



Autostrada
Pedemontana
Lombarda

Trasmessa via pec:
pec@pec.autorita-trasporti.it

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

Trasmessa via pec:
cal@pec.calspa.it

e p.c. Spett.le
CAL S.p.A.
Piazza Città di Lombardia n. 1
20124 Milano
c.a. Ing. Carlo Ascheri

Osservazioni alla Delibera 6/2026 – Definizione dei criteri di separazione contabile, degli strumenti di contabilità regolatoria, di pianificazione economico-finanziaria e di monitoraggio inerenti alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g) e g-bis), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Avvio del procedimento e indizione della consultazione pubblica

Facendo seguito all'articolato procedimento regolatorio che ha portato all'adozione della delibera n. 241/2025 con la quale sono state introdotte rilevanti modifiche al sistema tariffario di pedaggio applicato ai concessionari autostradali, la Delibera n. 6/2026 del 5 febbraio 2026 ("Delibera 6") ha avviato un nuovo procedimento regolatorio per la definizione dei criteri di separazione contabile, degli strumenti di contabilità regolatoria, di pianificazione economico-finanziaria e di monitoraggio.

Contestualmente, la Delibera 6 ha posto in consultazione le nuove linee guida e i nuovi schemi in materia di contabilità regolatoria e i *tool* di costruzione tariffaria e di monitoraggio annuale dei livelli tariffari. Si tratta, come rappresentato anche nella risposta alla consultazione sviluppata a livello di comparto da AISCAT ("**Risposta AISCAT**"), di un complesso insieme di nuovi strumenti e linee guida applicative caratterizzati da una granularità particolarmente elevata, tale da determinare impatti pervasivi non solo sulla complessità e sull'onere amministrativo legato alle *submission* regolatorie dei concessionari autostradali ma anche su numerose funzioni e processi aziendali strumentali al reperimento, elaborazione, monitoraggio e trasmissione di una considerevole mole di dati e informazioni che i concessionari autostradali sarebbero chiamati a trasmettere all'Autorità di Regolazione dei Trasporti ("**ART**") con cadenza annuale.



Autostrada Pedemontana Lombarda SpA
Via Benigno Crespi 17, 20159 Milano \ T 02 67741 21 \ F 02 67741 256 \ posta@pedemontana.com \ Pec pedemontana@pec.it
Cap.Soc. deliberato e sottoscritto € 1.081.926.000, versato € 996.926.000 \ P. Iva, C.F. e iscrizione nel Registro Imprese di Milano Monza Brianza Lodi 08558150150 \ REA MI1232570 \ Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento da parte di Regione Lombardia

www.pedemontana.com

E
AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI
Protocollo N. 0019563/2026 del 30/03/2026



Pur comprendendo gli obiettivi perseguiti da ART con la Delibera 6, ossia disporre di un *set* informativo omogeneo e confrontabile tra i diversi concessionari autostradali e standardizzare i *template* per la costruzione tariffaria e l'aggiornamento annuale dei livelli tariffari, al fine di rafforzare l'efficacia dell'azione regolatoria, le modalità prospettate appaiono eccessivamente sproporzionate stante i mutamenti organizzativi che sarebbe necessario attuare, con conseguenti oneri (non solo amministrativi), tempistiche necessarie e incompressibili di adattamento, nonché potenziali duplicazioni delle attività richieste.

Per le osservazioni puntuali rispetto a quanto prospettato nella Delibera 6, nelle linee guida e nei *tool* di calcolo (Annessi X, Y e Z) posti in consultazione, si rimanda alla Risposta AISCAT i cui contenuti si condividono e si ribadiscono anche in questa sede. Allo stesso tempo, alla luce delle pervasive modifiche prospettate e della complessità e onerosità della transizione proposta rispetto agli attuali strumenti di contabilità regolatoria e alla base delle *submission* regolatorie, Autostrada Pedemontana Lombarda (“APL”) ritiene necessario formulare delle osservazioni che, anche se di carattere generale, riguardano i significativi impatti su quella che è l'attuale situazione di APL, la cui Concessione ha uno sviluppo chilometrico che contempla la maggior parte dell'Opera in fase di costruzione.

In *primis*, la Delibera 6 presenta **evidenti criticità dal punto di vista procedurale**, in quanto – pur a seguito di un articolato processo di riforma del previgente sistema tariffario di pedaggio per i concessionari autostradali avviato nel 2024 con la delibera n. 62/2024 – nei fatti, rimette in discussione alcuni degli aspetti implementativi previsti dalla delibera n. 241/2025, approvata a metà dicembre 2025.

Si pensi, ad esempio, al concetto di “*capienza tariffaria annuale disponibile*” (Annesso LG all'Allegato A della Delibera 6, sezione 5.2.2) introdotto – peraltro senza una puntuale definizione – solo a seguito della conclusione del procedimento regolatorio che ha portato all'approvazione della delibera n. 241/2025. Ulteriori esempi sono discussi di seguito con specifico riferimento ad alcune meccaniche di calcolo che risultano in contrasto con quanto previsto dalla delibera n. 241/2025.

Inoltre, la Delibera 6, pur prevedendo la tempestiva entrata in vigore delle misure e degli strumenti proposti (“*a decorrere dalla data di approvazione del presente provvedimento*”, Misura 3), lascia aperti temi che saranno definiti solo in seguito, con conseguente esposizione all'incertezza per i concessionari autostradali (e loro investitori e finanziatori) e aumento del rischio regolatorio. A titolo di esempio, si pensi al concetto di “*tratta autostradale*”, posto al centro dei nuovi obblighi di contabilità regolatoria ma che verrà definito solo successivamente, a seguito di uno specifico procedimento, attualmente non ancora avviato. Sebbene, come esplicitato dalla Delibera 6, il binomio attività-tratta rappresenti la c.d. “*unità elementare di riferimento*” (Misura 4, punto 2), ad oggi rimane



indefinita l'effettiva granularità con cui i concessionari autostradali dovranno ricostruire l'allocazione dei costi e di numerose partite economiche e patrimoniali.

In assenza di una direzione chiara, **emerge nuovamente il rischio di duplicazione dei costi e/o sostenimento di costi** che, a consuntivo o comunque in un momento successivo alla luce di nuovi provvedimenti di ART, potrebbero rivelarsi inutili o non necessari, come peraltro già accaduto con le misure approvate tramite procedimenti regolatori distinti e sequenziali in materia di cc.dd. diritti minimi degli utenti autostradali (aspetto segnalato dalla Scrivente Concessionaria in occasione della partecipazione alla consultazione sulla delibera n. 160/2025). Un simile rischio potrebbe, ad esempio, concretizzarsi qualora i concessionari autostradali fossero tenuti a predisporre la contabilità regolatoria prima sulla base del binomio tronco autostradale-attività e, in un secondo momento (attualmente indefinito), sulla base del binomio tratta autostradale-attività. Ciò comporterebbe un aumento dei costi (non solo in termini di tempo, ma anche di investimenti e costi operativi legati a interventi di adattamento dei sistemi informativi e processi interni) non proporzionato rispetto alle finalità informative e regolatorie perseguite, che peraltro non risulterebbero raggiunte con la redazione di schemi contabili secondo un livello di dettaglio (il tronco autostradale) differente dall'unità di riferimento identificata dall'Autorità.

In secondo luogo, in linea generale, le tempistiche del procedimento avviato con la Delibera 6 sovrapponendosi, integrando e modificando quanto già previsto dalla delibera n. 241/2025, configurano un **rischio concreto di nuovi ritardi nelle approvazioni dei PEF**, già censurati nella sentenza n. 147/2025 della Corte Costituzionale.

Una ulteriore e particolarmente rilevante criticità per la scrivente è rappresentata dagli **oneri amministrativi di compliance regolatoria** associati a quanto prospettato dalla Delibera 6, che risultano sproporzionati rispetto ai benefici conseguibili, nonché rispetto agli obiettivi perseguiti dall'Autorità con il procedimento stesso. Ciò è ancor più vero per operatori con un'estensione chilometrica come quella di APL, per i quali i costi associati agli interventi di adeguamento dei sistemi e delle strutture aziendali – che devono essere recuperati in tariffa, in quanto derivanti da nuovi obblighi – saranno inevitabilmente distribuiti su una base di utenti coerente con tale estesa chilometrica e incidono significativamente sulle attuali disponibilità di cassa necessarie per il completamento dell'Opera in questa fase di costruzione.

Come anticipato, per quanto l'obiettivo di definire un modello di contabilità regolatoria e schemi per la costruzione tariffaria e l'aggiornamento annuale dei livelli tariffari standardizzati/omogenei possa essere in linea di principio condivisibile - è fondamentale minimizzare, per quanto possibile, gli oneri amministrativi e i costi di implementazione necessari, nonché evitare duplicazioni. Quanto proposto dalla Delibera 6 – come puntualmente rappresentato nella Risposta AISCAT – non risponde a questo principio,



imponendo un onere sproporzionato sui concessionari autostradali e creando di fatto duplicazioni (sia tra gli stessi schemi allegati alla Delibera 6 sia con i flussi informativi verso il concedente che, per alcuni profili, risultano paralleli o sovrapponibili e configurano un preesistente ulteriore obbligo per il concessionario autostradale).

Il rischio di duplicazioni rileva non solo in termini di proporzionalità dei costi e degli adeguamenti necessari agli attuali sistemi e strutture – che in ultima istanza incideranno sugli utenti del servizio – ma anche al fine di minimizzare il rischio di incoerenze nei dati trasmessi tramite diversi canali e con diversi livelli di granularità e disaggregazione. Gli adeguamenti necessari per recepire quanto previsto dalla Delibera 6 **oltre a dar luogo a ingenti costi richiedono tempi tecnici incompressibili**, non tenuti adeguatamente in considerazione nelle misure e negli schemi sottoposti a consultazione. Le misure prospettate presuppongono l'impostazione *ex novo* di processi informativi strutturati e continuativi, con impatti trasversali su amministrazione, controllo di gestione, sistemi informativi e strutture tecniche, oltre al coinvolgimento di soggetti terzi incaricati delle attività di certificazione. L'implementazione di strumenti e servizi coerenti con tale necessità scontano necessariamente tempi adeguati. Nel caso specifico di APL tali tempi devono tenere in considerazione il ruolo di amministrazione aggiudicatrice ai sensi della Convenzione Unica e quindi della necessità di agire quale stazione appaltante ai sensi del D.Lgs. 36/2023, oltre che di società a controllo pubblico, soggetta all'attività di direzione e coordinamento da parte di Regione Lombardia. Pertanto, la correlata necessità di indire una procedura di gara implica un processo che, per ovvie ragioni di economicità ed efficienza del procedimento, potrà essere avviato solo una volta che saranno chiari e consolidati i requisiti puntuali a cui i concessionari autostradali dovranno adeguarsi.

Da ultimo, si evidenzia che all'interno degli Annessi X, Y e Z sono presenti numerosi refusi e imprecisioni che renderebbero i *tool*, se non adeguatamente rettificati, inutilizzabili salvo revisioni e modifiche da parte dei concessionari autostradali che farebbero però venire meno l'obiettivo perseguito di assicurare *“la massima omogeneità fra le informazioni acquisite dai diversi concessionari”* (Relazione Illustrativa, pag. 20).

Inoltre, da un'analisi preliminare dei modelli sono stati riscontrati **aspetti che contraddicono quanto previsto nella delibera n. 241/2025**, nonostante la Delibera 6 debba contribuire alla sua implementazione. Ciò avviene ad esempio per le modalità di calcolo degli indicatori per la verifica dell'equilibrio economico-finanziario (con particolare riferimento alla data di avvio del calcolo, indicata come il 2019 nell'Annesso Y, anziché il 2025 che rappresenterebbe la *“data di applicazione della presente misura”* richiamata alla Misura 27 della delibera n. 241/2025), nonché per le meccaniche relative all'assorbimento delle poste figurative entro 10 anni). Per maggiori dettagli si rimanda alla Risposta AISCAT.



Infine, si auspica che le osservazioni formulate – attraverso altresì il richiamo e la conferma, anche in questa sede, dei contenuti della Risposta AISCAT – possano essere adeguatamente analizzate ai fini di una modifica della Delibera 6, che vada a prevedere misure proporzionate alla situazione di concessionari come APL, oltre che fissare tempi di adeguamento proporzionali e coerenti con la natura di soggetti che svolgono il ruolo di stazione appaltante.

Distinti saluti.

Il Direttore Generale

Ing. Sabato Fusco