espressamente abrogata dalla Delibera ART n. 75/2025. Lo stesso rischio potrebbe paverarsi quando la delibera ART n. 49/25 verrà tramutata in una delibera definitiva ed

			delibera ART n. 49/25 in fase di consultazione.	<p>efficace.</p> <p>In sostanza, sembra esserci una sovrapposizione temporale tra la Delibera ART n. 132/2024 e la Delibera ART n. 75/2025 che prevedono meccanismi analoghi di penalità/premi legati a investimenti e performance.</p> <p>L'attuale quadro regolatorio genera, in definitiva, confusione in quanto le concessioni affidate prima del 2025 risultano disciplinate da due provvedimenti (Delibera ART nn.132/2024 e 75/2025), senza una chiara gerarchia tra gli stessi. Questo implica (i) che non sia chiaro quale meccanismo applicare in caso di ritardi o miglioramenti di <i>performance</i>; (ii) ripetizione di concetti e meccanismi (indicatori di qualità, soglie, criteri di valutazione, modalità di applicazione premi/penalità) che appaiono simili, ma disciplinati in termini a volte differenti.</p>
36	5) a.	Meccanismi di penalità/premi con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi	La velocità media effettiva del flusso veicolare non è al momento un elemento gestibile dalla concessionaria, in quanto non esistono, al momento, sistemi capillari di rilevazione in itinere sulle tratte elementari che ne consentano il calcolo.	Come rilevato anche per la Delibera ART n. 132/2024, nei sistemi aperti delle tangenziali è difficile determinare le velocità medie per tratta elementare in assenza di sistemi di rilevazione che determinino la matrice Origine- Destinazione sia del conteggio che dei tempi di percorrenza. Per fare questo sono necessari investimenti infrastrutturali notevoli (e.g. telecamere ANPR).
36	5) e.	Meccanismi di penalità/premi con	Il tempo medio, espresso in secondi, che intercorre tra la registrazione di un	In caso di eventi come quelli descritti in questo indicatore, nel software di gestione della viabilità in uso presso la scrivente concessionaria

		riferimento alla valutazione della qualità dei servizi	evento presso il centro di controllo e il successivo inoltro al PMV, non è un elemento disponibile e, in ogni caso, significativo.	(Sincro), l'operatore inserisce manualmente l'evento. Il tempo trascorso fra evento ed inserimento nel database non è calcolabile. A seguito dell'inserimento nel database, la comunicazione dell'evento avviene attraverso i PMV, i sistemi Rutex e tramite app e sito. Non per ogni tratta elementare sono presenti PMV. Se dovessimo dotare ogni tratta elementare di PMV sarebbe necessario un rilevante investimento che richiederebbe comunque adeguati tempi di implementazione e risorse economiche. Il sistema di gestione della viabilità prevede la traccia dei PMV da interessare in caso degli eventi, ma è l'operatore che valida tale traccia attivando i PMV. In definitiva, al momento, non esiste né un sistema per determinare il tempo trascorso fra evento e inserimento nell'ambito del sistema di gestione della viabilità, né fra quest'ultimo e l'attivazione dei PMV. Riteniamo quindi non attuabile tale indicatore.
36	5) f.	Meccanismi di penalità/premi con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi	Riteniamo che attribuire il peso del 25% all'indicatore sulla <i>customer satisfaction</i> sia eccessivo, alla luce dell'estrema discrezionalità della valutazione che da questa potrebbe discendere e del fatto che la stessa possa basarsi più su valutazioni emozionali che effettive.	In base all'esperienza sulla <i>customer relation</i> sviluppata dalla concessionaria e sulla <i>customer satisfaction</i> che annualmente commissioniamo, emergono alcuni elementi: 1) gli utenti non sempre hanno chiara conoscenza su chi sia la concessionaria del tratto autostradale che percorrono o su cui hanno rimostranze, 2) l'utente si rivolge alla concessionaria prevalentemente per esprimere lamenti, 3) mediamente chi partecipa volontariamente alla <i>customer satisfaction</i> è un utente che vuole esplicitare una protesta/rimostranza e non un utente che apprezza le attività svolte dalla concessionaria. Ciò posto, l'attribuzione di 25 punti su 100 a tale indicatore sembra eccessivo e lasciato alla pura discrezionalità di un campione di utenti

				che rischia di non essere significativo, ma sbilanciato verso una visione negativa delle attività svolte e della gestione.
37	25.2)	Adeguamento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti	Si propone di eliminare la duplicazione delle penalità relative alla tariffa derivante dal ritardo in caso di effettuazione degli investimenti ovvero quelle previste dalla formula dell'Autorità e dall'Atto convenzionale.	Pur condividendo che il rischio di costruzione è a carico del concessionario, la delibera aumenta le penalità per gli investimenti in caso di ritardo imputabile al concessionario lasciando ancora in essere le penali previste nella Convenzione Unica. Da segnalare inoltre che se il concessionario non realizza un investimento non si ha diritto al riconoscimento tariffario, pertanto è come se la penale fosse "calcolata" due volte, ragion per cui è necessario individuare il campo di applicazione delle penali per ritardati investimenti rispetto le previsioni dell'Autorità e rispetto quelle della Convenzione Unica per non rischiare, magari, un "tripla" penalizzazione.
37	25.2)	Adeguamento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti	Si propone di eliminare la percentuale del 5% delle penalità relative alla tariffa derivante dal ritardo in caso di effettuazione degli investimenti per cause imputabile al concessionario.	E' abbastanza difficile, fatto salvo per cause di forza maggiore (pandemia, guerre) che il ritardo nella realizzazione del programma degli investimenti sia imputabile al concessionario. La maggior parte dei ritardi derivano dagli iter approvativi degli Atti, delle procedure amministrative per individuare l'operatore eventi esogeni dalla responsabilità del Concessorio. Per non parlare che la ritardata realizzazione di un investimento comporta per il Concessionario oneri aggiuntivi (aumento prezzi) e mancati ricavi (rinvio adeguamento tariffario). Risultano sufficienti le penalità già previste negli Atti convenzionali.
38	3)	Poste Figurative	Si propone che le poste figurative correlate ai costi di remunerazione del	L'utilizzo del tasso di inflazione programmata costituisce un elemento molto penalizzante comportando anche il rischio di sostenibilità

			capitale riferibili al CIN Ante e CIN Post vengano attualizzate utilizzando il tasso relativo al costo del debito.	economici/finanziaria. La proposta di adozione di un tasso corrispondente almeno a quello del debito consentirebbe perlomeno al concessionario, che anticipa la copertura finanziaria degli investimenti, di essere "tutelato" nei confronti degli istituti di credito, in quanto la presenza di poste figurative significa, per una sostenibilità tariffaria da parte dell'utenza, rinviare il riconoscimento finanziario degli investimenti eseguiti, mentre le scadenze dei finanziamenti con gli istituti di credito non risultano differibili.
38	3) d.	Poste Figurative	Si propone, alternativamente a quanto indicato al punto precedente, la previsione secondo la quale la remunerazione delle poste figurative generate prima dell'entrata in vigore della delibera ART 75/2025 (ovvero quella definitiva) venga operata alle condizioni precedenti ovvero con l'applicazione del WACC medio secondo la previsione della delibera ART n. 29/2020 misura 26.1, ovvero punto 4.2 lett. c).	La richiesta è giustificata dalla necessità di non compromettere ovvero di mantenere la formula di salvaguardia introdotta dalla stessa Autorità con le delibere emanate per le concessionarie nel 2019. In particolare ci si riferisce alla misura 17.
38	26.2.5)	Poste Figurative	Si propone al paragrafo 5 di sostituire PEF con la dizione PFR.	Si segnala che il meccanismo delle poste figurative emerge solamente dallo sviluppo del PFR (e non del PEF). Inoltre non si comprende come mai la componente tariffaria di gestione deve mantenere annualmente lo stesso livello quando è comunque riconosciuta una crescita

				corrispondente all'inflazione programmata (dedotto il coefficiente di produttività).
40	2)	Metodologia per la determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito	Si propone di inserire il livello del <i>gearing</i> specifico per singola concessionaria	L'adozione di un <i>gearing</i> prefissato è penalizzante per le concessionarie sia per quelle che hanno una leva elevata sia per quelle che non presentano indebitamento. Il <i>gearing</i> peraltro influenza anche il calcolo dell'asset beta nella procedura di individuazione del costo ammesso del capitale di rischio. L'adozione del <i>gearing</i> specifico per singola concessionaria per l'Autorità dovrebbe essere possibile in quanto, utilizzando valori relativi a tre anni solari precedenti, le informazioni risultano disponibili e desumibili dai bilanci ovvero dalla contabilità regolatoria e dagli strumenti di monitoraggio.
40	9)	Metodologia per la determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito	Si propone di eliminare il fattore correttivo del 20% da applicare al WACC da utilizzare ai fini del calcolo del tasso di remunerazione applicabile al valore di subentro.	Si ritiene che la decurtazione non debba essere applicata in quanto gli investimenti oggetto di subentro sono investimenti eseguiti dal concessionario, il cui costo non è oggetto di tariffa, e quindi il concessionario acquisisce le risorse per dar seguito agli investimenti fra fonti proprie e fonti di terzi; pertanto, risulta ragionevole che le suddette fonti siano remunerabili con il WACC. Non si comprende che tipo di giustificazione possa esserci per questa decurtazione; ai fini di un subentro gli investimenti devono essere eseguiti con un mix di fonti di finanziamento che devono essere garantite al/dal concessionario e quindi non possono presentare forme di remunerazione sbilanciate.

42	1)	Contabilità regolatoria, strumenti di pianificazione economico-finanziaria e di monitoraggio	Si propone di meglio chiarire cosa si intende per anno base relativo al primo periodo regolatorio di applicazione del sistema tariffario di cui alla delibera.	Questo aspetto potrebbe rafforzare il fatto che la delibera si applica a quelle concessionarie aventi il periodo regolatorio con decorrenza dal 1° gennaio 2026.
45-46- 47	45.1) e. 45.3)	Obblighi informativi all'Autorità	Si propone di uniformare le informazioni relative alla contabilità regolatoria affinché la banca dati di SVCA e ART sia unica, nonché di prevedere che tutti i costi relativi alle certificazioni (certificazione Contabilità regolatoria; Certificazione della costruzione tariffaria; certificazione del monitoraggio annuale), che risulteranno di importo significativo, vengano ammessi ai fini regolatori, ovvero riconosciuti a tariffa. Inoltre si propone di chiarire cosa si intende per " <i>attività di vigilanza operata dall'Autorità</i> ".	Uniformare le banche dati risulta essere necessario per evitare sovrapposizioni e un carico di costi (si ricorda che l'Autorità richiama all'efficienza). Tali maggiori costi dovranno essere sicuramente ammessi ai fini regolatori nell'ambito della voce " Costi operativi incrementali da sopravvenienze normative e regolamentari". Peraltro, è necessario ben identificare il concetto di vigilanza, in quanto secondo gli atti convenzionali vigenti, delle concessionarie, questo ruolo risulta essere in capo all'Ente concedente.