

---

LINEE GUIDA PER LA COMPILAZIONE DEI FORMAT DI  
CONTABILITÀ REGOLATORIA, DI COSTRUZIONE TARIFFARIA  
E DI MONITORAGGIO ANNUALE PER IL SETTORE  
AUTOSTRADALE

---

Annesso LG all'Allegato "A" alla delibera n. 6/2026



**ART**

## SOMMARIO DEL DOCUMENTO

<b>1. INTRODUZIONE.....</b>	<b>7</b>
1.1    Finalità .....	7
1.2    Struttura del documento .....	7
<b>2. ASPETTI GENERALI .....</b>	<b>8</b>
2.1    Obiettivi generali .....	8
2.2    Struttura del sistema .....	9
<b>3. OBBLIGHI INFORMATIVI ALL'AUTORITÀ.....</b>	<b>12</b>
3.2    Dati forniti dal concessionario .....	12
3.2.1    Annesso X: Fascicolo di contabilità regolatoria .....	12
3.2.2    Annesso Y: Format di costruzione tariffaria .....	13
3.2.3    Annesso Z: Format di monitoraggio e aggiornamento annuale: .....	16
3.3    Certificazioni .....	17
<b>4. CONTABILITÀ REGOLATORIA.....</b>	<b>19</b>
4.2    Premessa.....	19
4.2.1    Generalità.....	19
4.2.2    Raccolta dati di contabilità regolatoria – piattaforma informatica SiMoT .....	20
4.3    Dati generali.....	20
4.4    Schemi contabili.....	20
4.4.1    Generalità.....	20
4.4.2    Conto finanziario .....	23
4.4.3    Conto economico .....	28
4.4.3.1.    Aspetti generali.....	28
4.4.3.2.    Ricavi .....	30
4.4.3.3.    Costi operativi .....	32
4.4.3.4.    Ammortamenti e svalutazioni.....	36
4.4.3.5.    Oneri e proventi finanziari .....	37
4.4.3.6.    Risultato ante imposte, imposte e utili .....	38
4.4.4.....	38
4.4.5.....	39
4.4.6.....	45
4.4.7.....	49
4.5    Allocazione per tratta di alcune partite economico-patrimoniali.....	50
4.5.1.....	50
4.5.2.....	50
4.6    Criteri per la valutazione e rappresentazione di alcune poste contabili .....	52
4.6.1.....	52
4.6.2.....	55
4.6.3.....	55
4.6.4.....	57
4.7.... Strumenti analitici di verifica contabile e regolatoria.....	57
4.8.... Dati tecnici e relativi al traffico .....	59
4.8.1.....	59
4.8.2.....	59

4.8.3	Dati relativi al traffico e ai ricavi .....	61
4.9	Dati relativi agli arrotondamenti delle tariffe .....	63
<b>5.</b>	<b>STRUMENTI DI COSTRUZIONE TARIFFARIA .....</b>	<b>64</b>
5.2	Premessa.....	64
5.2.1	Generalità.....	64
5.2.2	Principi generali di definizione degli elementi essenziali ai fini della costruzione tariffaria.....	65
5.2.3	Raccolta format costruzione tariffaria – piattaforma informatica .....	67
5.3	Contenuti del tool.....	68
5.3.1	Fogli di lavoro di input.....	68
5.3.1.1.	<i>Generalità .....</i>	68
5.3.1.2.	<i>Y0.1 – dati generali .....</i>	68
5.3.1.3.	<i>Y0.2.a – CoReg dati tecnici.....</i>	70
5.3.1.4.	<i>Y0.2.b – CoReg schemi contabili Anno base.....</i>	70
5.3.1.5.	<i>Y0.3 – Previsioni di traffico .....</i>	70
5.3.1.6.	<i>Y0.4.a – Discontinuità di costo Tg .....</i>	70
5.3.1.7.	<i>Y0.4.b – PEF Dettaglio Fondi .....</i>	71
5.3.1.8.	<i>Y0.4.c. – PEF Dettaglio CCN .....</i>	71
5.3.1.9.	<i>Y0.4.d – PEF Dettaglio Debito .....</i>	71
5.3.1.10.	<i>Y0.4.e – Qualità .....</i>	72
5.3.1.11.	<i>Y0.4.f – Toi Input .....</i>	72
5.3.1.12.	<i>Y0.5 – PR pregressi .....</i>	73
5.3.2	Fogli di lavoro relativi al Programma degli investimenti .....	75
5.3.2.1.	<i>Generalità .....</i>	75
5.3.2.2.	<i>Y1.1, Y1.2, Y1.3 – Programma degli investimenti recuperabili in tariffa .....</i>	76
5.3.2.3.	<i>Y1.4, Y1.5, Y1.6 – Programma degli investimenti non recuperabili in tariffa .....</i>	76
5.3.3	Fogli di lavoro di calcolo .....	77
5.3.3.1.	<i>Generalità .....</i>	77
5.3.3.2.	<i>C1 – Revenue sharing .....</i>	77
5.3.3.3.	<i>C2 – Tg Input .....</i>	77
5.3.3.4.	<i>C3 – Tk Supporto .....</i>	78
5.3.3.5.	<i>C4 – Tk Input .....</i>	78
5.3.3.6.	<i>C5 – Tk – Calcolo Poste figurative: .....</i>	78
5.3.4	Piano finanziario regolatorio (PFR).....	80
5.3.4.1.	<i>Generalità .....</i>	80
5.3.4.2.	<i>Y2 – PFR .....</i>	80
5.3.4.3.	<i>Y2.a – Modulazione tariffaria .....</i>	81
5.3.5	Piano economico-finanziario (PEF).....	82
5.3.6	Calcolo degli indicatori di equilibrio economico-finanziario .....	83
5.3.6.1.	<i>Schema di calcolo degli indicatori .....</i>	83
5.3.6.2.	<i>Fondo di recupero per eventuale sovra-rendimento .....</i>	86
5.4	Ulteriori specificazioni .....	86
5.4.1	Dati relativi alle previsioni di traffico.....	86
5.4.2	Criteri di rappresentazione del Programma degli investimenti.....	87
5.4.3	Dettaglio del funzionamento del meccanismo di poste figurative .....	89
5.4.4	Dettaglio del funzionamento del meccanismo di modulazione tariffaria .....	90
<b>6.</b>	<b>STRUMENTI DI MONITORAGGIO ANNUALE .....</b>	<b>93</b>
6.1	Premessa.....	93
6.1.1	Generalità.....	93
6.1.2	Raccolta format monitoraggio annuale – piattaforma informatica .....	94
6.2	Contenuti del tool .....	94
6.2.1	Fogli di lavoro di input .....	94
6.2.1.1.	<i>Generalità .....</i>	94

6.2.1.2.	Z0.1 - dati generali.....	94
6.2.1.3.	Z0.2 - ultimo aggiornamento PFR .....	94
6.2.1.4.	Z0.2.a PR Pregressi .....	95
6.2.1.5.	Programma degli investimenti.....	95
6.2.2	Fogli di lavoro di aggiornamento.....	96
6.2.2.2.	Z0.3.a – discontinuità di costo .....	96
6.2.2.3.	Z0.3.b – qualità .....	97
6.2.3	Aggiornamento del Programma degli investimenti.....	97
6.2.4	Fogli di lavoro di calcolo .....	99
6.2.4.1.	Generalità .....	99
6.2.4.2.	C1 – Tk - Riepilogo variazioni .....	99
6.2.4.3.	C2 – Riepilogo investimenti non recuperabili.....	99
6.2.4.4.	C3 – Tk – Supporto .....	99
6.2.4.5.	C4 – Tk – Ricalcolo .....	100
6.2.4.6.	C5 – Ricalcolo Poste figurative .....	100
6.2.5	Piano Finanziario Regolatorio aggiornato .....	100
6.2.5.1.	Generalità .....	100
6.2.5.2.	Z2 PFR aggiornato .....	100
6.2.5.3.	Z2.a Modulazione tariffaria .....	100

## 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>SIMOT</b>	Sistema di monitoraggio dati dei trasporti
<b>CIPESS</b>	Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (già CIPE)	<b>SIEG</b>	Servizi di Interesse Economico Generale
<b>Codice</b>	Codice dei contratti pubblici di cui al d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36	<b>START 2024</b>	Sistema tariffario approvato con delibera n. 240/2025 del 19 dicembre 2025 per le concessioni autostradali affidate entro il 31 dicembre 2024
<b>CGUE</b>	Corte di giustizia dell'Unione europea	<b>START 2025</b>	Sistema tariffario approvato con delibera n. 241/2025 del 19 dicembre 2025 per le concessioni autostradali affidate dal 1° gennaio 2025
<b>DEF</b>	Documento di Economia e Finanza	<b>TIR</b>	Tasso Interno di Rendimento
<b>DGSVCA</b>	Direzione Generale per le Strade e le Autostrade, l'Alta Sorveglianza sulle Infrastrutture Stradali e la Vigilanza sui Contratti Concessori Autostradali (ex Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali)	<b>WACC</b>	<i>Weighted Average Cost of Capital</i>
<b>DIPE</b>	Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica		
<b>FCFO</b>	Flusso di cassa operativo ( <i>Free Cash Flow from Operations</i> )		
<b>FCFE</b>	Flusso di cassa disponibile per gli azionisti ( <i>Free Cash Flow to Equity pre dividend policy</i> )		

## 1. INTRODUZIONE

---

### 1.1 Finalità

1. Le presenti Linee Guida riportano le istruzioni operative per la compilazione dei *format* di contabilità regolatoria, di costruzione tariffaria e di monitoraggio annuale predisposti dall'Autorità secondo i criteri stabiliti nei seguenti atti regolatori:
  - a) Definizione del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g-bis), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, approvato con delibera n. 240/2025 del 19 dicembre 2025 (di seguito: Sistema tariffario ART per nuove concessioni dal 1° gennaio 2025 o **START 2025**).
  - b) 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, approvato con delibera n. 241/2025 del 19 dicembre 2025 (di seguito: Sistema tariffario ART per concessioni vigenti al 31 dicembre 2024 o **START 2024**).
2. Le specifiche tecniche contenute nelle presenti Linee Guida, che rappresentano istruzioni operative utili alle società concessionarie autostradali nell'applicazione delle disposizioni del Sistema tariffario ART, costituiscono il riferimento da parte degli Uffici dell'Autorità per l'esercizio delle proprie prerogative in ordine alla verifica, anche in sede di ispezione, della corretta applicazione da parte delle imprese delle suddette disposizioni.
3. Le presenti Linee guida, approvate con delibera n. [REDACTED]/2026 del [REDACTED]/[REDACTED] a seguito di consultazione indetta con delibera n. 6/2026 del 5/2/2026, sono state redatte in coerenza con gli atti regolatori di cui al punto 1, e sono da considerarsi, tenendo conto degli esiti derivanti dall'esperienza applicativa, un documento suscettibile di eventuali adeguamenti per mezzo di apposita delibera dell'Autorità medesima.

### 1.2 Struttura del documento

---

1. Il presente documento include, oltre alla parte introduttiva (**Capitolo 1**), i seguenti contenuti:
  - a) **Capitolo 2:** aspetti generali;
  - b) **Capitolo 3:** obblighi informativi all'Autorità
  - c) **Capitolo 4:** contabilità regolatoria;
  - d) **Capitolo 5:** strumenti di costruzione tariffaria;
  - e) **Capitolo 6:** strumenti di monitoraggio e aggiornamento annuale.

## 2. ASPETTI GENERALI

### 2.1 Obiettivi generali

1. Il sistema informativo concepito dall'Autorità per il settore autostradale, costituito dalla contabilità regolatoria e dagli strumenti di costruzione tariffaria e monitoraggio, è principalmente finalizzato ad assicurare ad ART l'efficace esercizio delle attività di verifica, monitoraggio e vigilanza proprie delle sue funzioni, riducendo l'asimmetria informativa che caratterizza il rapporto fra soggetto regolato e regolatore, attraverso la definizione di strumenti che consentano un rapido ed efficiente scambio informativo con gli *stakeholders*, tendendo così alla semplificazione e all'efficienza amministrativa ed evitando il più possibile aggravi di costo per i soggetti regolati.
2. Conseguentemente, il sistema informativo tiene conto del *trade off* fra:
  - a) il livello di approfondimento delle analisi ritenuto ottimale, alla luce delle funzioni e delle prerogative di ART, cui deve essere necessariamente adeguato il quadro conoscitivo, anche tenendo conto della rilevanza economica del settore autostradale e delle necessità di tutela dell'interesse pubblico;
  - b) l'onere amministrativo da imporre agli *stakeholders* per la compilazione dei *format* e i conseguenti oneri a carico degli Uffici ART per le attività di *data quality assessment* e di analisi delle informazioni raccolte, nonché per le eventuali attività ispettive eventualmente da azionare.
3. Al riguardo, va evidenziato che, nel settore delle concessioni autostradali:
  - a) per quanto attiene agli schemi di contabilità regolatoria, in passato l'Autorità ha fatto prevalentemente affidamento sulle schede di contabilità analitica compilate da ciascun concessionario nell'ambito del "Sistema Informativo per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali" (SIVCA) operante presso la Direzione Generale per le Strade e le Autostrade, l'Alta Sorveglianza sulle Infrastrutture Stradali e la Vigilanza sui Contratti Concessori Autostradali (DGSVCA) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), opportunamente integrate da autonome raccolte dati di ART per le sole informazioni non disponibili presso tale piattaforma;
  - b) con riferimento ai Piani economici finanziari, mentre il Piano finanziario regolatorio (PFR) si basa fin dal primo momento su un *format* definito dall'Autorità, le tabelle di Piano economico finanziario (PEF) in passato sono state redatte secondo il *format* approvato dal MIT, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze (MEF), con il d.i. 125/1997/Segr.Dicoter (di seguito: schema Dicoter).
4. Gli strumenti di contabilità regolatoria, costruzione tariffaria e monitoraggio definiti dall'Autorità con la delibera n. \_\_/2026, per garantire la necessaria continuità con quanto disposto in passato, prevedono un limitato ma significativo adeguamento degli strumenti di pianificazione economico-finanziaria (PFR ART e PEF Dicoter) e di contabilità regolatoria (schede SIVCA + integrazioni ART), nonché la redazione delle presenti linee guida, contenenti specifiche indicazioni operative per la compilazione dei *format*. Ciò anche al fine di assicurare, per tutte le concessioni autostradali:
  - a) la massima coerenza fra:
    - i) i dati per la costruzione tariffaria riportati nel PFR, raccolti secondo il *format* definito dall'Autorità;
    - ii) le informazioni contenute nel PEF, che continuano ad essere basate sullo schema Dicoter, sebbene opportunamente aggiornati ed integrati;
    - iii) i contenuti degli schemi di contabilità regolatoria (CoReg), che mantengono la piena compatibilità con le schede incluse nella piattaforma SIVCA, pur con l'integrazione costituita dai dati autonomamente raccolti da ART;
  - b) la massima omogeneità fra le informazioni acquisite dai diversi concessionari, indipendentemente da:
    - i) principi contabili adottati (per esempio, ITA GAAP vs IAS/IFRS);

- ii) strumenti di contabilità analitica/industriale utilizzati;
  - iii) criteri adottati per la puntuale identificazione delle partite tecniche, economiche e finanziarie.
5. Gli strumenti di contabilità regolatoria, costruzione tariffaria e monitoraggio, alla luce di quanto sopra evidenziato, rappresentano pertanto l'esito di una attenta ricognizione dei dati tecnici ed economici da richiedere ai soggetti regolati, in relazione alle funzioni e ai compiti di ART nel comparto autostradale, ed in particolare:
- a) alle prerogative specifiche dell'Autorità in merito al sistema tariffario di pedaggio, sia in termini programmatici – ossia attraverso l'attività di analisi e valutazione dei PFR e dei PEF predisposti dai concessionari e preventivamente validati dai concedenti – sia in termini di monitoraggio, con particolare attenzione al tema dell'effettiva realizzazione degli investimenti in *asset reversibili* a fine concessione;
  - b) alle più generali funzioni dell'Autorità in merito all'efficienza delle gestioni, sulla base di analisi economiche orientate alla valutazione dell'efficienza di scala e di costo dei gestori mediante il ricorso a metodologie quantitative che prevedano la concorrenza per confronto.

## 2.2 Struttura del sistema

1. In funzione della composizione degli strumenti di contabilità regolatoria, di costruzione tariffaria e di monitoraggio, si rileva innanzi tutto la necessità di classificare sotto il profilo funzionale e temporale le informazioni necessarie per l'esercizio delle funzioni dell'Autorità. Al riguardo, si possono distinguere:
  - a) i dati a consuntivo da raccogliere annualmente nell'ambito del **fascicolo di contabilità regolatoria**, finalizzati, come indicato alla Misura 2 dell'Allegato A alla delibera n. \_/2026, a: (i) garantire l'esercizio delle prerogative dell'Autorità in riferimento agli obblighi di separazione contabile, 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; (ii) fornire evidenza dei meccanismi di rilevazione ed imputazione delle partite economiche e patrimoniali dei concessionari autostradali, in modo da consentire, nell'ambito dei procedimenti di cui ai Sistemi tariffari START 2024 e START 2025, le attività di elaborazione, aggiornamento e revisione dei PEF e permettere le verifiche dell'Autorità in merito all'ammissibilità tariffaria, in applicazione dei criteri generali di pertinenza, congruità, competenza, imputazione al conto economico, separatezza, comparabilità dei valori e verificabilità dei dati; (iii) 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.

Come indicato al punto 1 della Misura 6 dell'Allegato A alla delibera n. \_/2026, il fascicolo, redatto sulla base dei prospetti di cui all'Annesso X al medesimo Allegato A, si compone, tra l'altro:

- i) dei dati generali relativi alla concessione, elaborati secondo gli schemi di cui al citato Annesso X;
- ii) degli schemi contabili, elaborati secondo gli schemi di cui al citato Annesso X e derivanti dalla riclassificazione del bilancio di esercizio – inclusivi delle componenti economiche e patrimoniali di cui alla Misura 4 del citato Allegato A, con allocazione per attività e, con riguardo alle sole componenti rilevanti, per tratta – articolati nel seguente modo: il conto finanziario, il conto economico, il conto degli investimenti, il conto dei finanziamenti, il conto dei fabbisogni e delle coperture.

Detti schemi presentano una struttura definita dall'Autorità al fine di assicurare una rappresentazione corretta, chiara ed inequivocabile delle partite economiche, patrimoniali e finanziarie afferenti alle concessioni autostradali, e si basano, con le opportune integrazioni, su:

- indicazioni del citato schema Dicoter;
- schede di contabilità analitica compilate nell'ambito del pertinente sistema informatico denominato "Sistema Informativo per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali" (schede SIVCA), con le opportune integrazioni;

- iii) per i soggetti che redigono il bilancio di esercizio sulla base dei principi IAS/IFRS: prospetti di riclassificazione del bilancio secondo gli schemi dei principi contabili nazionali;
  - iv) dei dati di supporto di natura tecnica (caratteristiche dell'infrastruttura, dati sul personale, ecc.);
  - v) dei dati a consuntivo relativi al traffico;
  - vi) dei dati a consuntivo relativi alla variazione dei ricavi a seguito dell'applicazione degli arrotondamenti dei pedaggi.
- b) i dati che il concessionario, previa validazione del concedente, è tenuto a fornire ad ART in occasione dell'**affidamento della concessione**, di ciascuna **revisione o aggiornamento quinquennale della pianificazione economico-finanziaria**, nonché alla **scadenza della concessione medesima**, anche al fine, come indicato alla Misura 2 dell'Allegato A alla delibera n. ./2026, di fornire adeguato supporto all'esercizio delle funzioni dell'Autorità in merito al sistema tariffario di pedaggio, in termini programmatici e consuntivi, ed in particolare di assicurare il flusso informativo necessario per l'esercizio delle pertinenti verifiche nell'ambito dei procedimenti di cui ai Sistemi tariffari START 2024 e START 2025, ivi incluse quelle afferenti all'equilibrio economico-finanziario delle concessioni.

Tali dati sono a loro volta classificabili in:

- i) informazioni a carattere programmatico/previsionale (tra le quali: previsioni di traffico, programmazione degli investimenti, *assumptions* di carattere operativo e finanziario), confluenti nel PFR e nel PEF, e nel conseguente calcolo degli indicatori di equilibrio economico-finanziario della concessione;
- ii) informazioni a consuntivo relative al periodo regolatorio cessante, a quelli precedenti e all'Anno base del nuovo periodo regolatorio (in coerenza con il contenuto del fascicolo di contabilità regolatoria), che costituiscono il presupposto per la definizione delle grandezze da assumere nei medesimi PFR e PEF.

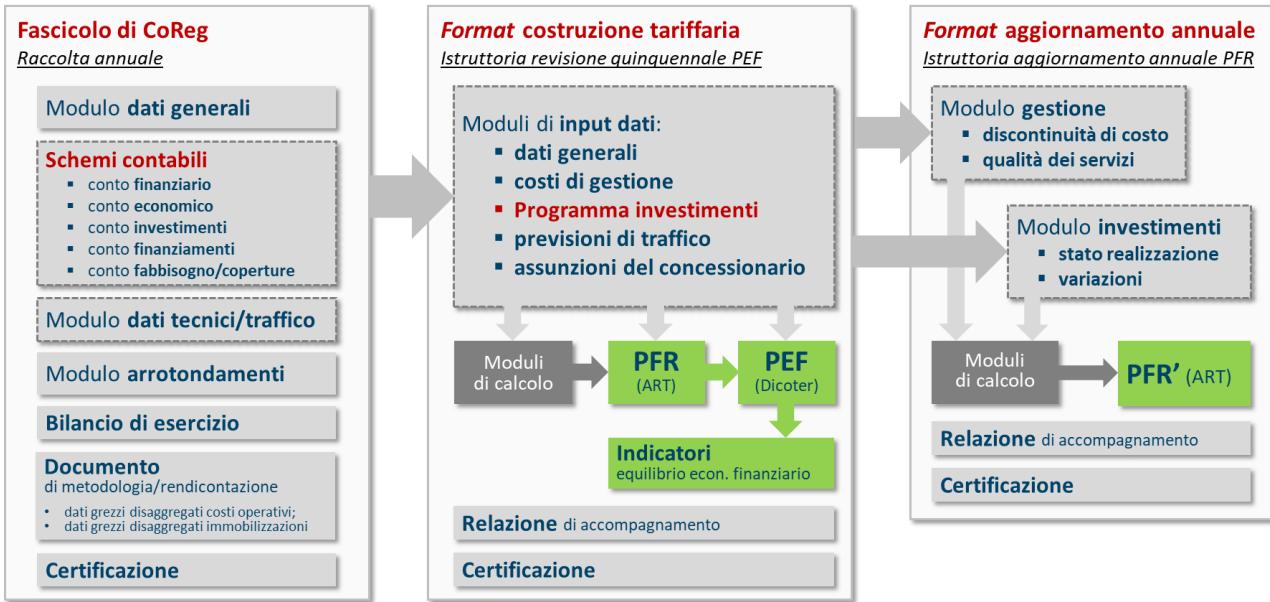
Il livello di dettaglio richiesto ai concessionari in tale fase è commisurato alle esigenze istruttorie di ART, funzionali, tra l'altro, a permettere l'esercizio delle prerogative in ordine al rilascio dei pareri di competenza;

- c) i dati di monitoraggio che il concessionario, previa validazione del concedente, è tenuto a fornire ad ART in occasione dell'**aggiornamento annuale dei livelli tariffari**, finalizzati, come indicato alla Misura 2 dell'Allegato A alla delibera n. ./2026, 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 le pertinenti verifiche nell'ambito dei procedimenti di cui ai Sistemi tariffari START 2024 e START 2025, con riguardo, tra l'altro, a:

- i) effettiva realizzazione degli investimenti programmati – inclusi quelli che, pur associati ad impegni del concessionario statuiti negli atti convenzionali, non beneficiano del recupero tariffario degli importi impiegati –, con il livello di dettaglio adeguato all'esercizio delle pertinenti funzioni di vigilanza, evidenziando le diverse fattispecie di variazione e i relativi effetti tariffari;
- ii) qualità dei servizi offerti, in applicazione del meccanismo premi/penalità previsto dal Sistema tariffario;
- iii) scostamento fra il livello effettivo e quello stimato *ex ante* delle discontinuità di costo afferenti:
  - all'effettiva entrata in esercizio, nel corso del periodo regolatorio, degli *asset* reversibili correlati agli investimenti programmati, in ragione della loro mancata, anticipata o ritardata attuazione;
  - alle sopravvenienze normative e regolamentari, qualora ammissibili anche alla luce dell'allocazione dei rischi.

2. Conseguentemente, lo schema riassuntivo del flusso informativo definito dall'Autorità per i concessionari autostradali, inclusivo delle principali relazioni fra le rispettive componenti, risulta il seguente:

Figura 1 Struttura del sistema informativo ART per le concessioni autostradali



### 3. OBBLIGHI INFORMATIVI ALL'AUTORITÀ

1. In applicazione delle pertinenti misure di cui agli atti di regolazione di cui al Capitolo 1, i concessionari autostradali rendono disponibili i documenti di seguito elencati.
2. La documentazione afferente ai *format* di contabilità regolatoria, di costruzione tariffaria e di monitoraggio, incluse le Linee Guida qui esposte, è pubblicata sul sito *web* dell'Autorità.

#### 3.2 Dati forniti dal concessionario

##### 3.2.1 Annesso X: Fascicolo di contabilità regolatoria

1. Come indicato alla Misura 6 dell'Allegato A alla delibera n. /2026, il **Fascicolo di contabilità regolatoria**, redatto sulla base dai prospetti di cui all'**Annesso X** all'Allegato A della delibera n. /2026 è composto dei seguenti schemi:
  - a) **X0: Dati generali;**
  - b) **X1: Schemi contabili**, con relativi sottomoduli di allocazione per tratta e di riconciliazione con le risultanze del bilancio di esercizio;
  - c) **X2**: per i soggetti che redigono il bilancio di esercizio sulla base dei principi IAS/IFRS: **prospetti di riclassificazione e rettifica** del bilancio di esercizio secondo gli schemi dei principi contabili italiani;
  - d) **X3**: Dati di natura **tecnica** e dati relativi al **traffico**;
  - e) **X4**: Dati relativi alla variazione dei ricavi a seguito dell'applicazione degli **arrotondamenti del pedaggio**.

Detti schemi dovranno essere corredati, in allegato, dalla seguente documentazione:

- f) copia del **bilancio di esercizio** approvato dall'Assemblea;
- g) **Documento di metodologia e rendicontazione**, redatto su supporto informatico elaborabile, firmato digitalmente dal legale rappresentante della società concessionaria, che esplicita le modalità di rendicontazione, nel rispetto delle prescrizioni di cui alle delibere n. 240/2025 (START 2025) e n. 241/2025 (START 2024), 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 regolatori, 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) distinta e puntuale documentazione della natura delle voci di natura residuale, in relazione a ognuna delle componenti economiche e patrimoniali specificate negli schemi contabili;
  - vi) descrizione, in riferimento alle attività autostradali ed accessorie, delle partite non ammissibili ai fini tariffari, con evidenza della metodologia di valorizzazione e allocazione;
  - vii) descrizione delle partite derivanti da rapporti con parti correlate, con evidenza della metodologia di valorizzazione e allocazione;

- viii) descrizione delle metodologie adottate per la quantificazione dei valori delle immobilizzazioni e dei criteri utilizzati per la determinazione dei relativi ammortamenti;
- ix) 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;
- x) puntuali informazioni sulla redazione del prospetto di riconciliazione col Bilancio di esercizio, redatto secondo i principi contabili emanati dall'OIC;
- xi) puntuali informazioni sulla redazione dell'eventuale prospetto di riconciliazione col Bilancio redatto secondo i principi contabili IAS/IFRS, con adeguato dettaglio delle riclassificazioni e delle rettifiche operate per la rappresentazione secondo i principi contabili emanati dall'OIC.

Al Documento di metodologia e rendicontazione sono tassativamente allegati, quale parte integrante e sostanziale degli stessi, gli **strumenti analitici di verifica contabile e regolatoria** definiti al successivo paragrafo 4.7 (vedi *infra*).

- h) **dichiarazione del legale rappresentante** della società concessionaria attestante, sotto la propria responsabilità, la veridicità dei dati riportati nel Fascicolo di contabilità regolatoria e la loro conformità/coerenza con la regolazione vigente;
- i) 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 i Sistemi tariffari definiti per le singole concessioni autostradali, con le delibere n. 240/2025 (START 2025) e n. 241/2025 (START 2024), con la delibera \_/2026 del \_/\_/2026, nonché con le presenti Linee Guida (c.d. **Certificazione della contabilità regolatoria**).

### 3.2.2 Annesso Y: Format di costruzione tariffaria

1. Come indicato alla Misura 7 dell'Allegato A alla delibera n. \_/2026, il *format*, redatto su supporto informatico elaborabile avvalendosi del *tool* di cui all'**Annesso Y**, firmata digitalmente dal legale rappresentante della società concessionaria, è composto dei seguenti schemi:

- a) **Y0: Modulo di acquisizione dati**, costituito da:
  - i) sottomodulo relativo ai **dati generali**;
  - ii) sottomodulo relativo alle **evidenze di contabilità regolatoria all'Anno base**, da compilare in coerenza con il Fascicolo di Contabilità regolatoria di cui al paragrafo 3.2.1;
  - iii) sottomodulo relativo alle **previsioni di traffico**;
  - iv) sottomoduli relativi alle **assunzioni del concessionario**:
    - **discontinuità di costo** afferenti alla componente tariffaria di gestione;
    - dettaglio di pianificazione della movimentazione dei **fondi di accantonamento**;
    - dettaglio di pianificazione del **capitale circolante netto**;
    - dettaglio di pianificazione dell'**indebitamento** del concessionario;
  - v) sottomodulo relativo alle informazioni di base per l'applicazione del meccanismo di premialità/penalità correlato alla **qualità dei servizi**;
  - vi) per i periodi regolatori successivi al primo: sottomodulo di rendicontazione relativa ai **periodi regolatori pregressi** e di calcolo dei **saldi del periodo regolatorio cessante**, con particolare riguardo ai seguenti elementi:
    - volumi di traffico;
    - componenti tariffarie;
    - capitale investito netto;

- poste figurative;
- b) **Y1: Programma degli investimenti**, partitamente per gli investimenti ammissibili in tariffa e per quelli non ammissibili, con dettagli relativi agli importi afferenti a:
- i) spesa annua complessiva;
  - ii) eventuali contributi in c/impianti o in c/capitale riconosciuti al concessionario;
  - iii) eventuali dismissioni;
- c) **Moduli di calcolo:**
- i) **C1**: applicazione del meccanismo di *revenue sharing* per il periodo regolatorio precedente;
  - ii) **C2**: calcolo della componente tariffaria di gestione (Tg);
  - iii) **C3**: elementi di supporto per i moduli di programmazione degli investimenti e per il calcolo della componente tariffaria di costruzione, inclusa l'applicazione del criterio di ammortamento a vite utili regolatorie per gli *asset* reversibili alla scadenza della concessione;
  - iv) **C4**: calcolo della componente tariffaria di costruzione (Tk);
  - v) **C5**: calcolo delle poste figurative applicabili alla Tk;
- d) **Y2: Piano finanziario regolatorio (PFR)** di periodo, comprensivo di un sottomodulo (**Y2.a**) relativo alla **modulazione tariffaria**;
- e) **Y3: Piano economico finanziario (PEF)** basato sulla riclassificazione del bilancio di esercizio, che include: il conto finanziario, il conto economico, il conto degli investimenti, il conto dei finanziamenti, il conto dei fabbisogni e delle coperture;
- f) **Y4: Scheda di calcolo degli indicatori di equilibrio economico-finanziario**;
- g) **Y5: Recupero**: modulo per la quantificazione dell'eventuale sovra-rendimento scaturente dalla verifica di equilibrio economico-finanziario, eseguita sulla base della pertinente disciplina regolatoria di cui alle delibere n. 240/2025 (START 2025) e n. 241/2025 (START 2024), nonché per l'esplicitazione delle relative modalità di recupero.

Detti schemi dovranno essere corredati, in allegato, dalla seguente documentazione:

- h) **Relazione di accompagnamento**, redatta su supporto informatico elaborabile, firmato digitalmente dal legale rappresentante della società concessionaria, che esplicita le modalità di costruzione del PFR e del PEF, nel rispetto delle prescrizioni di cui alle delibere n. 240/2025 (START 2025) e n. 241/2025 (START 2024), con riguardo almeno ai seguenti aspetti:
- i) esiti dell'applicazione della metodologia analitica definita dall'Autorità per la stima dei volumi di traffico, inclusi gli *output* dei pertinenti modelli previsionali, corredati da documentazione integrativa da cui siano chiaramente desumibili le modalità di costruzione, calibrazione e aggiornamento, nonché i dati di *input*;
  - ii) rendicontazione in relazione all'applicazione del meccanismo di *revenue sharing* di cui ai Sistemi tariffari definiti dall'Autorità;
  - iii) costi e ricavi afferenti alla tariffa di gestione di cui ai Sistemi tariffari definiti dall'Autorità, 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, nonché dei contributi pagati all'Autorità;
  - iv) ragioni delle variazioni più significative rispetto all'esercizio precedente delle singole voci afferenti ai costi operativi;
  - v) rendicontazione, con riferimento al periodo regolatorio che si conclude: (i) dell'evoluzione dei costi all'Anno base afferenti alla componente tariffaria di gestione, con evidenza, in presenza di scostamenti rispetto al nuovo periodo regolatorio, delle relative cause e delle misure eventualmente adottate per il contenimento degli impatti; (ii) delle attività svolte ai fini di conseguire gli obiettivi di

- efficientamento prescritti, con dettaglio dei singoli interventi ed evidenza quantitativa, per ciascuno di essi, dei risultati economici conseguiti;
- vi) esaustiva documentazione e motivazione in riferimento alle voci eventualmente inserite in relazione alle discontinuità di costo afferenti (i) all'entrata in esercizio, nel corso del periodo regolatorio, degli asset reversibili correlati agli investimenti programmati, (ii) alle sopravvenienze normative e regolamentari, da sottoporre a valutazione di ammissibilità dell'Autorità anche alla luce dell'allocazione dei rischi;
  - vii) ogni possibile evidenza, anche quantitativa (attraverso prospetti che pongano a confronto i differenti scenari analizzati in rapporto a quello prescelto), con riguardo alle valutazioni effettuate sull'ottimale distribuzione temporale degli investimenti programmati, coniugata ad un'efficiente articolazione dei piani di ammortamento delle opere, al fine di una definizione dei costi ammissibili per ciascuna annualità in relazione alla componente tariffaria di costruzione – inclusi quelli scaturenti dall'eventuale applicazione del meccanismo di poste figurative – che permettano uno sviluppo di tale componente tariffaria di per sé armonico e sostenibile per l'utenza, come disposto dai Sistemi tariffari START 2024 e START 2025;
  - viii) contenuti del Programma degli investimenti e informazioni sullo stato di effettiva realizzazione degli investimenti già precedentemente programmati e ammissibili a fini tariffari, inclusi: (i) una scheda per ciascun intervento da cui siano desumibili, tra l'altro, le eventuali variazioni dei quadri economici rispetto alla programmazione relativa al periodo regolatorio che si conclude, con evidenza delle rispettive motivazioni e del rispetto della corretta allocazione del rischio operativo; (ii) eventuale applicazione dei correlati meccanismi di accantonamento disposti dai Sistemi tariffari START 2024 e START 2025;
  - ix) esaustiva documentazione e motivazione in riferimento: (i) all'eventuale applicazione del criterio di ammortamento basato sul metodo finanziario, con aliquote annue differenziate sulla base di criteri oggettivi che riflettano la vita economica del bene e il suo previsto utilizzo, da sottoporre alle valutazioni dell'Autorità; (ii) all'eventuale applicazione della modalità di ammortamento basato sulla vita utile regolatoria degli *asset*, come disposto dai medesimi Sistemi tariffari START 2024 e START 2025;
  - x) esaustiva documentazione e motivazione in riferimento all'eventuale valore di subentro alla scadenza della concessione, come disposto dai medesimi Sistemi tariffari START 2024 e START 2025;
  - xi) ricostruzione del saldo di poste figurative all'inizio del periodo regolatorio – ivi inclusa la completa ricostruzione dei meccanismi di formazione dell'eventuale credito di poste figurative maturato antecedentemente all'applicazione dei Sistemi tariffari dell'Autorità – e sviluppo delle poste figurative fino alla scadenza della concessione;
  - xii) esaustiva documentazione e motivazione in riferimento alla natura e alla quantificazione delle eventuali partite economiche afferenti alla componente tariffaria per oneri integrativi;
  - xiii) esaustiva documentazione in relazione alle linee di debito finanziario attualmente in essere o in fase di apertura;
  - xiv) esaustiva documentazione in relazione ai criteri di modulazione tariffaria adottati, con evidenza di eventuali agevolazioni tariffarie che si praticano o che si intendono praticare a beneficio di specifiche categorie di utenti;
  - xv) stato di attuazione degli eventuali obblighi scaturenti dall'applicazione del meccanismo di recupero/riserva in relazione al rendimento ammesso sul capitale investito netto regolatorio e sul capitale proprio, di cui ai Sistemi tariffari START 2024 e START 2025;
  - xvi) effettiva realizzazione degli investimenti programmati ma non inclusi in tariffa ed eventuale applicazione dei correlati meccanismi di accantonamento disposti dai Sistemi tariffari START 2024 e START 2025;

- xvii) adeguate informazioni circa ogni altra assunzione di carattere economico-finanziario alla base della redazione del PEF.
- i) **dichiarazione del legale rappresentante** della società concessionaria attestante, sotto la propria responsabilità, la veridicità dei dati riportati nella documentazione di cui al presente punto e la loro conformità/coerenza con la regolazione vigente;
- j) 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 i Sistemi tariffari definiti per le singole concessioni autostradali, con le delibere n. 240/2025 (START 2025) e n. 241/2025 (START 2024), con la delibera /2026 del /2026, nonché con le presenti Linee Guida (c.d. **Certificazione della costruzione tariffaria**).

### 3.2.3 Annesso Z: Format di monitoraggio e aggiornamento annuale:

1. Come indicato alla Misura 7 dell'Allegato A alla delibera n. /2026, il **format**, redatto su supporto informatico elaborabile avvalendosi del **tool** di cui all'**Annesso Z** è composto dei seguenti schemi:
  - a) **Z0 – Modulo di acquisizione dati:**
    - i) sottomoduli relativi all'imputazione dei **dati di riferimento** per l'adeguamento tariffario, costituiti:
      - nel caso del **primo anno** del periodo regolatorio, delle grandezze tecniche, economiche e patrimoniali rilevate nell'ambito della programmazione quinquennale nel PEF e nel PFR;
      - per le **restanti annualità** del periodo regolatorio, dalle grandezze tecniche, economiche e patrimoniali rilevate nell'ambito dell'ultimo adeguamento approvato, riferibile all'annualità precedente a quella di competenza;
    - ii) sottomoduli relativi all'imputazione dei **dati per l'aggiornamento**:
      - della **componente tariffaria di gestione**, in relazione all'effettivo andamento delle eventuali discontinuità di costo e del monitoraggio della qualità dei servizi offerti, in applicazione del meccanismo premi/penalità previsto dal Sistema tariffario;
      - della **componente tariffaria di costruzione**, in relazione all'effettiva realizzazione degli investimenti programmati (sia per gli investimenti recuperabili in tariffa sia per quelli non recuperabili), con un livello di dettaglio adeguato all'esercizio delle pertinenti funzioni di vigilanza;
  - b) **Moduli di calcolo:**
    - i) **C1**: riepilogo delle variazioni agli investimenti programmati ammissibili in tariffa;
    - ii) **C2**: riepilogo delle variazioni agli investimenti programmati non ammissibili in tariffa;
    - iii) **C3**: elementi di supporto per i moduli di programmazione degli investimenti e per il calcolo della componente tariffaria di costruzione, inclusa l'applicazione del criterio di ammortamento a vite utili regolatorie per gli *asset* reversibili alla scadenza della concessione;
    - iv) **C4**: ricalcolo della componente tariffaria di costruzione (Tk);
    - v) **C5**: ricalcolo delle poste figurative applicabili alla Tk;
  - c) **Z1: Piano finanziario regolatorio aggiornato (PFR')** di periodo, comprensivo di un foglio di calcolo relativo all'aggiornamento della **modulazione tariffaria**;

Detti schemi dovranno essere corredati, in allegato, dalla seguente documentazione:

- d) **Relazione di accompagnamento**, redatta su supporto informatico elaborabile, firmato digitalmente dal legale rappresentante della società concessionaria, 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, inclusa una scheda per ciascun intervento da cui sia desumibile ogni variazione ammissibile sulla base delle previsioni del Codice, eventualmente effettuata a partire da quanto programmato *ex ante*, con separato e documentato riferimento alle fattispecie indicate nelle pertinenti misure regolatorie di cui ai Sistemi tariffari START 2024 e START 2025;
    - calcolo dei coefficienti relativi all'adeguamento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti;
    - applicazione dei meccanismi di accantonamento disposti dai Sistemi tariffari START 2024 e START 2025, correlati all'attuazione degli investimenti;
  - 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) all'entrata in esercizio, nel corso del periodo regolatorio, degli *asset* reversibili correlati agli investimenti programmati, (ii) alle sopravvenienze normative e regolamentari ritenute ammissibili dall'Autorità anche alla luce dell'allocazione dei rischi;
    - 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/riserva in relazione al rendimento ammesso sul capitale investito netto regolatorio e sul capitale proprio, di cui ai Sistemi tariffari START 2024 e START 2025;
  - viii) effettiva realizzazione degli investimenti programmati ma non inclusi in tariffa ed eventuale applicazione dei correlati meccanismi di accantonamento disposti dai Sistemi tariffari START 2024 e START 2025;
  - ix) evidenze in merito all'eventuale aggiornamento del tasso di remunerazione del capitale investito ai sensi delle delibere n. 240/2025 (START 2025) e n. 241/2025 (START 2024).
- e) dichiarazione del legale rappresentante della società concessionaria attestante, sotto la propria responsabilità, la veridicità dei dati riportati nella documentazione di cui al presente punto e la loro conformità/coerenza con la regolazione vigente;
  - f) 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 i Sistemi tariffari definiti per le singole concessioni autostradali, con le delibere n. 240/2025 (START 2025) e n. 241/2025 (START 2024), con la delibera \_/2026 del \_/\_/2026, nonché con le presenti Linee Guida (c.d. **Certificazione del monitoraggio annuale**).

### 3.3 Certificazioni

1. Come precedentemente evidenziato, tutti i *format* (contabilità regolatoria, strumenti di costruzione tariffaria e strumenti di monitoraggio e aggiornamento annuale) sono accompagnati da una relazione di certificazione, redatta da una società di revisione indipendente dal concessionario, e attestante la conformità di ciascuno dei suddetti contenuti alle disposizioni previste negli Atti regolatori approvati dall'Autorità in materia di concessioni autostradali.
2. Resta fermo che la certificazione non sottrae il legale rappresentante della società concessionaria dalle proprie primarie responsabilità in riferimento alle informazioni fornite all'Autorità.

3. I citati *format*, di cui al punto 1, e la documentazione a corredo, di cui al precedente paragrafo 3.2, devono essere certificati da un revisore legale dei conti individuato nel rispetto di quanto previsto dall'art. 2409 bis del Codice civile.
4. La relazione di certificazione, che attesta la conformità della citata documentazione alle disposizioni emanate dall'Autorità di regolazione dei Trasporti con i Sistemi tariffari definiti per le singole concessioni autostradali, con le delibere n. 240/2025 (START 2025) e n. 241/2025 (START 2024), con la delibera \_/2026 del \_/\_/2026, nonché con le presenti Linee Guida, deve riguardare almeno i seguenti aspetti:
  - a) la riconciliazione dei dati di conto economico e stato patrimoniale indicati nei prospetti di contabilità regolatoria con le risultanze del bilancio civilistico redatto sulla base dei principi contabili OIC, inclusa la specificazione delle riclassificazioni e delle rettifiche eventualmente apportate ai fini regolatori;
  - b) per i soggetti che redigono il bilancio di esercizio sulla base dei principi IAS/IFRS, la riconciliazione dei dati di conto economico e stato patrimoniale con la disciplina prevista dai principi contabili nazionali OIC, inclusa la specificazione delle riclassificazioni e delle rettifiche eventualmente apportate;
  - c) l'esclusione ai fini tariffari di ogni costo e ricavo relativo alla gestione finanziaria, straordinaria e fiscale, ad eccezione di quelli esplicitamente dichiarati ammissibili nelle pertinenti misure regolatorie;
  - d) la continuità delle regole di redazione della contabilità rispetto all'esercizio precedente;
  - e) la corretta imputazione dei costi e dei ricavi alle attività autostradali, accessorie e non pertinenti, secondo criteri di trasparenza, pertinenza, verificabilità;
  - f) l'aderenza dell'allocazione dei costi e dei ricavi ai criteri fissati nelle pertinenti misure regolatorie;
  - g) i *driver* impiegati per l'attribuzione indiretta delle partite contabili alle attività autostradali, accessorie e non pertinenti;
  - h) la corrispondenza tra i dati relativi alle immobilizzazioni indicati nei prospetti di contabilità regolatoria ed i valori iscritti a libro cespiti;
  - i) il rispetto dei criteri stabiliti dai Sistemi tariffari per il calcolo del valore residuo netto delle immobilizzazioni da includere nel capitale investito netto regolatorio;
  - j) il trattamento contabile riservato agli eventuali finanziamenti pubblici pervenuti, sotto qualunque denominazione o natura;
  - k) le aliquote di ammortamento applicate ai fini regolatori e la relativa riconciliazione con quanto riportato nel bilancio di esercizio;
  - l) il trattamento contabile relativo agli interventi di manutenzione ordinaria pluriennale;
  - m) gli extraprofitti generati in virtù dello svolgimento di attività accessorie.

## 4. CONTABILITÀ REGOLATORIA

- La presente sezione delle Linee guida individua, per tutte le società concessionarie autostradali soggette all'applicazione delle misure di cui alle delibere n. 240/2025 (START 2025) e n. 241/2025 (START 2024), le modalità di rilevazione e trasmissione delle grandezze tecniche, economiche e patrimoniali a consuntivo incluse nel fascicolo di contabilità regolatoria di cui al paragrafo 3.2.1.

### 4.2 Premessa

#### 4.2.1 Generalità

- L'unità elementare di riferimento, per l'allocazione dei costi, è il **binomio tratta-attività**. Nelle more dello specifico provvedimento di definizione delle tratte, di cui alle delibere n. 240/2025 (START 2025) e n. 241/2025 (START 2024), l'allocazione avviene secondo il binomio tronco-attività, sulla base dei tronchi autostradali individuati all'interno della piattaforma informatica SiMoT (vedi *infra*).
- I dati contenuti negli schemi di contabilità regolatoria sono, ove necessario, aggregati automaticamente dal sistema in modo da formare il conto economico regolatorio e stato patrimoniale regolatorio a consuntivo, i cui dati devono essere riconciliabili con le risultanze del bilancio di esercizio. A tal fine, il concessionario autostradale compila gli schemi contenuti nell'apposita sezione del SiMoT e allega la documentazione richiesta a supporto, secondo l'elenco contenuto al paragrafo 3.2.1.
- Ad eccezione dei dati relativi alla numerosità del personale, che sono richiesti suddivisi per trimestre, i dati sono da rilevare annualmente. L'esercizio contabile coincide con l'anno solare (1° gennaio – 31 dicembre). In ogni caso, i dati devono essere trasmessi annualmente, **entro il 15 luglio**, salvo proroga concessa da parte dell'Ufficio dell'Autorità competente in materia di contabilità regolatoria, a seguito di preventiva e motivata richiesta da effettuarsi entro e non oltre il 31 maggio.
- Ogni trasmissione effettuata dal concessionario autostradale viene automaticamente registrata e protocollata dalla piattaforma informatica.
- Successivamente alla trasmissione delle schede di contabilità regolatoria, i dati possono essere modificati dal concessionario autostradale per comprovati motivi, previa richiesta, soltanto su espressa autorizzazione dell'Ufficio competente, che provvede a sbloccare la piattaforma SiMoT e a verificare puntualmente le modifiche effettuate.
- Al fine di assicurare la necessaria coerenza del *framework* informativo, i concessionari sono tenuti ad applicare regole uniformi per la rilevazione delle grandezze contenute nella documentazione fornita all'Autorità, sia nella fase di programmazione (PEF-PFR) che in quella di consuntivazione (CoReg, monitoraggio).
- Al fine di assicurare l'armonizzazione delle fonti informative e la confrontabilità dei dati fra i diversi concessionari, inoltre, si richiede che le informazioni di rilevanza tariffaria da essi fornite al fine della redazione del PFR siano rese secondo le specifiche indicate nel presente documento, indipendentemente dai principi contabili adottati (ITA GAAP vs IFRS), dagli strumenti di contabilità analitica/industriale utilizzati e dai criteri adottati per la puntuale identificazione delle partite tecniche, economiche e finanziarie.
- I valori inseriti dovranno essere suddivisi per colonna tra "Attività autostradali", "Attività accessorie" e "Attività non pertinenti", secondo quanto previsto nelle pertinenti misure regolatorie.

#### 4.2.2 Raccolta dati di contabilità regolatoria – piattaforma informatica SiMoT

1. L'invio dei dati di contabilità regolatoria dovrà essere effettuato esclusivamente mediante l'utilizzo del "Sistema di monitoraggio dati dei trasporti – SiMoT" accessibile attraverso il portale dei servizi *on-line* dell'Autorità.
2. Se non già precedentemente registrati, i destinatari della raccolta dati dovranno individuare una o più persone di riferimento che dovranno procedere alla registrazione sul portale utilizzando il seguente link: [Portale servizi on-line](#). Una volta effettuata la registrazione, i destinatari della raccolta dati dovranno accreditarsi come operatore economico accedendo alla funzione "*Accreditati come azienda per accedere ai servizi on-line dedicati*" e utilizzando il token per accedere al portale dell'Autorità, già in possesso dell'impresa. Le istruzioni di accesso e accreditamento al portale sono anche disponibili al link [Manuale utente](#).
3. Il SiMoT permette l'inserimento dei dati direttamente attraverso maschere *web* con compilazione manuale, ovvero attraverso il caricamento di file in formato Excel o XML con specifici tracciati disponibili sulla piattaforma per ciascun modulo della raccolta. Il sistema contiene inoltre alcuni controlli, onde verificare il corretto inserimento dei dati da parte dei concessionari autostradali. Il mancato rispetto del formato dati corretto impedisce il salvataggio dei dati anche in bozza, mentre il mancato superamento dei controlli di congruità, a seconda della gravità, inibisce la trasmissione dei dati o segnala con dei "*warning*" possibili problematiche.
4. Per procedere alla trasmissione è richiesta la firma digitale di un documento generato dal sistema che elenca in modo univoco, attraverso il riferimento alle "impronte" (SHA256), i files XML corrispondenti ai dati inseriti nei moduli della raccolta unitamente ai file allegati nei moduli stessi. Il documento di "trasmissione" deve essere firmato digitalmente dal legale rappresentante della società, ovvero da altro soggetto, munito di apposita delega. La trasmissione prevede l'acquisizione automatica a protocollo del documento di trasmissione, firmato digitalmente, unitamente ai files XML e eventuali altri files allegati, restituendo contestualmente il numero di protocollo come ricevuta dell'avvenuta trasmissione.
5. Resta sempre attiva la possibilità di contattare l'Autorità all' indirizzo e-mail [supportoict@autorita-trasporti.it](mailto:supportoict@autorita-trasporti.it) (Ufficio ICT), per il supporto tecnico-informatico, e [RED@autorita-trasporti.it](mailto:RED@autorita-trasporti.it) (Ufficio Monitoraggio mercati, validazione modelli di regolazione, raccolta ed elaborazione dati), per il supporto tecnico-economico, o le persone referenti delle attività indicate sulla pagina [Monitoraggi on-line](#), nella sezione dedicata al Monitoraggio autostradale.

### 4.3 Dati generali

1. La tabella "X0 Dati generali" include le informazioni di carattere generale relative alla concessione (data di inizio e scadenza), nonché i dati di contatto per le verifiche dell'Autorità in merito alle informazioni trasmesse da ciascun concessionario. In merito a queste ultime informazioni, si raccomanda di fornire contatti di tipo operativo, per favorire la fluidità delle comunicazioni e la risoluzione delle eventuali problematiche in tempi rapidi.

### 4.4 Schemi contabili

#### 4.4.1 Generalità

1. Lo schema "X1 CoReg Schemi contabili", secondo la notazione classica degli schemi di contabilità regolatoria, è costituito da una serie di tabelle, in cui le colonne rappresentano i livelli di separazione contabile e le righe rappresentano le diverse partite economiche, patrimoniali e finanziarie di cui acquisire il dettaglio allocativo.
2. Dette tabelle sono strutturate in modo da permettere la riconciliazione semiautomatica con le voci del bilancio di esercizio.

3. Il primo e più rilevante livello di separazione contabile è quello introdotto con le delibere ART afferenti al Sistema tariffario, che individuano: (i) **attività autostradali**, (ii) **attività accessorie** e (iii) **attività non pertinenti**. Tale classificazione è pienamente implementata negli schemi contabili adottati dall'Autorità.
4. Fra le attività autostradali e accessorie, rilevanti ai fini della costruzione tariffaria e dell'equilibrio economico-finanziario della concessione, sono poi specificamente rilevate: (i) le partite economiche e patrimoniali **non ammissibili**, ossia quelle che, ai sensi delle pertinenti misure regolatorie, non possono concorrere alla determinazione dei pedaggi; (ii) le partite economiche e patrimoniali afferenti a operazioni intervenute con **parti correlate**.
5. Nell'ambito delle sole attività autostradali, sono inoltre isolate, al fine di accertarne l'effettiva quantificazione e la corretta allocazione secondo le relative previsioni regolatorie, le partite economiche e patrimoniali afferenti all'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 (c.d. **CMD**).
6. Un secondo livello di separazione contabile, anch'esso già previsto nei sistemi tariffari, è quello per tratta autostradale, con riferimento alle partite economiche e patrimoniali rilevanti, afferenti alle attività autostradali e a quelle accessorie.

Al riguardo, si precisa che l'attivazione di una sistematica rilevazione per tratta potrà essere implementata soltanto a valle di:

- a) una accurata, preventiva e puntuale definizione delle tratte autostradali afferenti a ciascuna concessione;
- b) un'analisi delle effettive necessità in merito alla rilevazione dei dati, al fine di assicurare il bilanciamento fra il livello di disaggregazione delle richieste di informazioni e lo sforzo richiesto agli *stakeholders* per elaborarle;
- c) l'attivazione per fasi, attraverso la definizione di un opportuno periodo di transizione, nel corso del quale affinare le tematiche sopra rilevate e definire in maniera più accurata il set di dati di cui risultati necessario rilevare il dettaglio allocativo per tratta.

Nelle more di tale definizione, per le concessioni vigenti l'allocazione delle componenti economiche e patrimoniali binomio è effettuata sulla base dei tronchi autostradali già individuati ai fini delle raccolte dati svolte dall'Autorità fino al 2025 tramite il sistema informatico SiMoT, come individuati nella seguente tabella.

Resta fermo che i soggetti che gestiscono sia tronchi autostradali sia trafori autostradali il cui esercizio è disciplinato da convenzioni internazionali sono tenuti alla completa separazione contabile delle due fattispecie.

**Tabella 1.** Tratte autostradali a pedaggio e Società concessionarie

Tronco autostradale	Società concessionaria
A4 - Mestre-Trieste; A57 - Tangenziale di Mestre; A23 - Palmanova-Udine; A28 - Portogruaro-Conegliano; A34 - Villesse-Gorizia	SOCIETA' AUTOSTRADE ALTO ADRIATICO S.P.A.
A36 - Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo e diramazione per A8 e per Tangenziale Est di Milano; A59 - Tangenziale di Como; A60 - Tangenziale di Varese	AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBarda S.P.A.
A33 - Asti-Cuneo	ASTI-CUNEO S.P.A.
A6 - Torino-Savona	AUTOSTRADA DEI FIORI S.P.A.
A21 - Piacenza-Brescia (con dir. Fiorenzuola e racc. Ospitaletto-Montichiari)	AUTOVIA PADANA S.P.A.
A35 - Brescia-Milano	SOCIETA' DI PROGETTO BREBEMI S.P.A.
A22 - Brennero-Verona-Modena	AUTOSTRADA DEL BRENNERO S.P.A.
A4 - Brescia-Verona-Vicenza-Padova; A31 - Valdastico	AUTOSTRADA BRESCIA VERONA VICENZA PADOVA S.P.A.
A18 - Messina-Catania; A18 - Siracusa-Gela; A20 - Messina-Palermo	CONSORZIO PER LE AUTOSTRADE SICILIANE
A4 - Padova Est-Bivio A4/A57; A4 - Bivio A4/A57 – Quarto d'Altino; A57 - Tangenziale di Mestre (bivio A4/A57 Mestre-Terraglio); Raccordo tangenziale Mestre-Aeroporto Venezia	CONCESSIONI AUTOSTRADALI VENETE - CAV S.P.A.

Tronco autostradale	Società concessionaria
A7 - Milano-Serravalle; A51 - Tangenziale Est di Milano; A52 - Tangenziale Nord di Milano; A53 - Raccordo Bereguardo-Pavia; A54 - Tangenziale di Pavia; A50 - Tangenziale Ovest di Milano	MILANO SERRAVALLE - MILANO TANGENZIALI S.P.A.
A5 - Aosta-Traforo Monte Bianco	R.A.V. - RACCORDO AUTOSTRADALE VALLE D'AOSTA - S.P.A.
A15 - Parma-La Spezia e collegamento Tirreno-Brennero	SOCIETA' AUTOSTRADA LIGURE TOSCANA - P.A. (SALT S.P.A.)
A12 - Livorno-Civitavecchia	SOCIETA' AUTOSTRADA TIRRENICA P.A.
A4 - Torino-Milano	SOCIETA' AUTOSTRADA TORINO-ALESSANDRIA-PIACENZA - S.P.A.
A5 - Quincinetto-Aosta;	SOCIETA' AUTOSTRADE VALDOSTANE S.A.V. - S.P.A.
A24 - Roma-L'Aquila-Teramo; A25 - Torano-Avezzano-Pescara	STRADA DEI PARCHI S.P.A.
A32 - Torino-Bardonecchia	SOCIETA' ITALIANA TRAFORO AUTOSTRADALE DEL FREJUS (S.I.T.A.F. S.P.A.)
A3 - Napoli-Pompei-Salerno	SALERNO POMPEI NAPOLI S.P.A.
A56 - Tangenziale Est-Ovest di Napoli	TANGENZIALE DI NAPOLI S.P.A.
A58 - Tangenziale Est Esterna di Milano	TANGENZIALE ESTERNA S.P.A.
A1 Milano-Napoli, Diramazione Roma Nord, Diramazione Roma Sud, Raccordo A1-Tangenziale Est di Milano	AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.p.A.
A4 Milano-Brescia	
A7 Serravalle-Genova	
A8 Milano-Varese, A8 Diramazione Gallarate-Gattico, A9 Lainate-Como-Chiasso	
A10 Genova-Savona	
A11 Firenze-Pisa Nord	
A12 Genova-Sestri Levante	
A12 Roma-Civitavecchia	
A13 Bologna-Padova, Diramazione per Padova Sud, Diramazione per Ferrara	
A14 Bologna-Taranto, Diramazione per Ravenna, Diramazione per la Tangenziale di Bari, Raccordo A1-A14	
A16 Napoli-Canosa	
A23 Udine-Tarvisio	
A26 Genova Voltri-Gravellona Toce, Diramazione Predosa-Bettolle, Diramazione Stroppiana-Santhià	
A27 Mestre-Belluno	
A30 Caserta-Nola-Salerno	
A10 - Ventimiglia-Savona	CONCESSIONI DEL TIRRENO SOCIETA' PER AZIONI
A12 - Sestri Levante-Livorno e diramazione per Lucca e La Spezia	IVREA TORINO PIACENZA S.P.A.
A21 - Torino-Piacenza	
A5 - Torino-Ivrea-Quincinetto; A4-A5 - Ivrea-Santhià; A55 - Sistema tangenziale di Torino	

7. Con particolare riferimento al trattamento degli ammortamenti nel Conto economico e delle relative immobilizzazioni nelle correlate voci del Conto finanziario, del Conto degli investimenti e del Conto dei finanziamenti, si precisa che, in ogni caso, deve essere assicurata la quadratura con il PFR e quindi, partendo dal bilancio di esercizio, tenuto conto dei principi contabili adottati da ciascun concessionario per la sua redazione, deve essere garantita la completa ricostruzione di tutte le variazioni regolatorie. Conseguentemente, il concessionario è tenuto a fornire, nel Documento di metodologia e rendicontazione, analitiche e dettagliate informazioni sulle variazioni effettuate con riguardo a tale aspetto.
8. Per i concessionari che adottano la contabilità finanziaria o schemi contabili ibridi, i prospetti di contabilità regolatoria sono redatti su base di competenza economica, in conformità ai principi contabili nazionali OIC

applicabili, con particolare riferimento al principio della competenza economica. Ai sensi dell'articolo 2 del decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118, il gestore assicura l'integrazione tra contabilità finanziaria e contabilità economico-patrimoniale, predisponendo appositi prospetti di riconciliazione tra i dati del rendiconto finanziario e le corrispondenti grandezze economico-patrimoniali, incluse quelle desumibili da eventuali sezioni del bilancio redatte secondo schemi economico-patrimoniali, nonché i necessari prospetti di rettifica, a supporto delle imputazioni effettuate ai fini regolatori. Conseguentemente, il concessionario è tenuto a fornire, nel Documento di metodologia e rendicontazione, analitiche e dettagliate informazioni sulle variazioni effettuate con riguardo a tale aspetto.

9. Con riferimento all'eventuale applicazione del meccanismo di poste figurative previsto nei sistemi tariffari START 2024 e START 2025, si precisa che negli schemi contabili non devono essere inserite voci che alterino il livello dei ricavi da traffico, in relazione all'applicazione di detto meccanismo, a fronte dell'inserimento di crediti/debiti o analoghe voci di rettifica contabile.

#### 4.4.2 Conto finanziario

1. L'impostazione del **Conto finanziario** riveste carattere fondamentale, *inter alia*, per la determinazione delle grandezze necessarie per il calcolo dei flussi di cassa operativi di progetto (*FCFO – Free Cash Flow from Operations*) e del flusso di cassa disponibile per gli azionisti (*FCFE - Free Cash Flow to Equity pre dividend policy*), essenziali nei Sistemi tariffari definiti dall'Autorità per la determinazione degli indici di convenienza economica e sostenibilità finanziaria della concessione.
2. Lo schema di base per la determinazione di tali grandezze, adottando il cd. "metodo indiretto" suggerito, tra l'altro, nella Relazione Illustrativa del documento redatto dalla Ragioneria Generale dello Stato e dall'Autorità nazionale anticorruzione "*Partenariato pubblico-privato: una proposta per il rilancio. Guida alle pubbliche amministrazioni per la redazione di un contratto di concessione per la progettazione, costruzione e gestione di opere pubbliche in partenariato pubblico privato*"<sup>1</sup> (di seguito, anche Linee guida ANAC-RGS), risulta il seguente:
  - a) a partire dall'utile di esercizio, così come rilevato nel Conto economico, si procede alla determinazione del flusso monetario di gestione corrente, ottenuto attraverso:
    - i) la neutralizzazione degli effetti di tutte le partite che non hanno incidenza monetaria (quali ammortamenti, accantonamenti ed impatti della politica fiscale dell'azienda, in termini di importi effettivamente versati annualmente, rispetto a quanto rilevabile a livello di conto economico, vedi *infra*);
    - ii) la neutralizzazione degli effetti delle partite di carattere finanziario che, essendo influenzate dalla scelta delle fonti di finanziamento dell'azienda, vanno riportate nel margine relativo all'area finanziaria, e conseguentemente devono essere preventivamente escluse dal calcolo del FCFO (al fine di evitare doppi conteggi) e successivamente reintrodotte a valle di quest'ultimo, per assicurare il corretto computo del FCFE;
    - iii) la considerazione in termini monetari del capitale circolante netto (CCN) effettivamente correlato alle attività autostradali e accessorie, che include i crediti e i debiti operativi, la variazione delle rimanenze, nonché ratei e risconti attivi e passivi;
  - b) una volta determinato il flusso di liquidità della gestione corrente, per pervenire al FCFO si procede ad imputare il flusso di cassa correlato agli investimenti, distinguendo gli *asset reversibili* e non reversibili e le immobilizzazioni materiali e immateriali.

Nel calcolo degli indicatori di equilibrio economico-finanziario della concessione (vedi *infra*), tale flusso andrà successivamente rettificato, come indicato nelle pertinenti Misure dei Sistemi tariffari START 2024 e START 2025, di ogni partita economica e finanziaria che precluda l'effettivo dispiegarsi: (i) degli effetti incentivanti/disincentivanti della metodologia del *price cap* a valere sulla componente tariffaria di gestione;

<sup>1</sup> [https://www.rgs.mef.gov.it/\\_Documenti/VERSIONE-I/Attività-i/attività\\_trasversali/ppp/2021/RELAZIONE\\_Illustrativa\\_PP\\_Cop.pdf](https://www.rgs.mef.gov.it/_Documenti/VERSIONE-I/Attività-i/attività_trasversali/ppp/2021/RELAZIONE_Illustrativa_PP_Cop.pdf)

- (ii) dell'impatto delle partite economico-finanziarie derivanti da eventuali minori ricavi o maggiori costi a totale carico del concessionario per impegni esplicitamente assunti negli atti di concessione (ivi inclusi eventuali accordi transattivi); (iii) della manifestazione del rischio operativo a carico del concessionario, secondo l'allocazione di cui ai medesimi Sistemi tariffari START 2024 e START 2025;
- c) per il passaggio dal FCFO alla variazione delle disponibilità liquide, va infine inclusa la contabilizzazione: (i) degli apporti di capitale da parte degli azionisti (sia a titolo di capitale di rischio che di debito subordinato), nonché delle correlate distribuzioni (utili, riserve, capitale sociale o rimborsi del debito subordinato); (ii) delle variazioni relative alla consistenza del debito finanziario, ivi inclusa la reintroduzione dei relativi oneri finanziari (che a livello di FCFO erano stati esclusi dal computo); (iii) di eventuali ulteriori variazioni relative al Patrimonio Netto del concessionario, distintamente documentate;

Si precisa che il passaggio dalla variazione delle disponibilità liquide al FCFE sarà effettuato e documentato nelle fasi successive della verifica finalizzate al calcolo degli indicatori di equilibrio economico-finanziario della concessione (vedi *infra*), includendo la neutralizzazione, a partire dalla variazione di cassa complessiva:

- i) delle voci relative ai flussi di capitale proprio, quali: (i) il pertinente apporto degli azionisti; (ii) i pertinenti utili distribuiti; (iii) le pertinenti variazioni relative al Patrimonio netto;
- ii) delle rettifiche regolatorie di ammissibilità, quali: (i) la pertinente quota di utili deliberati ma non ancora distribuiti; (ii) la pertinente quota non efficiente degli oneri finanziari su debiti vs soci o infragruppo.

3. Nella compilazione del rendiconto finanziario, è indispensabile che la variazione delle disponibilità liquide, sommata al saldo iniziale delle medesime disponibilità liquide (riportato in riga 4.15 del Conto dei finanziamenti alla fine dell'anno precedente) corrisponda al valore del Saldo finale delle stesse disponibilità liquide (riga 4.15 alla fine dell'anno in corso).
4. I valori inseriti dovranno essere attribuiti per colonna tra "Attività autostradali", "Attività accessorie" e "Attività non pertinenti", secondo i criteri di allocazione previsti dalle pertinenti misure regolatorie.

**Tabella 2.** Contabilità regolatoria: Conto finanziario

<i>Titolo</i>	<i>Rigo</i>	<i>Descrizione</i>
<b>AREA OPERATIVA</b>		
Utile (Perdita) d'esercizio	(1.1)	Riga 2.42 del Conto economico (segno positivo se utile, negativo se perdita).
Accantonamenti, ammortamenti e svalutazione delle immobilizzazioni: - di cui ammortamenti Immobilizzazioni immateriali in beni reversibili; - di cui ammortamenti Immobilizzazioni immateriali in beni non reversibili; - di cui ammortamenti Immobilizzazioni materiali in beni reversibili; - di cui ammortamenti Immobilizzazioni materiali in beni non reversibili; - di cui accantonamenti al Fondo rinnovo beni reversibili; - di cui accantonamenti al Fondo per riequilibrio della concessione ex l. 193/2024; - di cui accantonamenti al Fondo per impegni previsti in concessione; - di cui accantonamenti a Fondi diversi per rischi ed oneri (distintamente documentati); - di cui svalutazioni delle immobilizzazioni.	(1.2)	Somma delle righe 2.20, 2.20 bis, 2.21, 2.21 c e 2.28 del Conto economico, con distinzione della quota relativa agli accantonamenti rispetto a quella degli ammortamenti.
Accantonamento Fondo trattamento fine rapporto (TFR)	(1.3)	Indica la quota di accantonamento relativa al trattamento fine rapporto, di cui alla riga 2.20 ter del Conto economico (segno positivo).
Utilizzo Fondo trattamento fine rapporto	(1.3 bis)	Indica la diminuzione del relativo fondo per utilizzi (segno negativo).
Imposte sul reddito d'esercizio	(1.3 ter)	Indica il valore di cui alla riga 2.41 del Conto economico.
Imposte effettivamente versate	(1.3 quater)	Indica le uscite di cassa effettive per il pagamento delle imposte durante l'anno (è un flusso di cassa operativo negativo).
Oneri e proventi finanziari	(1.3 quinques)	Indica il valore di cui alla riga 2.38 del Conto economico. Gli oneri finanziari sono costi non operativi (segno positivo), mentre i proventi finanziari sono ricavi non operativi (segno negativo).
Svalutazioni / Ripristini	(1.3 sexies)	Sono riduzioni per elementi non monetari (segno positivo), diverse dalle svalutazioni e dai ripristini di valore delle immobilizzazioni. La voce, pertanto, contiene ad esempio le svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide. Indicare il dettaglio delle voci nel Documento di metodologia e rendicontazione.
<b>Autofinanziamento</b>	<b>(1.4)</b>	<b>Somma algebrica di tutte le righe da 1.1 a 1.3.</b>

<i>Titolo</i>	<i>Rigo</i>	<i>Descrizione</i>
Variazione capitale circolante netto operativo: - di cui variazione crediti su ricavi tariffari da pedaggio - di cui variazione crediti da interconnessione - di cui variazione altri crediti operativi - di cui variazione rimanenze - di cui variazione ratei e risconti attivi/passivi operativi - di cui variazione debiti verso fornitori - di cui variazione debiti da interconnessione - di cui variazione altri debiti operativi - di cui crediti/debiti tributari - di cui crediti/debiti per imposte anticipate/differite - di cui altre variazioni del CCN operativo (distintamente documentate)	(1.5)	<p>Indica la variazione del capitale circolante netto operativo, il cui valore di fine esercizio è esposto nella riga 3.14 del Conto degli investimenti.</p> <p>Si calcola come differenza tra i valori di cui alla riga 3.14 del Conto degli investimenti (saldo finale dell'anno di riferimento) e il corrispondente valore rilevato nell'annualità precedente (saldo iniziale dell'anno di riferimento).</p> <p>Con segno negativo, la variazione è positiva (esprime un fabbisogno), mentre con segno positivo la variazione è negativa (esprime una fonte).</p>
<b>Flusso di liquidità della gestione corrente</b>	<b>(1.6)</b>	<b>Somma algebrica delle righe 1.4 e 1.5.</b>
Costi capitalizzati	(1.7)	Accoglie, con segno negativo, lo storno delle voci relative ai costi capitalizzati (somma delle righe 2.18 e della riga 2.37 del Conto economico), in quanto partite non monetarie.
Investimenti in beni reversibili (immobilizzazioni immateriali)	(1.8)	Indica i nuovi investimenti in beni reversibili in immobilizzazioni immateriali effettuati nell'anno di riferimento (segno negativo).
Investimenti in beni reversibili (immobilizzazioni materiali)	(1.8 bis)	Indica i nuovi investimenti in beni reversibili in immobilizzazioni materiali effettuati nell'anno di riferimento (segno negativo).
Disinvestimenti su beni reversibili (immobilizzazioni immateriali)	(1.8 ter)	Indica disinvestimenti in beni reversibili in immobilizzazioni immateriali effettuati nell'anno di riferimento (segno positivo).
Disinvestimenti su beni reversibili (immobilizzazioni materiali)	(1.8 quater)	Indica disinvestimenti in beni reversibili in immobilizzazioni materiali effettuati nell'anno di riferimento (segno positivo).
Contributi relativi a beni reversibili	(1.9)	Indica i contributi effettivamente incassati/da incassare a fronte di investimenti in beni reversibili (segno positivo).
Variazione risconti pluriennali su contributi in conto capitale - conto impianti	(1.9 bis)	Indica la rettifica dell'utile di esercizio correlata allo storno della quota di contributo in conto capitale imputata a conto economico (segno negativo).
Investimenti in beni non reversibili (immobilizzazioni immateriali)	(1.10)	Indica i nuovi investimenti in beni non reversibili immateriali effettuati nell'anno di riferimento (segno negativo).
Investimenti in beni non reversibili (immobilizzazioni materiali)	(1.11)	Indica i nuovi investimenti in beni non reversibili materiali effettuati nell'anno di riferimento (segno negativo).
Incasso valore di subentro	(1.11 bis)	Indica il flusso di cassa in entrata riconosciuto dal concessionario subentrante alla scadenza della concessione (segno positivo).
Saldo altri flussi gestione operativa - di cui utilizzo Fondo rinnovo beni reversibili; - di cui utilizzo Fondo per il riequilibrio ex l. 193/2024; - di cui utilizzo Fondo per impegni previsti in concessione; - di cui utilizzo Fondi diversi per rischi ed oneri (distintamente documentati).	(1.12)	<p>Raggruppa tutte le altre voci non specificatamente considerate nelle altre righe del prospetto (segno positivo o negativo a seconda della natura di fonte o di fabbisogno).</p> <p>Tale voce accoglie, ad esempio, anche i contributi a fondo perduto (c/capitale e c/impianti) su beni non reversibili.</p> <p>Indicare il dettaglio delle voci nel Documento di metodologia e rendicontazione.</p>
<b>Flusso di liquidità della gestione operativa</b>	<b>(1.13)</b>	<b>Somma algebrica di tutte le righe presenti da 1.6 a 1.12.</b>

<i>Titolo</i>	<i>Rigo</i>	<i>Descrizione</i>
<b>AREA FINANZIARIA</b>		
Apporto degli azionisti a titolo di capitale di rischio	(1.14)	Indica l'ammontare di eventuali nuovi apporti degli azionisti nell'anno di riferimento, a titolo di capitale di rischio (segno positivo).
Apporto degli azionisti a titolo di debito subordinato	(1.14 bis)	Indica l'ammontare di eventuali nuovi apporti degli azionisti nell'anno di riferimento, a titolo di debito subordinato (segno positivo).
Erogazione finanziamenti - obbligazioni, - obbligazioni convertibili, - debiti verso soci per finanziamenti (non subordinati), escl. debiti per interessi, da includere nella riga successiva - debiti per interessi su finanziamenti soci (non subordinati) - debiti verso banche, - debiti vs altri finanziatori, - debiti finanziari vs parti correlate, - debiti infruttiferi (escluso FCG, da includere nella riga successiva), - debiti infruttiferi verso FCG e simili, - debiti finanziari verso ANAS, - prestiti IVA, - debiti finanziari a breve termine, - altri debiti (distintamente documentati).	(1.15)	Indica l'ammontare dei nuovi finanziamenti a medio e lungo termine contratti nell'anno di riferimento (segno positivo), suddivise per categoria di finanziamento.  Nel caso degli "altri debiti", indicare il dettaglio delle voci nel Documento di metodologia e rendicontazione.
Rimborso finanziamenti - obbligazioni, - obbligazioni convertibili, - debiti verso soci per finanziamenti (non subordinati), escl. debiti per interessi, da includere nella riga successiva - debiti per interessi su finanziamenti soci (non subordinati) - debiti verso banche, - debiti vs altri finanziatori, - debiti finanziari vs parti correlate, - debiti infruttiferi (escluso FCG, da includere nella riga successiva), - debiti infruttiferi verso FCG e simili, - debiti finanziari verso ANAS - prestiti IVA, - debiti finanziari a breve termine, - altri debiti (distintamente documentati).	(1.16)	Indica l'ammontare della quota di rimborso, nell'anno di riferimento, dei debiti finanziari (segno negativo), suddivise per categoria di finanziamento.  Nel caso degli "altri debiti", indicare il dettaglio delle voci nel Documento di metodologia e rendicontazione.
Saldo proventi (oneri) finanziari netti da finanziamenti	(1.17)	Indica il saldo (positivo o negativo) nell'anno di riferimento tra i proventi e gli oneri relativi all'indebitamento finanziario.
Variazione delle immobilizzazioni finanziarie: - Investimenti in immobilizzazioni finanziarie; - Disinvestimenti in immobilizzazioni finanziarie.	(1.18)	Indica gli importi per investimenti in immobilizzazioni finanziarie, al netto dei disinvestimenti in immobilizzazioni finanziarie.
Saldo proventi (oneri) netti da immobilizzazioni finanziarie	(1.18 bis)	Indica il saldo (positivo o negativo) nell'anno di riferimento tra i proventi e gli oneri connessi alle immobilizzazioni finanziarie.
Altri proventi (oneri) finanziari netti	(1.18 ter)	Indica il saldo (positivo o negativo) nell'anno di riferimento tra i proventi e gli oneri che non risultano già riportati nelle voci precedenti, distintamente documentati nel Documento di metodologia e rendicontazione. Si precisa che le capitalizzazioni di oneri finanziari derivanti da prestiti sono da considerarsi costi non ammissibili ai fini tariffari.
Rimborso debito subordinato azionisti	(1.18 quater)	Indica l'ammontare della quota di rimborso, nell'anno di riferimento, del debito subordinato nei confronti degli azionisti.
Utili distribuiti	(1.19)	Indica i dividendi distribuiti agli azionisti (segno negativo).
Altre variazioni relative al Patrimonio Netto (distintamente documentate)	(1.19 bis)	Indica le ulteriori variazioni di Patrimonio netto, differenti rispetto a quelle già riportate alle voci precedenti, distintamente documentate nel Documento di metodologia e rendicontazione. (ad esempio, accoglie il rimborso del Patrimonio netto al termine della concessione).

<i>Titolo</i>	<i>Rigo</i>	<i>Descrizione</i>
<b>Flusso di liquidità della gestione finanziaria</b>	(1.22)	<b>Somma algebrica di tutte le righe da 1.14 a 1.20.</b>
<b>Variazione delle disponibilità liquide</b>	(1.23)	<b>Somma algebrica delle righe 1.13 e 1.22.</b> Questa variazione, se positiva, indica un miglioramento della posizione finanziaria a breve nell'anno di riferimento (maggiore liquidità e/o minori debiti a breve); se negativa, indica un peggioramento (minore liquidità e/o maggiori debiti a breve).

#### 4.4.3 Conto economico

##### 4.4.3.1. Aspetti generali

1. Il **Conto Economico** fa riferimento ai principi contabili nazionali, e conseguentemente la sua articolazione riflette le disposizioni dell'art. 2425 del Codice civile, pur con le variazioni necessarie ad assicurare la coerenza con il *framework* regolatorio.
2. Nella compilazione del Conto economico è richiesto un maggior dettaglio rispetto alla precedente tabella di CE fornita dallo schema Dicoter.
3. I valori inseriti dovranno essere attribuiti per colonna tra "Attività autostradali", "Attività accessorie" e "Attività non pertinenti", secondo i criteri di allocazione previsti dalle pertinenti misure regolatorie. Con riferimento ai ricavi, ai costi operativi, nonché ad ammortamenti e svalutazioni, è richiesta inoltre l'allocazione per tratta.
4. Per le attività autostradali e accessorie è stata predisposta una colonna "di cui non ammissibili", in cui devono essere ricompresi gli oneri ordinariamente allocati a tali attività, ma non ammissibili ai fini tariffari.
5. A tal fine, si precisa che, sulla base dei criteri definiti nei Sistemi tariffari START 2024 e START 2025, i costi operativi di seguito indicati, in nessun caso potranno essere considerati nel perimetro dei costi ammissibili:
  - 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;
  - f) oneri per sanzioni, penali e risarcimenti;
  - g) oneri processuali e costi sostenuti per il contenzioso ove il concessionario sia risultato soccombente;
  - h) costi connessi all'erogazione di liberalità, nonché costi pubblicitari e di *marketing* che non derivino da obblighi normativi posti in capo ai concessionari;
  - i) 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, fatta eccezione per quelli correlati a sistemi di riscossione tramite tecnologia free-flow, secondo le modalità stabilite nei medesimi Sistemi tariffari START 2024 e START 2025.

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, come indicato nei Sistemi tariffari START 2024 e START 2025, si precisa quanto segue:

- I) 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 meccanismo di rimborso dei pedaggi in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura autostradale, di cui alla Misura 8-bis approvata con delibera ART n. 132/2024, come modificata dalla delibera ART n. 211/2025;
- m) 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.
- n) per gli oneri relativi ai rimborsi, di cui ai punti 1 e 8 della Misura 8-bis approvata con delibera ART n. 132/2024, come modificata dalla delibera ART n. 211/2025, si applica quanto previsto dalla Misura 14, punti 7, 8, 9 del medesimo provvedimento. Non sono in ogni caso ammissibili gli oneri a carico del concessionario derivanti dai costi delle transazioni finanziarie correlate ai medesimi rimborsi;
- o) 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, punto 4, penultimo periodo, del medesimo provvedimento.

Con specifico riferimento ai rimborsi dei pedaggi in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura autostradale, si precisa che dovranno essere oggetto di separata contabilizzazione, con adeguate evidenze anche quantitative nel documento di metodologia e rendicontazione, gli eventuali mancati ricavi conseguenti all'applicazione di provvedimenti di riduzione del pedaggio connessi alla presenza di cantieri applicati a tutti i veicoli in transito (che comportano, dunque, il pagamento di un pedaggio automaticamente ridotto o il totale esonero).

Con riferimento ai costi relativi alla manutenzione ordinaria, dovranno essere oggetto di separata contabilizzazione, con adeguate evidenze anche quantitative nel documento di metodologia e rendicontazione, i costi riferibili a ciascuno specifico intervento inserito nei relativi documenti di pianificazione, ponendo a confronto valori e tempistiche a preventivo e a consuntivo, secondo una rilevazione semestrale.

#### 4.4.3.2. Ricavi

**Tabella 3.** Contabilità regolatoria, conto economico: ricavi

<i>Titolo</i>	<i>Rigo</i>	<i>Descrizione</i>
<b>RICAVI</b>		
Ricavi da Pedaggio  Proventi lordi da transiti ordinari, di cui: - annualità in corso (da suddividere in classi veicolari con evidenza del canone concessionale, del sovraccanone ANAS, dei mancati pagamenti relativi all'annualità di riferimento e della quota eventualmente retrocessa per sconti); - recupero di mancati pagamenti annualità precedenti (da suddividere in classi veicolari con evidenza del canone concessionale e del sovraccanone ANAS);	(2.1)	I Ricavi da Pedaggio devono indicare il dettaglio dei proventi da transiti ordinari netti dell'IVA, attraverso una suddivisione per classi veicolari (A, B, 3, 4 e 5) e un dettaglio, per ogni classe veicolare, del canone concessionale, della quota tariffaria retrocessa per sovraccanone, dei mancati pagamenti nell'annualità di competenza e della quota tariffaria retrocessa per sconti.  Per l'esaurività delle informazioni bisogna indicare nella tabella 2, rigo 2.1, anche il dettaglio del recupero di mancati pagamenti per le annualità precedenti all'anno di riferimento, suddivisi con la medesima classificazione sopra citata.
Proventi da subconcessioni e attività collaterali  Aree di servizio - royalties nette carburanti - royalties nette ricarica elettrica - royalties nette ristorazione - royalties nette bar - royalties nette market - royalties nette attività ricezione - royalties nette altri - canone di subconcessione  Altri (distintamente documentati) - di cui: canone di subconcessione	(2.2)	Proventi da subconcessioni e da attività collaterali, relativi ad attività collegate allo sfruttamento commerciale delle aree e delle pertinenze autostradali relative alle tratte oggetto di concessione, da inserire nella colonna relativa alle Attività Accessorie, purché risultino autorizzate dall'Ente concedente, con dettaglio delle varie voci di ricavi derivanti dalla aree di servizio, dai ricavi di pubblicità, dai ricavi da attraversamento rete autostradale, dalla quota derivante dagli impianti radio e GSM, da locazioni e fitti.  Per quanto riguarda le aree di servizio, il valore lordo totale dei proventi/royalties viene automaticamente generato dal foglio di calcolo, mentre i proventi/royalties del concessionario per le singole categorie devono essere esposte al netto del relativo canone di concessione, che deve invece essere valorizzato, come valore complessivo, nell'apposita riga.  Per tutte le altre categorie, i proventi devono essere esposti al lordo, e il relativo canone di subconcessione deve essere separatamente evidenziato.  La voce "Altri" ricopre un carattere residuale rispetto al totale dei proventi netti da subconcessioni e attività collaterali, e deve essere distintamente documentata nel Documento di metodologia e rendicontazione.

<i>Titolo</i>	<i>Rigo</i>	<i>Descrizione</i>
Altri proventi: - recupero oneri di esazione; - proventi da interconnessione; - proventi/Indennizzi da transiti eccezionali; - rilasci fondi (distintamente indicati); - rimborsi diversi (distintamente documentati); - contributi in conto esercizio - rilascio risconti contributi in c/capitale e c/impianti - risarcimento danni - variazione dei lavori in corso su ordinazione - incrementi di immobilizzazioni per lavori interni; - defiscalizzazioni IVA; - altri proventi (distintamente documentati).	(2.3)	<p>Detta voce comprende tutti gli altri proventi del concessionario autostradale, che possono afferire alle diverse attività individuate al Paragrafo 4.2, Punto 8 (attività autostradali, attività accessorie, attività non pertinenti). Pertanto, detti proventi dovranno essere allocati in base a tale distinzione.</p> <p>Comprende, <i>inter alia</i>, gli altri proventi della gestione autostradale afferenti ad attività i cui costi trovano copertura attraverso il pedaggio (a titolo esemplificativo e non esaustivo: introiti aggiuntivi per transiti eccezionali, proventi da interconnessione, rimborsi correlati a costi relativi alle attività autostradali, canoni attivi per attraversamenti relativi all'infrastruttura autostradale, etc.).</p> <p>Comprende, altresì, eventuali canoni percepiti per l'uso diretto o indiretto della rete autostradale, nonché eventuali contributi e/esercizio da specificare nel Documento di metodologia e rendicontazione.</p> <p>La voce "Rilascio risconti contributi in c/capitale c/impianti" accoglie lo storno sistematico del risconto passivo iscritto nella relativa voce del Conto dei finanziamenti (sul punto si veda anche quanto indicato nel paragrafo 4.6.2).</p> <p>La voce "Variazione dei lavori in corso su ordinazione" accoglie il valore delle opere o servizi che, alla data di chiusura dell'esercizio, non sono ancora stati completati, e pertanto non possono essere ancora fatturati e contabilizzati come ricavi.</p> <p>La voce "Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni" comprende gli eventuali costi capitalizzati che non siano già contenuti nelle relative voci a storno dei rispettivi costi.</p> <p>La voce "Defiscalizzazioni IVA" accoglie il credito d'imposta riveniente da eventuali misure di defiscalizzazione.</p> <p>La voce "Altri proventi (distintamente documentati)" ricopre un carattere residuale rispetto al totale, e deve essere adeguatamente dettagliata nel Documento di metodologia e rendicontazione.</p>
Variazione delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione semilavorati e finiti	(2.3 bis)	Tale voce, prevista ai fini della perfetta quadratura con il bilancio d'esercizio del concessionario, è specificamente dedicata alla contabilizzazione delle eventuali variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti. Queste variazioni, se positive (rimanenze finali maggiori di quelle iniziali), incrementano il valore della produzione, mentre se negative, lo riducono.
Ricavi lavori c/terzi	(2.4)	Evidenzia i ricavi per i lavori prestati dal concessionario per conto di terzi.
<b>Totale Ricavi</b>	<b>(2.5)</b>	<b>Totale delle righe da 2.1 a 2.4</b>

**4.4.3.3. Costi operativi**
**Tabella 4.** Contabilità regolatoria, conto economico: costi operativi

<i>Titolo</i>	<i>Rigo</i>	<i>Descrizione</i>
<b>COSTI OPERATIVI</b>		
<b>Costi di produzione</b>		
Costo del personale addetto alla riscossione - Salari e stipendi - Oneri sociali - Trattamento di fine rapporto - Trattamento di quiescenza e simili - Indennità di prepensionamento, incentivazione all'esodo e simili - Altri costi	(2.6.1)	<p>Le voci 2.6 indicano i costi del personale impiegato nella produzione, distinto a seconda delle funzioni.</p> <p>I costi si intendono compresivi delle quote di accantonamento al fondo trattamento di fine rapporto di lavoro e sono al lordo delle eventuali quote capitalizzate incluse nelle righe 2.18.</p> <p>Vengono richiesti alcuni dettagli delle nature di costo afferenti alla voce, con separata indicazione dei costi relativi ad indennità di prepensionamento, incentivazione all'esodo e simili, al fine della valutazione della loro ammissibilità.</p> <p>La voce "Costi personale addetto ad altro", se presente, deve essere distintamente documentata nel Documento di metodologia e rendicontazione.</p>
Costo del personale addetto alla sicurezza - Salari e stipendi - Oneri sociali - Trattamento di fine rapporto - Trattamento di quiescenza e simili - Indennità di prepensionamento, incentivazione all'esodo e simili - Altri costi	(2.6.2)	
Costo del personale addetto alla manutenzione - Salari e stipendi - Oneri sociali - Trattamento di fine rapporto - Trattamento di quiescenza e simili - Indennità di prepensionamento, incentivazione all'esodo e simili - Altri costi	(2.6.3)	
Costo del personale addetto ad altro - Salari e stipendi - Oneri sociali - Trattamento di fine rapporto - Trattamento di quiescenza e simili - Indennità di prepensionamento, incentivazione all'esodo e simili - Altri costi	(2.6.4)	
Manutenzione ordinaria beni reversibili A – Pavimentazioni; B – Opere d'arte; C – Gallerie; D – Altri elementi del corpo autostradale; E – Sicurezza; F – Impianti - esazione pedaggi; G – Verde e pulizia; H – Operazioni invernali; I – Edifici; J – Forniture e manutenzioni varie.	(2.7)	<p>Nella voce "costi manutenzione e rinnovi", le categorie indicate dalle lettere A, B, C, D, E, F, G, H, I, J devono essere dettagliate per ogni voce (spese per servizi, spese relative a materie prime, spese per il godimento beni di terzi, oneri diversi di gestione).</p> <p>I costi di manutenzione straordinaria, ivi inclusi quelli aventi natura incrementativa del patrimonio reversibile, devono figurare solamente tra gli investimenti.</p>
Costi lavori c/terzi	(2.8)	Evidenzia i costi per i lavori prestati dal concessionario per conto di terzi.
Prestazioni di servizi - Servizi di manutenzione per beni non devolvibili; - Assicurazioni operative; - Oneri di esazione; - Elaborazioni meccanografiche; - Consulenze operative; - Utenze; - Spese postali telefoniche e canoni; - Inserzioni e pubblicazioni; - Altre spese per il personale (distintamente documentate); - Altre spese per servizi (distintamente documentate).	(2.9)	<p>Indica i costi dei servizi di produzione prestati da fornitori esterni, con suddivisione delle voci in servizi di manutenzione per beni non devolvibili, assicurazioni operative, oneri di esazione, elaborazioni meccanografiche, consulenze operative e altri.</p> <p>Le voci relative a costi di natura residuale (altre spese per il personale e altre spese per servizi) devono essere dettagliata nella giusta misura nel Documento di metodologia e rendicontazione.</p>

<i>Titolo</i>	<i>Rigo</i>	<i>Descrizione</i>
Canone di concessione, di cui: - Canone concessionale; - Integrazione canone di concessione; - Canone da sub concessioni; - Altri canoni.	(2.10)	Evidenzia sia il canone di legge dovuto allo Stato quale percentuale sui ricavi da pedaggio riportati nella riga 2.1, sia gli eventuali canoni fissati in convenzione a favore dell'Ente Concedente. La voce altri canoni deve essere dettagliata nel Documento di metodologia e rendicontazione.
Acquisti di materie e beni di consumo, di cui: - Materiali di manutenzione per beni non devolvibili; - Carburanti; - Biglietti magnetici e tessere; - Materiali per viabilità invernali; - Attrezzature varie; - Materiali di consumo; - Altre spese di materie e beni di consumo.	(2.11.1)	Le voci 2.11 comprendono rispettivamente gli acquisti di materie e beni di consumo, le variazioni delle rimanenze e tutti gli altri costi di produzione al lordo delle quote eventualmente capitalizzate comprese nelle righe 2.1.8.  La sottovoce Altri indicata sia negli acquisti di materie e beni di consumo e negli altri costi di produzione deve avere carattere residuale rispetto al totale della voce di costo e deve essere dettagliata nella giusta misura nel Documento di metodologia e rendicontazione.
Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(2.11.2)	Indica la differenza tra il valore delle rimanenze iniziali e quello delle rimanenze finali di un esercizio contabile.
Altri costi di produzione  - Godimento beni di terzi (distintamente documentati);  - Oneri diversi di gestione (distintamente documentati).	(2.11.3)  (2.11.3 a)  (2.11.3 b)	Rappresenta la somma dei righi 2.11.3 a) e 2.11.3 b).  La voce relativa al godimento beni terzi è rappresentata dal noleggio autoveicoli/autovetture, dal leasing e da altre spese per godimento beni di terzi, distintamente documentate nel Documento di metodologia e rendicontazione.  Gli oneri diversi di gestione comprendono il risarcimento danni e altri oneri diversi di gestione accuratamente dettagliati nel Documento di metodologia e rendicontazione.
<b>Totale costi di produzione</b>	<b>(2.11 bis)</b>	<b>Somma algebrica delle righe da 2.6.1 a 2.11.3</b>
<b>Costi commerciali</b>		
Costi personale - Salari e stipendi - Oneri sociali - Trattamento di fine rapporto - Trattamento di quiescenza e simili - Indennità di prepensionamento, incentivazione all'esodo e simili - Altri costi	(2.12)	Indica i costi del personale commerciale.  I costi si intendono comprensivi delle quote di accantonamento al fondo trattamento di fine rapporto di lavoro e sono al lordo delle eventuali quote capitalizzate incluse nelle righe 2.18. Vengono richiesti alcuni dettagli delle nature di costo afferenti alla voce, con separata indicazione dei costi relativi ad indennità di prepensionamento, incentivazione all'esodo e simili, al fine della valutazione della loro ammissibilità.
Prestazioni di servizi (distintamente documentati)	(2.13)	Indica i costi dei servizi commerciali prestati da fornitori esterni. Le voci rimborsi diversi, altre consulenze non operative, altre assicurazioni e altre spese per servizi devono essere dettagliate nel Documento di metodologia e rendicontazione.
Altri costi commerciali  - Godimento beni di terzi (distintamente documentati);  - Oneri diversi di gestione (distintamente documentati).	(2.14)  (2.14 a)  (2.14 b)	Rappresenta la sommatoria dei righi 2.14 a) e 2.14 b).  La voce relativa al godimento beni di terzi è rappresentata dal noleggio autoveicoli/autovetture, dal leasing e da altre spese per godimento beni di terzi, distintamente documentate nel Documento di metodologia e rendicontazione.  Gli oneri diversi di gestione comprendono il risarcimento danni e altri oneri diversi di gestione accuratamente dettagliati nel Documento di metodologia e rendicontazione.
<b>Totale costi commerciali</b>	<b>(2.14 bis)</b>	<b>Somma algebrica delle righe 2.12, 2.13 e 2.14.</b>

<i><b>Titolo</b></i>	<i><b>Rigo</b></i>	<i><b>Descrizione</b></i>
<b>Costi amministrativi e generali</b>		
Costi personale - Salari e stipendi - Oneri sociali - Trattamento di fine rapporto - Trattamento di quiescenza e simili - Oneri sociali - Indennità di prepensionamento, incentivazione all'esodo e simili - Altri costi	(2.15)	Indica i costi del personale amministrativo e generale. I costi si intendono comprensivi delle quote di accantonamento al fondo trattamento di fine rapporto di lavoro e sono al lordo delle eventuali quote capitalizzate incluse nelle righe 2.18. Vengono richiesti alcuni dettagli delle nature di costo afferenti alla voce, con separata indicazione dei costi relativi ad indennità di prepensionamento, incentivazione all'esodo e simili, al fine della valutazione della loro ammissibilità.
Prestazioni di servizi - quote associative; - rimborsi diversi (distintamente documentati); - compensi ad amministratori e sindaci; - consulenze legali; - consulenze amministrative; - altre consulenze non operative; - altre assicurazioni; - liberalità; - spese di rappresentanza; - spese per il personale distaccato; - spese e commissioni bancarie; - convenzione polizia stradale; - altre spese per servizi (distintamente documentate).	(2.16)	Indica i costi dei servizi amministrativi e generali prestati da fornitori esterni.  Le voci derivanti da rimborsi diversi, altre consulenze non operative, altre assicurazioni e altre spese per i servizi devono essere singolarmente dettagliate nel Documento di metodologia e rendicontazione.
Altri costi amministrativi e generali	(2.17)	Rappresenta la somma dei righi 2.17 a) e 2.17 b).
Godimento beni di terzi - canoni noleggio macchine da ufficio e dotazioni informatiche; - utilizzo fibre ottiche; - utilizzo licenze software; - spese condominiali; - fitti passivi; - leasing; - altre spese per godimento beni di terzi (distintamente documentati).	(2.17 a)	La voce relativa al godimento beni terzi è rappresentata dal noleggio autoveicoli/autovetture, dal leasing e da altre spese per godimento beni di terzi, distintamente documentate nel Documento di metodologia e rendicontazione.
Oneri diversi di gestione - contributo ART; - perdite su crediti per ricavi da pedaggio; - perdite su crediti – altro; - oneri processuali in cui il concessionario è risultato soccombente; - spese per attraversamenti autostradali; - oneri di interconnessione; - altri oneri diversi di gestione (distintamente documentati).	(2.17 b)	Gli oneri diversi di gestione comprendono il risarcimento danni e altri oneri diversi di gestione accuratamente dettagliati nel Documento di metodologia e rendicontazione.
<b>Totale costi amministrativi e generali</b>	<b>(2.17 bis)</b>	<b>Somma algebrica delle righe 2.15, 2.16 e 2.17.</b>
<b>Costi capitalizzati</b>		
Costi capitalizzati, Spese personale - di cui: personale tecnico	(2.18.1)	Le voci 2.18 evidenziano costi operativi (esclusi gli oneri finanziari) attribuibili all'attività incrementativa del patrimonio reversibile della Società, destinati pertanto a costituire base di commisurazione delle quote di ammortamento finanziario o di ammortamento tecnico a decorrere dall'anno di entrata in esercizio dell'opera cui si riferiscono. Il segno di tali valori è opposto a quello dei costi, poiché indicano rettifiche dei costi operativi di competenza del periodo.
Costi capitalizzati, Costi materiali	(2.18.2)	
Costi capitalizzati, per servizi	(2.18.2 bis)	
Costi capitalizzati, godimento beni di terzi	(2.18.2 ter)	
Costi capitalizzati, Altri costi (distintamente documentati)	(2.18.3)	I costi capitalizzati relativi alla voce "altri costi" devono essere adeguatamente dettagliati nel Documento di metodologia e rendicontazione.  In questa voce non possono essere inclusi gli oneri finanziari capitalizzati, che devono invece essere valorizzati nell'apposita voce 2.37.
<b>Totale costi capitalizzati</b>	<b>(2.18 bis)</b>	<b>Somma algebrica di tutte le righe da 2.18.1 a 2.18.3.</b>

<i>Titolo</i>	<i>Rigo</i>	<i>Descrizione</i>
<b>Movimentazione fondi e svalutazioni</b>		
Utilizzo fondo rinnovi beni reversibili	(2.19)	<p>Indica l'utilizzo del fondo rinnovi effettuato per coprire le spese di manutenzione periodica.</p> <p>Tale valore è inserito nel Conto Economico a storno dei costi di manutenzione ciclica inseriti, per natura, nella voce 2.7.</p> <p>Nel Documento di metodologia e rendicontazione andrà inserito un prospetto contenente il dettaglio dell'utilizzo dei fondi distinto per natura secondo le specifiche di cui alla voce 2.7 sopra richiamata.</p> <p>Sul punto specifico si rimanda al punto seguente, nonché al paragrafo 4.6.3.</p>
Accantonamento fondo rinnovi beni reversibili	(2.20)	<p>Accoglie gli accantonamenti periodici effettuati per alimentare il fondo rinnovi dei beni reversibili durante la durata della concessione.</p> <p>Nel Documento di metodologia e rendicontazione andranno illustrati i criteri utilizzati per effettuare le stime sul relativo ammontare e frequenza di accantonamento, anche in relazione a pattuizioni convenzionali ed in base alla tipologia e all'entità degli interventi necessari.</p> <p>Sul punto specifico si rimanda anche al paragrafo 4.6.3.</p>
Utilizzo Fondo per riequilibrio della concessione ex l. 193/2024	(2.19 bis)	Indica l'utilizzo del Fondo previsto per il riequilibrio della concessione, così come definito dalla legge per la concorrenza 2023.
Accantonamento Fondo per riequilibrio della concessione ex l. 193/2024	(2.20 bis)	Indica l'accantonamento al Fondo previsto per il riequilibrio della concessione, così come definito dalla legge per la concorrenza 2023.
Altri accantonamenti, di cui: - accantonamenti Fondo per impegni previsti in concessione; - accantonamenti Fondi diversi per rischi e oneri (distintamente documentati);	(2.21)	Comprende tutti gli altri accantonamenti per oneri e rischi. La voce "accantonamenti Fondi diversi per rischi e oneri" deve essere adeguatamente dettagliata nel Documento di metodologia e rendicontazione.
Altri utilizzi, di cui: - utilizzo Fondo per impegni previsti in concessione; - utilizzo Fondi diversi per rischi e oneri.	(2.21 b)	Comprende tutti gli altri utilizzi di fondi di accantonamento. La voce "utilizzo Fondi diversi per rischi e oneri" deve essere adeguatamente dettagliata nel Documento di metodologia e rendicontazione.
Svalutazioni/Ripristini	(2.21 c)	<p>La svalutazione indica la registrazione di una differenza tra il valore contabile delle attività non immobilizzate rispetto al valore recuperabile delle medesime attività.</p> <p>In caso di ripristino, in periodi successivi a quelli in cui è avvenuta la svalutazione, il valore ripristinato non può superare il valore originario delle attività non immobilizzate.</p>
<b>Totale movimentazioni fondi e svalutazioni</b>	(2.21 bis)	<b>Somma algebrica delle righe 2.19, 2.19 bis, 2.19 ter, 2.20, 2.20 bis, 2.20 ter, 2.21, 2.21b) e 2.21 c).</b>
<b>Totale</b>	(2.22)	<b>Totale righe 2.11 bis, 2.14 bis, 2.17 bis, 2.18 bis e 2.21 bis).</b>
<b>Margine operativo lordo</b>	(2.23)	<b>È la quota residuale dei ricavi destinata alla reintegrazione tecnica e finanziaria del capitale investito (ammortamenti) ed alla sua remunerazione, calcolata come differenza tra la riga 2.5 e la riga 2.22.</b>

**4.4.3.4. Ammortamenti e svalutazioni**
**Tabella 5.** Contabilità regolatoria, conto economico: ammortamenti e svalutazioni

<i>Titolo</i>	<i>Rigo</i>	<i>Descrizione</i>
<b>AMMORTAMENTI</b>		
<b>Immobilizzazioni immateriali in beni reversibili</b>		
Ammortamento finanziario beni reversibili	(2.24)	In tale riga si riportano le quote annue di ammortamento dei beni immateriali reversibili, per gli asset sottoposti ad ammortamento finanziario, considerati al lordo di eventuali contributi.
Ammortamento finanziario contributi beni reversibili	(2.24 bis)	In tale riga si riportano le quote annue di ammortamento degli eventuali contributi riferibili a beni immateriali reversibili, per gli asset sottoposti ad ammortamento finanziario.
Ammortamento vita utile beni reversibili	(2.25)	In tale riga si riportano le quote annue di ammortamento dei beni immateriali reversibili, per gli asset sottoposti ammortamento a vita utile, considerati al lordo di eventuali contributi.
Ammortamento vita utile contributi beni reversibili	(2.25 bis)	In tale riga si riportano le quote annue di ammortamento degli eventuali contributi riferibili a beni immateriali reversibili, per gli asset sottoposti ad ammortamento a vita utile.
<b>Immobilizzazioni materiali in beni reversibili</b>		
Ammortamento finanziario beni reversibili	(2.24.1)	In tale riga si riportano le quote annue di ammortamento dei beni materiali reversibili, per gli asset sottoposti ad ammortamento finanziario, considerati al lordo di eventuali contributi.
Ammortamento finanziario contributi beni reversibili	(2.24.1 bis)	In tale riga si riportano le quote annue di ammortamento degli eventuali contributi riferibili a beni materiali reversibili, per gli asset sottoposti ad ammortamento finanziario.
Ammortamento vita utile beni reversibili	(2.25.1)	In tale riga si riportano le quote annue di ammortamento dei beni materiali reversibili, per gli asset sottoposti ammortamento a vita utile, considerati al lordo di eventuali contributi.
Ammortamento vita utile contributi beni reversibili	(2.25.1 bis)	In tale riga si riportano le quote annue di ammortamento degli eventuali contributi riferibili a beni materiali reversibili, per gli asset sottoposti ad ammortamento a vita utile.
<b>Immobilizzazioni materiali in beni non reversibili</b>		
Ammortamento tecnico beni materiali non reversibili	(2.26)	In tale riga si riportano le quote di ammortamento tecnico relativo alle immobilizzazioni materiali non reversibili.
<b>Immobilizzazioni immateriali in beni non reversibili</b>		
Ammortamento tecnico beni immateriali non reversibili	(2.27)	In tale riga si riportano le quote di ammortamento tecnico relativo alle immobilizzazioni immateriali non reversibili.
<b>Svalutazioni</b>		
Svalutazioni immobilizzazioni immateriali	(2.27 bis)	La svalutazione indica la registrazione di una differenza tra il valore contabile delle immobilizzazioni immateriali rispetto al valore recuperabile delle medesime attività.
Svalutazioni immobilizzazioni materiali	(2.27 ter)	La svalutazione indica la registrazione di una differenza tra il valore contabile delle immobilizzazioni materiali rispetto al valore recuperabile delle medesime attività.
Svalutazioni immobilizzazioni finanziarie	(2.27 quater)	La svalutazione indica la registrazione di una differenza tra il valore contabile delle immobilizzazioni finanziarie rispetto al valore recuperabile delle medesime attività.
<b>Totale</b>	<b>(2.28)</b>	<b>Somma delle righe da 2.24 a 2.27 quater.</b>
<b>Risultato operativo</b>	<b>(2.29)</b>	<b>È il valore residuale dei ricavi destinato alla normale remunerazione del capitale investito, è pari alla differenza tra la riga 2.23 e la riga 2.28.</b>

**4.4.3.5. Oneri e proventi finanziari**
**Tabella 6.** Contabilità regolatoria, conto economico: oneri e proventi finanziari

<i>Titolo</i>	<i>Rigo</i>	<i>Descrizione</i>
<b>ONERI E PROVENTI FINANZIARI</b>		
Saldo proventi (oneri) finanziari netti da finanziamenti	(2.31)	Somma algebrica di tutte le voci della gestione finanziaria (da rigo 2.31.1 a rigo 2.31.13, escluso rigo 2.31.9 bis), ottenuta dal saldo (positivo o negativo) tra i proventi e gli oneri finanziari da finanziamenti. Sono esclusi quelli relativi a immobilizzazioni finanziarie e ad altri strumenti, che sono separatamente indicati nei righi 2.35 e 2.36.
Proventi finanziari;	(2.31.1)	Indica i ricavi derivanti dalla gestione finanziaria di un'impresa, ovvero l'impiego di risorse finanziarie, con esclusione dei proventi derivanti dai derivati, che sono separatamente evidenziati al rigo 2.36 bis.
Oneri finanziari su obbligazioni;	(2.31.2)	Ciascuna di tali righe indica gli oneri finanziari, al lordo delle capitalizzazioni iscritte nel rigo 2.37, afferenti ad una determinata tipologia di indebitamento.
Oneri finanziari su obbligazioni convertibili;	(2.31.3)	
Oneri finanziari su debiti verso soci per finanziamenti;	(2.31.4)	
Oneri finanziari su debiti verso banche;	(2.31.5)	Il rigo 2.31.9 bis contiene una specificazione relativa al rigo 2.31.9.
Oneri finanziari su debiti verso altri finanziatori;	(2.31.6)	
Oneri finanziari su debiti finanziari verso parti correlate;	(2.31.7)	
Oneri finanziari su debiti infruttiferi (escluso FCG);	(2.31.8)	
Oneri finanziari su debiti infruttiferi verso FCG e simili;	(2.31.9)	
di cui: oneri rimodulazione FCG	(2.31.9 bis)	
Oneri finanziari su debiti finanziari verso ANAS;	(2.31.10)	
Oneri finanziari su prestiti IVA;	(2.31.11)	
Oneri finanziari su debiti finanziari a breve termine;	(2.31.12)	
Oneri finanziari su altri debiti	(2.31.13)	
- di cui: oneri per commissioni e strutturazione finanziamenti	(2.31 bis)	In riferimento all'importo complessivo di cui al rigo 2.31, ne rappresenta una specificazione, che contiene l'ammontare degli oneri per commissioni e oneri di strutturazione relativi ai finanziamenti accesi.
- di cui: saldo proventi (oneri) finanziari netti a breve termine	(2.31 ter)	In riferimento all'importo complessivo di cui al rigo 2.31, rappresenta il saldo (positivo o negativo) tra i proventi finanziari previsti nel periodo sull'impiego delle disponibilità finanziarie a breve e gli oneri finanziari previsti sull'indebitamento finanziario a breve.
<b>Saldo proventi (oneri) netti da immobilizzazioni finanziarie</b>	<b>(2.35)</b>	<b>Somma algebrica delle righe 2.35.1 e 2.35.2.</b>
Proventi netti da immobilizzazioni finanziarie	(2.35.1)	Comprende tutti i proventi connessi alle immobilizzazioni finanziarie (voce 3.13 del Conto dei finanziamenti).
Oneri netti da immobilizzazioni finanziarie	(2.35.2)	Comprende tutti i costi connessi alle immobilizzazioni finanziarie (voce 3.13 del Conto dei finanziamenti).
<b>Altri proventi (oneri) finanziari netti</b>	<b>(2.36)</b>	<b>Somma algebrica delle righe 2.36 bis, 2.36 ter e 2.36 quater.</b>

<i>Titolo</i>	<i>Rigo</i>	<i>Descrizione</i>
Altri proventi finanziari - di cui: strumenti finanziari derivati	(2.36 bis)  (2.36 bis a)	Raggruppa gli eventuali altri proventi finanziari non specificatamente considerati nelle altre righe del prospetto. Si chiede di inserire nel rigo 2.36 bis anche i proventi derivanti da strumenti finanziari derivati, che devono poi essere separatamente evidenziati nel rigo 2.36 bis a).
Altri oneri finanziari - di cui: strumenti finanziari derivati	(2.36 ter)  (2.36 ter a)	Raggruppa gli eventuali altri oneri finanziari non specificatamente considerati nelle altre righe del prospetto. Si chiede di inserire nel rigo 2.37 ter anche gli oneri derivanti da strumenti finanziari derivati, che devono poi essere separatamente evidenziati nel rigo 2.36 ter a).
Utile e perdite su cambi	(2.36 quater)	Indica l'eventuale utile o perdita su cambi.
Costi capitalizzati riferiti a oneri finanziari	(2.37)	Evidenzia oneri finanziari destinati a costituire base di commisurazione delle quote di ammortamento finanziario a decorrere dall'anno di entrata in esercizio dell'opera.
<b>Totale oneri e proventi finanziari</b>	<b>(2.38)</b>	<b>Rappresenta il saldo tra i proventi e gli oneri finanziari, rettificati dalle capitalizzazioni, ottenuto sommando le righe 2.31, 2.35, 2.36 e 2.37.</b>
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>(2.40)</b>	<b>Somma algebrica delle righe 2.29 e 2.38.</b>

#### 4.4.3.6. Risultato ante imposte, imposte e utili

**Tabella 7.** Contabilità regolatoria, conto economico: risultato ante imposte e utili

<i>Titolo</i>	<i>Rigo</i>	<i>Descrizione</i>
<b>UTILE (PERDITA) DI ESERCIZIO</b>		
<b>Imposte sul reddito di esercizio</b>	<b>(2.41)</b>	<b>Somma algebrica delle righe 2.41 bis, 2.41 ter e 2.41 quater.</b>
imposte correnti - di cui: IRES; - di cui: IRAP.	(2.41 bis)	Sono le imposte dovute sul reddito imponibile d'esercizio e comprendono anche le eventuali sanzioni pecuniarie e gli interessi maturati attinenti ad eventi dell'esercizio oggetti di rendicontazione. Sul punto specifico si rimanda anche al paragrafo 4.6.4.
Imposte anticipate/differite (distintamente documentate)	(2.41 ter)	Le attività per imposte anticipate rappresentano gli importi delle imposte sul reddito recuperabili negli esercizi futuri riferibili alle differenze temporanee deducibili o al riporto a nuovo di perdite fiscali. Le passività per imposte differite rappresentano l'ammontare delle imposte sul reddito dovute negli esercizi futuri riferibili alle differenze temporanee imponibili. Nel Documento di metodologia e rendicontazione andranno inseriti prospetti di dettaglio per l'esatta ricostruzione delle operazioni aziendali che hanno portato all'iscrizione/movimentazione delle differenze temporanee che generano imposte anticipate/differite. Sul punto specifico si rimanda anche al paragrafo 4.6.4.
Altre imposte (distintamente documentate)	(2.41 quater)	La voce accoglie, <i>inter alia</i> , le imposte relative ad esercizi precedenti, comprensive dei relativi oneri accessori (interessi e sanzioni), nonché i proventi da consolidato fiscale. Il dettaglio specifico delle partite allocate in questa voce deve essere contenuto nel Documento di metodologia e rendicontazione. Sul punto specifico si rimanda anche al paragrafo 4.6.4.
<b>Utile (Perdita) di esercizio</b>	<b>(2.42)</b>	<b>Somma delle righe 2.40 e 2.41. Esprime il risultato economico di sintesi della gestione aziendale, ante remunerazione del capitale proprio.</b>

#### 4.4.4

#### 4.4.5 Conto degli investimenti

1. Il **Conto degli investimenti** fa riferimento ai principi contabili nazionali, e conseguentemente la sua articolazione riflette, prevalentemente, le disposizioni dell'art. 2424 del Codice Civile relative alla sezione "Attivo" dello stato patrimoniale, pur con le variazioni necessarie ad assicurare la coerenza con il *framework* regolatorio.
2. A tal fine, in continuità rispetto allo schema Dicoter, le informazioni relative al Capitale circolante netto operativo includono anche le pertinenti voci della sezione "Passivo" di cui all'art. 2424 del Codice Civile.
3. Con riferimento alle immobilizzazioni in *asset* reversibili al termine del periodo concessorio, si richiede una classificazione più puntuale rispetto a quella adottata nello schema Dicoter, includendo:
  - a) al fine di acquisirne adeguato dettaglio, una sezione dedicata all'inserimento dei dati relativi alle immobilizzazioni immateriali, per i soggetti che redigono il bilancio sulla base dei principi contabili internazionali e conseguentemente, in applicazione del principio IFRIC 12, rilevano le immobilizzazioni in *asset* reversibili fra i diritti concessori;
  - b) una valutazione degli *asset* al netto degli eventuali disinvestimenti, derivanti dalla dismissione di *asset* prima dell'esaurimento della rispettiva vita utile, ovvero dall'alienazione di *asset* completamente ammortizzati;
  - c) la specificazione che la consistenza delle immobilizzazioni va rilevata al lordo degli eventuali contributi a fondo perduto eventualmente percepiti, la cui consistenza, in continuità con lo schema Dicoter, è separatamente rilevata nel Conto dei finanziamenti (vedi *infra*);
  - d) la rilevazione separata della consistenza dei fondi di ammortamento relativi alle immobilizzazioni (al lordo dei contributi) e – con segno opposto – dei contributi eventualmente associati alle stesse, al fine di contabilizzare più puntualmente la consistenza netta dei cespiti, in applicazione del metodo indiretto di rilevazione a conto economico dei contributi medesimi.
4. Si precisa che la consistenza di eventuali immobilizzazioni reversibili non ammesse a recupero tariffario dovrà essere rilevata nella sezione "di cui: non ammissibili" relativa alle attività autostradali.
5. Per i beni non reversibili (materiali o immateriali), l'eventuale presenza di *asset* non adibiti alla produzione del servizio autostradale e, conseguentemente, non ricompresi nel rapporto concessorio, va rilevata fra le attività non pertinenti.
6. Con riferimento all'avviamento, si precisa che le condizioni di ammissibilità tariffaria di tale partita sono strettamente limitate dai criteri individuati nei Sistemi tariffari definiti per le singole concessioni autostradali e nelle delibere n. 240/2025 (START 2025) e n. 241/2025 (START 2024). Nel solo caso di ammissibilità, la rilevazione ai fini della costruzione tariffaria è conseguentemente effettuata, per analogia, con le stesse modalità previste per gli *asset* reversibili al termine della concessione, collocandone l'ammontare nella colonna relativa alle attività autostradali ammissibili ai fini tariffari. In tutti gli altri casi di avviamento iscritto a bilancio, la sua consistenza deve essere rilevata con le stesse modalità previste per le immobilizzazioni immateriali non reversibili, collocando il relativo ammontare nella colonna relativa alle attività autostradali non ammissibili ai fini tariffari.
7. Per tutte le partite patrimoniali afferenti al Conto investimenti, ivi incluso il capitale circolante netto operativo, è richiesta la separazione contabile per attività, oltre ad un livello di dettaglio per natura più specifico rispetto a quanto richiesto dalle norme di redazione del bilancio. Tale separazione, ove possibile, deve avvenire per derivazione diretta dalle relative partiche economiche (ad esempio i ricavi suddivisi per attività), con l'utilizzo degli stessi criteri metodologici. In alternativa, qualora le partite patrimoniali non risultino attribuibili secondo il percorso delineato, è consentito l'utilizzo di altri criteri di allocazione, più o meno sofisticati, che devono essere esaustivamente illustrati nel Documento di metodologia e rendicontazione.

**Tabella 8.** Contabilità regolatoria, conto degli investimenti

<i>Titolo</i>	<i>Rigo</i>	<i>Descrizione</i>
<b>IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI IN BENI REVERSIBILI</b>		
Opere in esercizio (lordo contributi)	(3.1)	<p>Riporta i costi di realizzazione cumulati degli asset reversibili in esercizio approvati ed aumentati delle eventuali rivalutazioni operate in applicazione di normative di legge, degli interventi di adeguamento e miglioria e dei costi di manutenzione straordinaria incrementativi del patrimonio, al lordo di eventuali contributi e al netto di eventuali dismissioni/alienazioni, nonché dell'avviamento.</p> <p>Tale voce deve essere riconciliata con quanto rappresentato nel PEF.</p>
Opere in corso (lordo contributi)	(3.2)	<p>Accoglie i costi cumulati degli asset in corso di realizzazione approvati, destinati ad essere trasferiti alla riga 3.1 al momento dell'entrata in esercizio degli asset stessi.</p> <p>Tale voce deve essere riconciliata con quanto rappresentato nel PEF.</p>
Nuove opere (lordo contributi)	(3.3)	Tale voce va compilata solo con riferimento al Piano Economico-Finanziario.
Oneri finanziari capitalizzati	(3.4)	Questa voce rappresenta il valore progressivo degli oneri finanziari annuali capitalizzati su prestiti consolidati oltre agli oneri finanziari annuali capitalizzati su nuovi prestiti.
Oneri diversi capitalizzati (distintamente documentati)	(3.6)	Comprende la somma degli oneri capitalizzati relativi ai beni reversibili, diversi dagli oneri finanziari.
Fondo ammortamento tecnico	(3.7)	<p>Totale cumulato degli ammortamenti effettuati, per gli asset cui si applica il criterio di ammortamento basato sulla vita utile regolatoria degli asset, come definito da ART.</p> <p>La consistenza del Fondo è assunta con segno negativo.</p>
Fondo ammortamento tecnico contributi	(3.7 b)	<p>Indica, con segno opposto a quello del rigo 3.7, il totale progressivo cumulato degli ammortamenti relativi ai contributi incassati relativi agli asset oggetto di ammortamento basato sulla vita utile regolatoria degli asset, come definito da ART.</p>
Fondo ammortamento finanziario	(3.7.1)	<p>Totale cumulato degli ammortamenti effettuati, per gli asset cui si applica il criterio di ammortamento finanziario.</p> <p>La consistenza del Fondo è assunta con segno negativo.</p>
Fondo ammortamento finanziario contributi	(3.7.1 b)	<p>Indica, con segno opposto a quello del rigo 3.7.1, il totale progressivo cumulato degli ammortamenti relativi ai contributi incassati relativi agli asset oggetto di ammortamento finanziario.</p>
<b>Totale Immobilizzazioni reversibili nette immateriali</b>	<b>(3.8)</b>	<b>Somma algebrica delle righe precedenti. Comprende i valori residui del costo dei beni immateriali reversibili, che a fine concessione deve trovare coincidenza con la somma del fondo ammortamento finanziario o del fondo ammortamento tecnico e del fondo contributi in conto impianti.</b>

<i>Titolo</i>	<i>Rigo</i>	<i>Descrizione</i>
<b>IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI IN BENI REVERSIBILI</b>		
Opere in esercizio (lordo contributi)	(3.1 bis)	<p>Riporta i costi di realizzazione cumulati degli asset reversibili in esercizio approvati ed aumentati delle eventuali rivalutazioni operate in applicazione di normative di legge, degli interventi di adeguamento e miglioria e dei costi di manutenzione straordinaria incrementativi del patrimonio, al lordo di eventuali contributi e al netto di eventuali dismissioni/alienazioni.</p> <p>Tale voce deve essere riconciliata con quanto rappresentato nel PEF.</p>
Opere in corso (lordo contributi)	(3.2 bis)	<p>Accoglie i costi cumulati degli asset in corso di realizzazione approvati, destinati ad essere trasferiti alla riga 3.1 al momento dell'entrata in esercizio degli asset stessi.</p> <p>Tale voce deve essere riconciliata con quanto rappresentato nel PEF.</p>
Nuove opere (lordo contributi)	(3.3 bis)	Tale voce va compilata solo con riferimento al Piano Economico-Finanziario.
Oneri finanziari capitalizzati	(3.4 bis)	Questa voce rappresenta il valore progressivo degli oneri finanziari annuali capitalizzati su prestiti consolidati oltre agli oneri finanziari annuali capitalizzati su nuovi prestiti.
Oneri diversi capitalizzati (distintamente documentati)	(3.6 bis)	Comprende la somma degli oneri capitalizzati relativi ai beni reversibili, diversi dagli oneri finanziari.
Fondo ammortamento tecnico	(3.7 bis)	<p>Totale cumulato degli ammortamenti effettuati, per gli asset cui si applica il criterio di ammortamento basato sulla vita utile regolatoria degli asset, come definito da ART.</p> <p>La consistenza del Fondo è assunta con segno negativo.</p>
Fondo ammortamento tecnico contributi	(3.7 b bis)	Indica, con segno opposto a quello del rigo 3.7, il totale progressivo cumulato degli ammortamenti relativi ai contributi incassati relativi agli asset oggetto di ammortamento basato sulla vita utile regolatoria degli asset, come definito da ART.
Fondo ammortamento finanziario	(3.7.1 bis)	<p>Totale cumulato degli ammortamenti effettuati, per gli asset cui si applica il criterio di ammortamento finanziario.</p> <p>La consistenza del Fondo è assunta con segno negativo.</p>
Fondo ammortamento finanziario contributi	(3.7.1 b bis)	Indica, con segno opposto a quello del rigo 3.7.1, il totale progressivo cumulato degli ammortamenti relativi ai contributi incassati relativi agli asset oggetto di ammortamento finanziario.
<b>Totale Immobilizzazioni reversibili nette materiali</b>	<b>(3.8 bis)</b>	<b>Somma algebrica delle righe precedenti. Comprende i valori residui del costo dei beni immateriali reversibili, che a fine concessione deve trovare coincidenza con la somma del fondo ammortamento finanziario o del fondo ammortamento tecnico e del fondo contributi in conto impianti.</b>
<b>AVVIAMENTO</b>		
Avviamento	(3.6 ter)	<p>Riporta i costi di avviamento iscritti nell'attivo dello Stato patrimoniale del bilancio di esercizio alla data di perfezionamento dell'operazione straordinaria (acquisto, conferimento, fusione o scissione) che li ha generati.</p>
Fondo ammortamento avviamento	(3.7 ter)	<p>Totale cumulato degli ammortamenti effettuati fino all'anno di riferimento, per l'avviamento di cui al rigo 3.6 ter.</p> <p>La consistenza del Fondo è assunta con segno negativo.</p>
<b>Totale avviamento</b>	<b>(3.8 ter)</b>	<b>Somma algebrica delle righe 3.6 ter e 3.7 ter.</b>
<b>IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI IN BENI NON REVERSIBILI</b>		
Immobilizzazioni tecniche non reversibili	(3.9)	Riporta i costi di realizzazione dei beni non reversibili nella piena disponibilità del Concessionario a titolo di immobilizzazioni materiali, al netto dell'avviamento.
Fondo ammortamento tecnico beni non reversibili	(3.10)	<p>Totale cumulato degli ammortamenti effettuati fino all'anno di riferimento, per i beni non reversibili di cui al rigo 3.9.</p> <p>La consistenza del Fondo è assunta con segno negativo.</p>
<b>Totale Immobilizzazioni non reversibili nette</b>	<b>(3.11)</b>	<b>Somma algebrica delle righe 3.9 e 3.10.</b>

<i>Titolo</i>	<i>Rigo</i>	<i>Descrizione</i>
<b>IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI IN BENI NON REVERSIBILI</b>		
Immobilizzazioni immateriali lorde	(3.9 bis)	Riporta i costi di iscrizione a immobilizzazioni immateriali di tutti i beni non reversibili nella piena disponibilità del Concessionario.
Fondo ammortamento immobilizzazioni immateriali	(3.10 bis)	Totale cumulato degli ammortamenti effettuati fino all'anno di riferimento, per i beni non reversibili di cui al rigo 3.9 bis. La consistenza del Fondo è assunta con segno negativo.
<b>Totale immobilizzazioni non reversibili immateriali nette</b>	<b>(3.12)</b>	<b>Somma algebrica delle righe 3.9 bis e 3.10 bis.</b>
<b>IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE</b>		
Partecipazioni	(3.12 bis)	Riporta il valore degli investimenti del concessionario nel capitale di altre imprese, con permanenza durevole, rilevato al netto di eventuali svalutazioni.
Crediti immobilizzati	(3.12 ter)	Riporta il valore dei crediti che, nell'ordinaria gestione aziendale, assumono la natura di immobilizzazione finanziaria, rilevato al netto delle eventuali svalutazioni. La natura delle partite deve essere dettagliata nel Documento di metodologia e rendicontazione.
Altre immobilizzazioni finanziarie (distintamente documentate)	(3.12 quater)	Riporta il valore delle immobilizzazioni finanziarie diverse da quelle allocate alle righe 3.12 bis e 3.12 ter. Le voci devono essere singolarmente dettagliate nel Documento di metodologia e rendicontazione.
<b>Totale immobilizzazioni finanziarie</b>	<b>(3.13)</b>	<b>Somma algebrica delle righe 3.12 bis, ter e quater.</b>

<i>Titolo</i>	<i>Rigo</i>	<i>Descrizione</i>
<b>CAPITALE CIRCOLANTE NETTO OPERATIVO</b>		
Crediti su ricavi tariffari da pedaggio	(3.13.1)	Tale voce accoglie i crediti verso utenti/clienti per pedaggi da riscuotere, anche a seguito di emissioni di c.d. "Rapporti di Mancato Pagamento", nonché crediti su ricavi per transiti eccezionali ed altre partite simili. Sono esclusi, in quanto afferenti alla voce 3.13.2, le partite di credito relative a convenzioni di interconnessione.
Altri crediti da interconnessione	(3.13.2)	La voce accoglie i crediti verso le società autostradali interconnesse i cui rapporti sono definiti nell'ambito di convenzioni specifiche che prevedono il versamento differito dei pedaggi riscossi.
Altri crediti operativi (distintamente documentati)	(3.13.3)	La voce accoglie le partite relative, ad esempio, ai canoni di attraversamento, alle <i>royalties</i> relative alle aree di servizio, al servizio di esazione c/terzi, ai crediti verso dipendenti ed istituti di previdenza/assistenza, agli anticipi a fornitori sui lavori, ecc. La natura delle partite deve essere dettagliata nel Documento di metodologia e rendicontazione.
Rimanenze	(3.13.4)	In tale voce sono allocate le rimanenze dei beni destinati alla manutenzione dell'infrastruttura, nonché altri beni di consumo.
Ratei e risconti attivi operativi	(3.13.5)	I risconti attivi sono costituiti da servizi di durata pluriennale fatturati anticipatamente. Ad esempio, la voce può accogliere i risconti su assicurazioni, fideiussioni, canoni di manutenzione pluriennale, risconti su canoni per godimento beni di terzi e simili. I ratei attivi costituiscono una quota di ricavo di competenza dell'esercizio cui si riferisce il bilancio che verrà liquidata nell'esercizio successivo. In tale casistica ricadono, ad esempio, le quote di interessi maturati sulle eventuali dilazioni di pagamento concesse a clienti.
Ratei e risconti passivi operativi	(3.13.6)	I ratei passivi rappresentano quote di costi di competenza dell'esercizio cui si riferisce il bilancio, che avranno manifestazione finanziaria in esercizi successivi. I risconti passivi rappresentano quote di proventi che hanno avuto manifestazione finanziaria nel corso dell'esercizio in chiusura o in precedenti esercizi ma sono di competenza di uno o più esercizi successivi. Essi rappresentano la quota parte dei proventi rinviai ad uno o più esercizi successivi. Nella voce non devono essere inclusi i risconti passivi pluriennali relativi a contributi maturati su beni reversibili.
Ratei e risconti attivi non operativi	(3.13.7)	Tali voci accolgono, ad esempio, le partite relative agli oneri sui finanziamenti sottoscritti, ovvero le quote di interesse attivo maturate su strumenti finanziari detenuti.
Ratei e risconti passivi non operativi	(3.13.8)	
Debiti verso fornitori	(3.13.9)	I debiti verso fornitori sono riconducibili principalmente alle partite maturate a fronte d'investimenti e di manutenzioni realizzati sul corpo autostradale, comprese le trattenute a garanzia per obblighi assicurativi e le ritenute cauzionali contrattuali.
Debiti da interconnessione	(3.13.10)	La voce debiti da interconnessione comprende i pedaggi incassati dalla Società che non sono riconducibili ad un ricavo di competenza della Società concessionaria.
Altri debiti operativi (distintamente documentati)	(3.13.11)	Sono inclusi in questa voce i debiti per attività di espropriazione, i debiti per canoni di concessione e sub-concessione, nonché i debiti verso il personale (mensilità differite, ferie e permessi non fruitti, premi di risultato, ecc.), i debiti verso istituti di previdenza/assistenza, etc. La natura delle partite deve essere dettagliata nel Documento di metodologia e rendicontazione.

<i><b>Titolo</b></i>	<i><b>Rigo</b></i>	<i><b>Descrizione</b></i>
Crediti/debiti tributari	(3.13.12)	<p>La voce accoglie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- i crediti tributari, ovvero le partite per le quali la società ha un diritto al realizzo tramite rimborso o compensazione, quali ad esempio: i crediti per eccedenze d'imposte correnti per i quali è stato richiesto il rimborso; l'IVA a credito da portare a nuovo; le ritenute a titolo di account subite all'atto della riscossione di determinati proventi; gli accounti eccedenti il debito tributario per imposte correnti;</li> <li>- i debiti tributari relativi, ad esempio, le passività per imposte certe e determinate, quali i debiti per imposte correnti dell'esercizio in corso e di quelli precedenti (IRES, IRAP ed eventuali imposte sostitutive delle stesse) dovute in base a dichiarazioni dei redditi, per accertamenti definitivi o contenziosi chiusi, nonché i tributi di qualsiasi tipo iscritti a ruolo. La voce accoglie, altresì, le ritenute operate come sostituto d'imposta e non versate alla data di bilancio.</li> </ul>
Crediti/debiti per imposte anticipate/differite	(3.13.13)	<p>La voce accoglie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le attività per imposte anticipate, ovvero gli ammontari delle imposte sul reddito recuperabili negli esercizi futuri riferibili alle differenze temporanee deducibili o al riporto a nuovo di perdite fiscali;</li> <li>- le passività per imposte differite, ovvero rappresentano gli ammontari delle imposte sul reddito dovute negli esercizi futuri riferibili alle differenze temporanee imponibili.</li> </ul>
Altri crediti (distintamente documentati)	(3.13.14)	<p>Riporta il valore di eventuali altri crediti, diversi da quelli contabilizzati alle righe precedenti. Le voci devono essere singolarmente dettagliate nel Documento di metodologia e rendicontazione.</p>
Altri debiti (distintamente documentati)	(3.13.15)	<p>Riporta il valore di eventuali altri debiti, diversi da quelli contabilizzati alle righe precedenti. Le voci devono essere singolarmente dettagliate nel Documento di metodologia e rendicontazione.</p>
<b>Totale Capitale circolante netto operativo (CCNO)</b>	<b>(3.14)</b>	<p><b>Somma algebrica delle voci da 3.13.1 a 3.13.15.</b>  <b>I crediti sono assunti con segno positivo, mentre i debiti con segno negativo.</b>  <b>Il CCNO comprende i valori delle attività e delle passività correnti connesse alla gestione operativa dell'impresa, derivanti, cioè, dal suo normale ciclo di funzionamento.</b></p>
<b>ALTRI IMPIEGHI NETTI CORRENTI</b>		
Crediti finanziari	(3.14 bis)	<p>La voce accoglie i crediti, diversi dai crediti commerciali e dagli altri crediti operativi che non rientrino nella voce 3.14 ter (ad esempio crediti derivanti dall'investimento del temporaneo eccesso di liquidità).</p>
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	(3.14 ter)	<p>La voce accoglie le partecipazioni in altre imprese (controllate, collegato, controllanti, imprese sottoposte al controllo delle controllanti, ecc.), gli strumenti finanziari derivati attivi, ed altri titoli, diversi dai crediti, diversi dai crediti, che non rientrino nell'attivo immobilizzato.</p>
Altro (distintamente documentato)	(3.14 quater)	<p>Riporta il valore degli altri impieghi netti correnti, diversi da quelli contabilizzati alle righe 3.14 bis e 3.14 ter. Le voci devono essere singolarmente dettagliate nel Documento di metodologia e rendicontazione.</p>
<b>Totale altri impieghi netti correnti</b>	<b>(3.15)</b>	<p><b>Somma algebrica delle righe 3.14 bis, ter e quater.</b>  <b>Indica il valore degli impieghi correnti e delle eventuali fonti correnti escluse dal capitale circolante netto operativo (in quanto non riconducibili alla gestione operativa) e non incluse in altre voci del conto degli investimenti e delle fonti di finanziamento.</b></p>
<b>TOTALE IMPIEGHI</b>	<b>(3.16)</b>	<p><b>Somma delle righe 3.8, 3.11, 3.12, 3.13, 3.14, 3.15.</b>  <b>Indica il valore complessivo degli impieghi esistenti alla fine di ogni periodo di piano. Tale valore corrisponde al totale delle fonti di riga 4.17.</b></p>

#### 4.4.6 Conto dei finanziamenti

1. Analogamente al Conto degli investimenti, il **Conto dei finanziamenti** fa riferimento ai principi contabili nazionali, e conseguentemente la sua articolazione riflette, prevalentemente, le disposizioni dell'art. 2424 del Codice Civile relative alla sezione "Passivo" dello stato patrimoniale (escluse le voci afferenti al Capitale circolante netto operativo, già contabilizzate nel Conto degli investimenti, vedi *supra*), pur con le variazioni necessarie ad assicurare la coerenza con il *framework* regolatorio.
2. Per tutte le partite patrimoniali afferenti al Conto dei finanziamenti, ivi incluso il Patrimonio netto, è richiesta la separazione contabile per attività, oltre ad un livello di dettaglio per natura più specifico rispetto a quanto richiesto dalle norme di redazione del bilancio. Tale separazione, ove possibile, deve avvenire per derivazione diretta dalle relative partiche economiche, con l'utilizzo degli stessi criteri metodologici. In alternativa, qualora le partite patrimoniali non risultino attribuibili secondo il percorso delineato, è consentito l'utilizzo di altri criteri di allocazione, più o meno sofisticati, che devono essere esaustivamente illustrati nel Documento di metodologia e rendicontazione.

**Tabella 9.** Contabilità regolatoria, conto dei finanziamenti

<i>Titolo</i>	<i>Rigo</i>	<i>Descrizione</i>
<b>PATRIMONIO NETTO</b>		
Capitale sociale	(4.1)	Comprende gli apporti effettivamente versati dagli azionisti in conto capitale sociale e le riserve trasferite a capitale (i dati si intendono pertanto al netto dei decimi ancora da versare).
Riserve e utili portati a nuovo: - Riserva legale; - Utili (perdite) portati a nuovo; - Riserva da sopraprezzo delle azioni; - Riserve di rivalutazione; - Riserve statutarie; - Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi; - Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio; - Riserva per meccanismo di recupero ex Sistema tariffario ART; - Altre riserve (distintamente documentate).	(4.2)	In tale voce sono dettagliate le principali riserve previste dalle disposizioni normative. La "Riserva per meccanismo di recupero ex Sistema tariffario ART" accoglie l'eventuale riserva che il concessionario è tenuto ad accantonare quale quota parte dell'ammontare del sovra-rendimento del capitale proprio.
Utile (perdita) di esercizio	(4.3)	Coincide con il valore indicato nella riga 2.42 del Conto economico.
<b>Totale Patrimonio netto</b>	<b>(4.4)</b>	<b>Somma delle righe da 4.1 a 4.3.</b> <b>Rappresenta l'entità dei mezzi propri del Concessionario vincolati durevolmente all'impresa.</b>

<i>Titolo</i>	<i>Rigo</i>	<i>Descrizione</i>
<b>CONTRIBUTI A FONDO PERDUTO RELATIVI A BENI REVERSIBILI</b>	(4.5)	<p><b>La voce accoglie i risconti passivi inerenti ai contributi in c/capitale o in c/impianti percepiti dal concessionario a fronte di investimenti in immobilizzazioni reversibili.</b></p> <p><b>Eventuali contributi della stessa tipologia acquisiti su immobilizzazioni non reversibili devono essere portati, invero, a diretta riduzione delle relative immobilizzazioni.</b></p> <p><b>Si rimanda, inoltre, a quanto illustrato al paragrafo 4.6.2</b></p>
<b>FONDI</b>		
Fondo rinnovo beni reversibili	(4.6)	Rappresenta l'ammontare cumulato, al netto dei relativi utilizzi, dei fondi costituiti per assicurare la manutenzione ciclica, il rinnovo e il ripristino dei beni reversibili alla scadenza della concessione.
Fondo per riequilibrio della concessione ex l. 193/2024	(4.6 bis)	Rappresenta l'ammontare cumulato, al netto dei relativi utilizzi, degli accantonamenti annui al fondo di riequilibrio di cui all'art. 12 della l. 193/2024, per i concessionari che sono tenuti ad effettuarli.
Fondo trattamento di fine rapporto (TFR)	(4.7)	Rappresenta l'ammontare cumulato, al netto dei relativi utilizzi, degli accantonamenti annui relativi alla prestazione cui il lavoratore subordinato ha diritto in ogni caso di cessazione del rapporto di lavoro, ai sensi dell'articolo 2120 del codice civile.
Fondo per altri impegni previsti in concessione (distintamente documentati)	(4.7 bis)	Rappresenta l'ammontare cumulato, al netto dei relativi utilizzi, degli accantonamenti annui ad eventuali fondi, diversi da quelli di cui al rigo 4.6, correlati ad impegni a carico del concessionario nella convenzione di concessione. Tali fondi devono essere distintamente rappresentati ed illustrati nel Documento di metodologia e rendicontazione.
Fondo per imposte		Tale voce accoglie: <ul style="list-style-type: none"> <li>- le passività per imposte probabili, aventi ammontare o data di sopravvenienza indeterminata, derivanti, ad esempio, da accertamenti non definitivi o contenziosi in corso e altre fattispecie similari;</li> <li>- le passività per imposte differite determinate in base alle differenze temporanee imponibili.</li> </ul>
Altri fondi per rischi e oneri (distintamente documentati)	(4.8)	Rappresenta l'ammontare cumulato, al netto dei relativi utilizzi, degli accantonamenti annui a ogni fondo per rischi e oneri ulteriore rispetto a quelli di cui alle righe precedenti, costituiti a fronte di eventi di natura determinata, certi o probabili, con data di sopravvenienza o ammontare indeterminato. Tali fondi devono essere distintamente rappresentati nel Documento di metodologia e rendicontazione, dando separata evidenza della movimentazione avvenuta nell'anno con riferimento alle diverse fattispecie, tra le quali, ad esempio: <ul style="list-style-type: none"> <li>- fondo per sanzioni e penali previsti da convenzione;</li> <li>- fondo vertenze in corso;</li> <li>- fondo per rischi fiscali;</li> <li>- fondo per recupero ambientale.</li> </ul> In particolare, nello stesso Documento di metodologia e rendicontazione devono essere riportati i dettagli degli accantonamenti distinti per natura e prioritariamente iscritti nelle voci di costo di conto economico nelle pertinenti classi "per natura".
<b>Totale Fondi</b>	(4.9)	<b>Somma delle righe da 4.6 a 4.8.</b>

<i>Titolo</i>	<i>Rigo</i>	<i>Descrizione</i>
<b>DEBITI FINANZIARI NETTI</b>		
<b>DEBITI FINANZIARI</b>		
<b>Debiti finanziari</b>	<b>(4.10)</b>	<b>Somma delle righe da 4.10.1 a 4.13.3.</b>
Obbligazioni	(4.10.1)	Debiti finanziari a medio-lungo termine riconducibili alla voce D1 di Stato Patrimoniale
Obbligazioni convertibili	(4.10.2)	Debiti finanziari a medio-lungo termine riconducibili alla voce D2 di Stato Patrimoniale
Debiti verso soci per finanziamenti (quota capitale)	(4.10.3)	Debiti finanziari a medio-lungo termine riconducibili alla voce D3 di Stato Patrimoniale (indicare solo la quota capitale)
Debiti per interessi su prestito soci	(4.10.4)	Debiti finanziari a medio-lungo termine riconducibili alla voce D3 di Stato Patrimoniale e relativi alla quota per interessi
Debiti verso banche	(4.10.5)	Debiti finanziari a medio-lungo termine riconducibili alla voce D4 di Stato Patrimoniale
Debiti verso altri finanziatori	(4.10.6)	Debiti finanziari a medio-lungo termine riconducibili alla voce D5 di Stato Patrimoniale (escluso debito FGC, ANAS e debiti infruttiferi)
Debiti finanziari verso parti correlate	(4.10.7)	Debiti finanziari a medio-lungo termine riconducibili alle voci da D9 a D11-bis di Stato Patrimoniale (escluso debito FGC, ANAS e debiti infruttiferi))
Debiti infruttiferi (escluso FGC e debiti verso ANAS)	(4.10.8)	Debiti finanziari infruttiferi a medio-lungo termine (escluso debito FGC e verso ANAS)
Debiti infruttiferi verso FGC	(4.12)	Debiti finanziari a medio-lungo termine per interventi effettuati dal Fondo Centrale di Garanzia per conto della concessionaria
Debiti finanziari verso ANAS	(4.13)	Debiti finanziari a medio-lungo termine verso ANAS (escluso debito FGC)
Prestiti IVA	(4.13.1)	La voce accoglie il finanziamento ponte ad hoc dell'IVA sugli investimenti
Prestiti a breve termine	(4.13.2)	Debiti finanziari a breve termine
Altri debiti (distintamente documentati)	(4.13.3)	Altri debiti finanziari (non ricompresi nelle categorie precedenti), distintamente rappresentati nel Documento di metodologia e rendicontazione.

DISPONIBILITA' LIQUIDE		
<b>Disponibilità liquide</b>	(4.15)	<b>Somma delle righe 4.15 bis, 4.15 ter e 4.15 quater.</b>
- Disponibilità libere	(4.15 bis)	La voce accoglie le disponibilità liquide rappresentate da depositi bancari e postali, assegni, denaro e valori in cassa, al netto delle voci 4.15 ter e quater
- Disponibilità vincolate (riserve di cassa)	(4.15 ter)	<p>La voce accoglie le riserve di cassa vincolate (trattandosi di disponibilità, dovranno avere lo stesso segno delle disponibilità libere). Tale voce accoglie, pertanto, anche le disponibilità liquide oggetto di vincolo di destinazione, quali le somme allocate su conto dedicato vincolato a presidio della realizzazione degli investimenti, alimentato annualmente in misura commisurata agli scostamenti tra lo stato di avanzamento degli investimenti effettivamente realizzati e quello programmato nell'ultimo PEF vigente, determinati per singolo intervento. Il saldo è esposto separatamente dalle altre disponibilità di cassa, con piena riconciliabilità con la documentazione bancaria e con le evidenze di monitoraggio (SAL).</p> <p>Nel Documento di metodologia e rendicontazione andrà illustrata la natura dei vincoli sulle disponibilità e dei correlati impegni convenzionali, nonché la movimentazione dei saldi, anche a seguito degli svincoli (totali o parziali) disposti in relazione all'effettivo avanzamento degli interventi cui il vincolo si riferisce, sulla base delle evidenze di monitoraggio (SAL) e delle verifiche previste. Dovrà inoltre essere descritta la modalità di contabilizzazione degli interessi maturati sulle somme giacenti sul conto dedicato vincolato, con separata evidenza degli incrementi (alimentazione e interessi maturati) e dei decrementi (svincoli correlati alla realizzazione degli investimenti o conseguenti a eventuali rimodulazioni del Programma degli investimenti).</p>
- Altro (distintamente documentato)	(4.15 quater)	Voce residuale da dettagliare nel Documento di metodologia e rendicontazione.
<b>Totale debiti finanziari netti</b>	(4.16)	<b>Somma delle righe 4.10 e 4.15.</b>
<b>TOTALE FONTI</b>	(4.17)	<b>Somma delle righe 4.4, 4.5, 4.9 e 4.16.</b>

#### 4.4.7 Conto del fabbisogno e della copertura

1. Il **conto del fabbisogno e della copertura** riepiloga, in esito alla situazione rappresentata dal concessionario nelle tabelle 1, 2, 3, 4, il complessivo ammontare del fabbisogno finanziario correlato al ciclo produttivo e le relative fonti di copertura.
2. Il fabbisogno netto relativo all'annualità di riferimento deve essere uguagliato dal totale delle coperture.
3. La tabella è prevalentemente alimentata dai valori già inseriti nel Conto finanziario, ad eccezione di alcune voci specifiche (vedi *infra*).

**Tabella 10.** Contabilità regolatoria, conto del fabbisogno e della copertura

<i>Titolo</i>	<i>Rigo</i>	<i>Descrizione</i>
<b>FABBISOGNO NETTO</b>		
Investimenti in beni reversibili	(5.1)	Voce calcolata automaticamente a partire dai valori del Conto finanziario
Investimenti in beni non reversibili	(5.1 bis)	Voce calcolata automaticamente a partire dai valori del Conto finanziario
Variazioni capitale circolante netto operativo	(5.1 ter)	Voce calcolata automaticamente a partire dai valori del Conto finanziario
Variazione altri flussi della gestione operativa	(5.1 quater)	Voce calcolata automaticamente a partire dai valori del Conto finanziario
Investimenti in immobilizzazioni finanziarie	(5.2)	Voce calcolata automaticamente a partire dai valori del Conto finanziario
Rimborso finanziamenti in essere	(5.4)	Voce compilabile manualmente per tenere conto di quanto previsto alle righe 5.10 quater e quinque, ed in coerenza con quanto riportato nel Conto finanziario.
Rimborso debito subordinato azionisti	(5.4 bis)	Voce calcolata automaticamente a partire dai valori del Conto finanziario
Utili distribuiti e altre variazioni relativa al Patrimonio Netto	(5.4 ter)	Voce calcolata automaticamente a partire dai valori del Conto finanziario
Saldo altri fabbisogni (distintamente documentati)	(5.5)	Voce calcolata automaticamente a partire dai valori del Conto finanziario
<b>Totale fabbisogni</b>	<b>(5.6)</b>	<b>Somma delle righe da 5.1 a 5.5.</b>
Contributi in conto impianti	(5.7)	Voce calcolata automaticamente a partire dai valori del Conto finanziario
Autofinanziamento	(5.8)	Voce calcolata automaticamente a partire dai valori del Conto finanziario
<b>Totale fabbisogno netto</b>	<b>(5.9)</b>	<b>È dato dalla differenza fra la riga 5.6 e le righe 5.7 e 5.8.</b>
<b>COPERTURA</b>		
Apporto degli azionisti a titolo di capitale di rischio	(5.10)	Voce calcolata automaticamente a partire dai valori del Conto finanziario
Apporto degli azionisti a titolo di debito subordinato	(5.10 bis)	Voce calcolata automaticamente a partire dai valori del Conto finanziario
Incasso valore di subentro	(5.10 ter)	Voce calcolata automaticamente a partire dai valori del Conto finanziario
Erogazione nuovi finanziamenti	(5.10 quater)	Tale voce, relativa ai nuovi finanziamenti da contrarre, va compilata solo con riferimento al Piano Economico-Finanziario.
Rimborso nuovi finanziamenti	(5.10 quinque)	Tale voce, relativa ai nuovi finanziamenti da contrarre, va compilata solo con riferimento al Piano Economico-Finanziario.
Variazione delle disponibilità liquide	(5.12)	Voce calcolata automaticamente a partire dai valori del Conto finanziario
<b>Totale copertura</b>	<b>(5.13)</b>	<b>Somma delle righe da 5.10 a 5.12.</b>

## 4.5 Allocazione per tratta di alcune partite economico-patrimoniali

### 4.5.1 Aspetti generali

1. Come già indicato sopra, la rilevazione per tratta costituisce un secondo livello di disaggregazione della contabilità regolatoria, aggiuntivo rispetto alla separazione per attività, ed è finalizzata a rendere disponibili informazioni strutturate e verificabili circa l'attribuzione alle singole tratte autostradali di alcune delle grandezze economiche e patrimoniali rilevanti per le finalità regolatorie. Tale livello informativo è impostato secondo i principi di pertinenza, causalità e verificabilità: le componenti devono essere ricondotte alle tratte in modo tale che l'allocazione rispecchi, per quanto possibile, l'effettivo assorbimento dei fattori produttivi e l'effettiva riferibilità delle risorse impiegate alle specifiche porzioni di infrastruttura.
2. La disaggregazione per tratta non è concepita come duplicazione integrale del bilancio né come ricostruzione di tutti gli aggregati contabili, ma come strumento mirato a presidiare alcune dimensioni ritenute essenziali nel quadro regolatorio, con particolare riguardo (i) alla corretta allocazione dei costi operativi e delle componenti economiche fino al Risultato Operativo, che incidono sulle verifiche di ammissibilità e sulla determinazione della componente tariffaria di gestione, nonché (ii) alla rappresentazione delle immobilizzazioni che costituiscono il presupposto contabile degli ammortamenti e delle correlate verifiche patrimoniali. Coerentemente, la rilevazione per tratta nel *format* è circoscritta alle sole attività autostradali e alle attività accessorie, restando escluse le attività non pertinenti e, in ogni caso, le componenti economiche e patrimoniali non funzionali alle finalità sopra richiamate.
3. L'Autorità ritiene opportuno che la fornitura dei dati per tratta sia attuata per passi successivi e incrementalini, anche in relazione alle tempistiche del procedimento e alla necessità di definire in maniera puntuale e completa le tratte autostradali afferenti a ciascuna concessione, nonché di consolidare il set informativo effettivamente necessario. Conseguentemente, l'implementazione della sistematica rilevazione per tratta si inserisce in un percorso graduale, supportato da un periodo di transizione, nel corso del quale affinare le modalità di imputazione e verificare l'adeguatezza dei dati prodotti.

Nelle more della definizione puntuale delle tratte e del completamento delle attività di transizione, per le concessioni vigenti l'allocazione per "tratta" è effettuata sulla base della struttura concessioni/tronchi già utilizzata nell'ambito delle raccolte dati svolte dall'Autorità tramite SiMoT (vedi *supra*), così da assicurare continuità informativa e una prima base di comparabilità. In ogni caso, la disaggregazione per tratta deve preservare la coerenza interna dei prospetti (quadratura tra totali e dettagli "di cui") e la coerenza esterna con gli schemi di contabilità regolatoria e con le risultanze del bilancio di esercizio, secondo modalità che devono essere adeguatamente illustrate nel Documento di metodologia e rendicontazione.

### 4.5.2 Schemi contabili per tratta

1. Ai fini della compilazione degli schemi, l'unità elementare di riferimento è costituita dal binomio tratta-attività. Il concessionario è tenuto a imputare le componenti economiche e patrimoniali alle specifiche combinazioni tratta-attività applicando una gerarchia di criteri che privilegia l'imputazione diretta e disciplina l'allocazione indiretta per le componenti comuni. In particolare, l'imputazione diretta ed esclusiva è adottata quando la posta risulti oggettivamente riferibile ad una specifica tratta e attività sulla base delle evidenze contabili disponibili; quando una componente risulti di pertinenza di una pluralità di attività e/o tratte, l'allocazione avviene in maniera sequenziale, dapprima per attività mediante driver selezionati in modo oggettivo e analiticamente verificabile e, successivamente, per tratta in proporzione ai km a pedaggio afferenti; per le componenti di pertinenza dell'insieme delle attività e/o dell'insieme delle tratte (incluse, in via tipica, le spese amministrative e generali) l'allocazione avviene parimenti in maniera sequenziale, per attività in via ordinaria in proporzione ai costi attribuiti alle attività e successivamente per tratta in proporzione ai km a pedaggio. I driver utilizzati per l'allocazione per attività devono essere esplicitati e motivati nel Documento di metodologia e rendicontazione e mantenuti stabili

nel tempo, salvo preventiva e motivata richiesta all'Autorità, in modo da evitare discontinuità che possano compromettere la confrontabilità intertemporale delle risultanze.

2. Il foglio di lavoro **"X1.t CoReg Costi per tratta"**, incluso nell'Annesso X, dà attuazione operativa alla rilevazione per tratta attraverso due prospetti: la "Tabella 2.t – Risultato operativo suddiviso per tratta" e la "Tabella 3.t – Immobilizzazioni suddivise per tratta". Tali prospetti, come illustrato al paragrafo precedente, sono riferiti esclusivamente alle attività autostradali e alle attività accessorie e sono progettati per consentire, in modo strutturato e controllabile, l'attribuzione alle singole tratte delle grandezze economiche e patrimoniali ritenute rilevanti nel quadro regolatorio.
3. Con riferimento alla Tabella 2.t, la ripartizione per tratta riguarda le componenti di conto economico fino al risultato operativo. Il prospetto riproduce la struttura del conto economico regolatorio con riferimento alle attività autostradali e accessorie, richiedendo la compilazione dei valori complessivi (totale tratte) e del relativo dettaglio "di cui" per ciascuna tratta.
4. In coerenza con il perimetro informativo definito, non sono oggetto di allocazione per tratta nel foglio "X1.t CoReg Costi per tratta" le componenti finanziarie, le imposte e, più in generale, le grandezze collocate a valle del risultato operativo. La struttura del prospetto consente, inoltre, di evidenziare – anche nel dettaglio per tratta – le componenti non ammissibili ai fini tariffari e le operazioni con parti correlate; con riferimento alle sole attività autostradali è richiesta anche l'evidenza delle componenti afferenti al c.d. CMD. Il concessionario deve assicurare la coerenza tra il totale e la somma delle componenti "di cui" per ciascuna riga di prospetto, nonché la coerenza esterna con gli schemi di conto economico della contabilità regolatoria e con i prospetti di riconciliazione con il bilancio di esercizio.
5. Con riferimento alla "Tabella 3.t – Immobilizzazioni suddivise per tratta ", l'obbligo di disaggregazione per tratta si estende all'intero aggregato delle immobilizzazioni, includendo le immobilizzazioni immateriali e materiali, la distinzione tra beni reversibili e non reversibili e le correlate poste rettificative. In tale ambito, il prospetto richiede esplicitamente la rappresentazione del dettaglio dei contributi afferenti ai beni reversibili, al fine di rendere trasparente, anche nel dettaglio per tratta, la componente di finanziamento a fondo perduto che concorre alla realizzazione degli *asset* reversibili e che incide sulle verifiche patrimoniali e sulle dinamiche economiche correlate (in particolare, attraverso l'ammortamento dei contributi e, ove applicabile, le modalità di contabilizzazione e rilascio a conto economico). La sezione è impostata per consentire la verifica della coerenza tra consistenze patrimoniali per tratta e componenti economiche per tratta (*in primis*, gli ammortamenti e le svalutazioni) e per garantire la quadratura con gli schemi complessivi della contabilità regolatoria.
6. Per entrambe le tabelle, la compilazione deve rispettare la logica del binomio tratta-attività e la gerarchia di criteri allocativi descritta nel paragrafo 2. In particolare, laddove la posta sia univocamente riferibile ad una tratta e ad una attività, l'imputazione avviene in via diretta; ove la posta sia comune a più attività e/o tratte, l'allocatione avviene dapprima per attività mediante *driver* oggettivi e verificabili e successivamente per tratta in proporzione ai km a pedaggio; per le componenti di pertinenza dell'insieme (incluse le spese generali) l'allocatione avviene, in via ordinaria, dapprima per attività in proporzione ai costi attribuiti alle attività e successivamente per tratta in proporzione ai km a pedaggio. Il Documento di metodologia e rendicontazione deve descrivere in modo analitico le scelte effettuate, la natura dei *driver*, le basi informative e i controlli di quadratura, assicurando la replicabilità dei calcoli e la verificabilità delle attribuzioni; eventuali modifiche dei driver nel tempo devono essere oggetto di preventiva e motivata richiesta all'Autorità. Infine, il concessionario è tenuto a garantire che la somma dei valori allocati alle singole tratte coincida con i totali riportati nel foglio e che tali totali risultino coerenti con gli schemi contabili principali e con le riconciliazioni con il bilancio di esercizio; nel periodo transitorio in cui la disaggregazione è effettuata secondo la struttura concessioni/tronchi già adottata per SiMoT, l'impostazione deve essere mantenuta per l'intero set informativo del periodo considerato, preservando la continuità e la confrontabilità dei dati.

## 4.6 Criteri per la valutazione e rappresentazione di alcune poste contabili

### 4.6.1 Modalità di riconciliazione tra schemi di contabilità regolatoria e bilancio redatto secondo gli IAS/IFRS

1. Il *corpus* normativo regolatorio che costituisce il sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni autostradali è ispirato ai principi contabili nazionali, che rappresentano la base di riferimento per la determinazione delle componenti tariffarie.
2. Ne consegue che, nel caso in cui il concessionario predisponga il bilancio d'esercizio in conformità ai c.d. "principi contabili internazionali"<sup>2</sup> (nel seguito anche principi IAS/IFRS), le misure regolatorie adottate con delibera n. /2026 prevedono che lo stesso adotti sistemi di tenuta della contabilità analitica tali da:
  - a) garantire, attraverso opportune riclassificazioni delle componenti economiche e patrimoniali, l'omogeneità della rappresentazione contabile con gli operatori che redigono il bilancio d'esercizio secondo i principi contabili nazionali;
  - b) assicurare, anche attraverso opportune rettifiche, la valorizzazione secondo i principi contabili nazionali OIC delle seguenti voci di rilevanza regolatoria, sia sul piano della costruzione tariffaria che su quello della verifica dell'equilibrio economico-finanziario della concessione:
    - i) costi operativi;
    - ii) immobilizzazioni materiali e immateriali in *asset* reversibili e non reversibili, incluso l'eventuale avviamento;
    - iii) patrimonio netto;
  - c) riconciliare i prospetti di bilancio con i prospetti di contabilità regolatoria secondo gli schemi contabili di cui all'Annesso X1.
3. Tali disposizioni vanno interpretate nel senso che il livello di analicità dei sistemi di contabilità industriale adottati da ciascun concessionario deve necessariamente essere superiore a quello strettamente necessario per la redazione del bilancio di esercizio, al fine di rispondere all'esigenza di una corretta compilazione degli schemi contabili (che si basano, come detto, sulle disposizioni del Codice civile). La rappresentazione omogenea delle grandezze economiche, patrimoniali e finanziarie sulla base dei principi contabili nazionali risponde inoltre all'esigenza di assicurare la confrontabilità dei dati fra le diverse concessioni.
4. In ogni caso, a fini informativi e per eventuali future valutazioni dell'Autorità, viene richiesto che la contabilità generale del concessionario sia impostata *ab origine* secondo una modalità tale da assicurare, insieme agli altri principi delineati, anche l'applicazione dei principi contabili italiani coerenti con quelli emanati dall'OIC e riconciliabili con i valori risultanti dal bilancio d'esercizio approvato.
5. L'esito di tale riconciliazione viene rappresentato dal concessionario attraverso la compilazione del prospetto allegato alla Contabilità regolatoria e denominato "**X2. Variazioni IAS OIC**", la cui struttura costituisce un esempio di rappresentazione, non vincolante per il concessionario.
6. In particolare, ai fini della predisposizione degli schemi contabili richiesti, gli schemi contenuti nel bilancio d'esercizio, redatti secondo i principi IAS/IFRS devono essere dapprima riclassificati in quadratura con l'utile di esercizio senza alcuna modifica di valutazione.

A titolo di esempio, le principali riclassifiche possono essere riconducibili alle seguenti fattispecie:

- a) riclassifica della voce "Ricavi per servizi di costruzione" nella voce A4 "Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni". I ricavi per servizi di costruzione sono rappresentati dal corrispettivo spettante alla società

<sup>2</sup> Con tale locuzione ci si riferisce al bilancio redatto in conformità agli International Financial Reporting Standards (IFRS), emanati dall'International Accounting Standards Board (IASB), alle interpretazioni emesse dall'International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), nonché ai precedenti International Accounting Standards (IAS) e alle precedenti interpretazioni dello Standard Interpretations Committee (SIC) ancora in vigore, omologati dalla Commissione Europea.

per l'attività effettuata, determinati sulla base del totale dei costi di costruzione sostenuti, costituiti principalmente dai costi per materiali e servizi esterni, dai costi del lavoro relativi al personale interno dedicato a tali attività, nonché dagli eventuali oneri finanziari attribuibili;

- b) riclassifica della voce "Materie prime e materiali" in parte alla corrispondente voce B6 "Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci" ed in parte alla voce B11 "Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci";
- c) riclassifica delle voci "Plusvalenze (Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali" e "Altri oneri" in B14 "Oneri diversi di gestione", ad eccezione di quanto riclassificato nella voce B8 "costi per godimento di beni di terzi" per la parte relativa alle locazioni e ai noleggi;
- d) riclassifica della voce "Variazione operativa dei fondi per accantonamenti" suddividendo le voci relative agli accantonamenti per rischi dalle altre tipologie di accantonamenti e utilizzi;
- e) riclassifica delle voci "Ammortamenti" e "Rettifiche/Ripristini di valore di attività correnti e non correnti" nella voce B10 "Ammortamenti e Svalutazioni";
- f) lo schema di Stato Patrimoniale regolatorio differisce da quello del bilancio IAS/IFRS per la diversa logica di classificazione delle voci (ad esempio, le voci dell'attivo Stato Patrimoniale sono distinte in immobilizzato e circolante e quelle del passivo sono distinte per natura, mentre negli schemi redatti secondo i principi IAS/IFRS le voci sono classificate in correnti e non correnti; le voci dei Ratei e Risconti sono ricomprese nelle attività e passività a cui si riferiscono e negli Altri Crediti e Altri Debiti dello schema di Stato Patrimoniale secondo i principi IAS/IFRS).

Eventuali ulteriori riclassifiche adottate dal singolo concessionario dovranno essere dettagliatamente illustrate nel "Documento di metodologia e rendicontazione".

7. Successivamente, dovranno essere rappresentate le opportune rettifiche di principio finalizzate ad assicurare la riconciliazione dei dati con i principi contabili regolatori sopra riportati, avendo particolare riguardo alle voci di rilevanza regolatoria, riepilogate al punto 2, lettera b), del presente paragrafo. Anche tali eventuali rettifiche dovranno essere dettagliatamente illustrate nel "Documento di metodologia e rendicontazione".

A titolo di esempio, si riportano di seguito le principali rettifiche di principio:

- a) ricalcolo del Fondo TFR:
  - i) nel bilancio IAS/IFRS il debito per trattamento di fine rapporto è configurabile quale piano a benefici definiti nei confronti dei dipendenti della società (soggetto a valutazione attuariale in base a specifiche ipotesi definite dallo IAS n. 19) per esprimere, in bilancio, il valore attuale del beneficio;
  - ii) tenuto conto che l'art. 2426 del Codice Civile ha espressamente previsto il modello dell'attualizzazione esclusivamente per i crediti e i debiti iscritti in bilancio, il TFR maturato dai lavoratori dipendenti, come riportato nell'OIC 31, è stanziato in bilancio sulla base del valore nominale della passività determinato alla data di chiusura dell'esercizio. Di conseguenza, a fini regolatori si deve procedere a sterilizzare l'effetto della valutazione attuariale;
- b) rettifica effetti contabili dei contratti di leasing:
  - i) nel bilancio IAS/IFRS i contratti leasing comportano, coerentemente a quanto previsto dall'IFRS 16, l'iscrizione iniziale in bilancio nello stato patrimoniale di un'attività materiale o immateriale e, in contropartita, una passività finanziaria di importo pari all'attualizzazione di tutti i pagamenti futuri derivanti dal contratto. L'attività è poi soggetta ad ammortamento sulla base della durata del contratto di locazione;
  - ii) a fini regolatori, coerentemente a quanto previsto dal principio contabile OIC 12, i canoni per contratti di leasing vanno iscritti nel Conto Economico dell'esercizio alla voce B8 "Costi per godimento beni di terzi", provvedendo alla elisione dell'ammortamento ed al contestuale storno della passività finanziaria iscritta tra i debiti;
- c) rettifica effetti IFRIC 12:

- i) in base ai principi contabili internazionali, gli investimenti sull'asset in concessione sono generalmente contabilizzati secondo l'interpretazione IFRIC 12 ("accordi per servizi in concessione"), in cui il concessionario opera come prestatore di servizi afferenti (i) la realizzazione e/o il miglioramento dell'infrastruttura utilizzata per fornire il servizio pubblico e (ii) la gestione e la manutenzione della stessa, per un determinato periodo di tempo. Da ciò deriva che l'attività di costruzione e miglioramento dell'infrastruttura è assimilabile a quella di un'impresa di costruzioni; pertanto, durante il periodo in cui tali servizi sono prestati, i costi e i ricavi da costruzione sono rilevati a conto economico, in contropartita all'incremento della voce patrimoniale dei diritti concessori;
  - ii) a fini regolatori, gli investimenti in beni reversibili non devono essere rappresentati secondo lo schema IFRIC 12 ma sulla base dei principi regolatori richiamati al punto 2 (vedi *supra*); i ricavi e i costi per servizi di costruzione devono essere, pertanto, eliminati;
  - iii) tenuto conto di quanto sopra, andranno rettificati anche i fondi d'ammortamento, nel caso di utilizzo di diverse aliquote di ammortamento rispetto quanto previsto nel caso di adozione dei principi OIC;
- d) Avviamento, nei casi di ammissibilità tariffaria:
- i) in base ai principi contabili internazionali ed in particolare allo IAS 36, tale valore non è ammortizzato ma sottoposto ad un impairment test per verificarne periodicamente la relativa recuperabilità attraverso i ricavi d'esercizio;
  - ii) a fini regolatori, invece, l'avviamento – ove ammissibile ai fini tariffari – deve essere soggetto ad ammortamento secondo un criterio coerente con la sua vita utile che, nel caso generale, è pari alla durata della concessione. Pertanto, a fini regolatori, è necessaria la rilevazione extra-contabile del fondo di ammortamento cumulato alla data di predisposizione degli schemi contabili, nonché l'iscrizione di ammortamenti a quote costanti, oppure ad aliquote differenziate sulla base di criteri oggettivi che riflettano la vita economica del bene e il suo previsto utilizzo, fino alla scadenza del periodo concessorio.
8. Uno schema esemplificativo di prospetto di rappresentazione delle variazioni sopra illustrate, con riferimento al Conto Economico ed allo Stato Patrimoniale è rappresentato nel foglio di lavoro **X2. Variazioni IAS OIC**.
9. È del tutto evidente come la rappresentazione dell'andamento annuale dell'attività secondo i principi contabili internazionali possa produrre un reddito ante imposte differente da quello che scaturirebbe dalla completa applicazione *ex ante* dei principi contabili nazionali, con conseguente diversa consistenza, ad esempio, dell'imposizione fiscale, nonché dei flussi di cassa aziendali.
10. Siccome lo scopo ultimo della contabilità regolatoria – oltre a quello di assicurare una costruzione tariffaria conforme al modello dell'Autorità – è quello di consentire la verifica del mantenimento dell'equilibrio economico-finanziario della concessione a consuntivo (ed in particolare alla scadenza della concessione medesima), è altrettanto evidente che una rappresentazione veritiera della situazione aziendale non possa che fare riferimento alle imposte effettivamente versate, derivanti dal regime contabile adottato dall'impresa (redazione del bilancio secondo gli IAS/IFRS o secondo i principi contabili nazionali OIC). In tal senso sono costruiti i prospetti di Conto finanziario finalizzati alla determinazione del FCFO e del FCFE.
11. Il saldo di partenza, così come determinato, sarà la base (i) per la separazione tra le diverse attività e le diverse tratte gestite, e (ii) per l'assunzione di tutte le variazioni previste dagli atti regolatori.
12. In sostanza, a partire dalla rappresentazione di base (Bilancio di esercizio), in contabilità regolatoria saranno assunti, per ciascuna voce economica e patrimoniale, gli importi che risulteranno: (i) dall'applicazione delle riclassificazioni e rettifiche finalizzate ad assicurare l'omogeneità della rappresentazione contabile con gli operatori che redigono il bilancio d'esercizio secondo i principi contabili nazionali; (ii) dalle variazioni regolatorie previste nei Sistemi tariffari ART (ossia, attraverso l'esclusione delle partite non pertinenti oppure non ammissibili, e a seguito dell'applicazione delle specifiche valutazioni previste dalla disciplina regolatoria).

Dovrà essere assicurata la piena riconciliazione delle evidenze di CoReg, tenuto conto delle variazioni regolatorie, con le evidenze del Bilancio di esercizio, fornendo evidenza della riconciliazione delle partite economiche e patrimoniali nel foglio di lavoro X1.a CoReg RiconcilBilancio.

13. La CoReg, a sua volta, costituisce la base per la costruzione tariffaria, mediante la quale – applicando la disciplina prevista nei Sistemi tariffari ART in riferimento alla determinazione delle componenti Tg, Tk (con eventuali PF) e Toi e alla relativa dinamica temporale sull'orizzonte concessionario – si determinano, nel PFR, i ricavi da traffico che alimenteranno le pertinenti “caselle” del PEF.

#### 4.6.2 Trattamento contabile-regolatorio dei contributi a fondo perduto su beni reversibili

1. I contributi pluriennali a fondo perduto, in conto impianti e in conto capitale, devono essere rilevati a conto economico con un criterio sistematico, gradualmente lungo la vita utile dei cespiti.
2. Sebbene i principi contabili, ed in particolare l'OIC 16 e la normativa fiscale, prevedano due metodi preferenziali di contabilizzazione<sup>3</sup>, ai fini della rappresentazione corretta degli stessi a fini regolatori, è richiesto l'utilizzo del metodo indiretto, considerando il contributo come un ricavo pluriennale anticipato da riscontare.
3. Pertanto:
  - a) le immobilizzazioni dovranno essere riportate nel Conto degli Investimenti al lordo dei contributi a fondo perduto, dando opportuna evidenza della parte di Fondo Ammortamento relativa al contributo stesso;
  - b) nel Conto dei Finanziamenti, alla voce “Contributi relativi a beni reversibili” saranno riportati i risconti passivi pluriennali per la quota di contributo rinviate agli esercizi successivi; tale voce sarà ridotta a seguito di iscrizione graduale, per competenza annua, del relativo rilascio a Conto Economico, da riportare nella voce “Rilascio risconti contributi in c/capitale e c/impianti”;
  - c) gli ammortamenti nel Conto Economico saranno riportati sul costo lordo delle immobilizzazioni, suddividendone l'ammontare nella quota a fondo perduto e nella quota a carico dell'impresa concessionaria.
4. Con questa rappresentazione i contributi sono portati indirettamente a riduzione del costo complessivo perché imputati al Conto Economico nella voce “Altri proventi” per la quota di competenza dell'esercizio.
5. Nel Conto Finanziario redatto con il metodo indiretto, ai fini di una chiara rappresentazione dei flussi, andrà opportunamente stornata la variazione dei risconti pluriennali, per la quota imputata a Conto Economico, in quanto partita non monetaria e riportato nella riga “Contributi relativi a beni reversibili” l'importo percepito.

#### 4.6.3 Rappresentazione di accantonamenti ed utilizzi dei fondi manutenzione

1. I fondi di ripristino e sostituzione relativi alle infrastrutture autostradali (o fondo di rinnovo e simili), hanno la funzione di mantenere e/o di ripristinare la capacità produttiva originaria dei beni gratuitamente devolvibili sia per mantenerne inalterata la capacità produttiva, sia per devolverli, alla scadenza della concessione, all'Ente concedente in buono stato di funzionamento. I relativi costi, pertanto, non sono capitalizzabili ma concorrono al

<sup>3</sup> Ci si riferisce a:

- metodo diretto, il quale prevede che i contributi sono portati a diretta riduzione del costo delle immobilizzazioni cui si riferiscono nello Stato Patrimoniale, rilevando di conseguenza a Conto Economico quote di ammortamento inferiori rispetto all'importo dell'immobilizzazione al lordo dei contributi percepiti;

- metodo indiretto, con il quale i contributi percepiti sono portati indirettamente a riduzione del costo da imputare gradualmente a Conto Economico attraverso la contabilizzazione delle immobilizzazioni al valore lordo, l'iscrizione di risconti pluriennali nel Passivo dello Stato Patrimoniale e il sistematico rilascio a Conto Economico, lungo l'arco della vita utile delle immobilizzazioni, della quota annua del contributo di competenza.

Tecnicamente l'iscrizione del contributo nella voce dei Risconti passivi che si riduce in ogni periodo con accredito del relativo rilascio a Conto Economico consente di mantenere il costo dell'immobilizzazione al lordo dei contributi, ma produce gli stessi effetti sull'utile dell'esercizio e sul patrimonio netto della contabilizzazione del contributo come riduzione del costo.

risultato d'esercizio mediante accantonamenti sistematici in quanto interventi ciclici, distribuiti per la durata della concessione e calcolati a fronte di una stima degli specifici costi per manutenzione, rinnovi, sicurezza e simili.

2. Gli accantonamenti a tale fondo, che sostanzialmente rappresentano la stima degli oneri che deriveranno da un singolo ciclo di interventi, sono determinati in funzione dell'usura e vetustà dell'infrastruttura autostradale in essere alla chiusura dell'esercizio e, quindi, degli interventi programmati ed opportunamente articolati nel tempo, tenendo conto, qualora significativa, della componente finanziaria legata al trascorrere del tempo.
3. A seguito di questa impostazione, gli accantonamenti sono iscritti al valore rappresentativo della migliore stima dell'ammontare che l'impresa concessionaria pagherebbe per estinguere l'obbligazione ovvero per trasferirla a terzi alla data di chiusura dell'esercizio. Se l'effetto dell'attualizzazione è significativo, gli accantonamenti sono determinati attualizzando i flussi finanziari futuri attesi ad un tasso di sconto che riflette la valutazione corrente di mercato del costo del denaro e del rischio specifico dell'obbligazione.
4. Gli oneri sostenuti nell'esercizio per l'estinzione dell'obbligazione sono portati a diretta riduzione dei fondi precedentemente accantonati. Al fine del corretto calcolo della componente tariffaria di gestione, hanno rilevanza solamente gli utilizzi, calcolati sulla base della media storica.
5. I costi per manutenzione ordinaria ricorrente, invece, sono rilevati nel Conto Economico al momento del relativo sostenimento e, pertanto, non hanno impatto sul fondo.
6. Ai fini di una rappresentazione regolatoria corretta, gli effetti, come sopra determinati, sono rilevati in Conto Economico con le seguenti modalità:
  - a) nelle relative voci di Accantonamento, anche relativamente agli effetti dell'aggiornamento delle stime derivanti dalle valutazioni di carattere tecnico (ammontare degli interventi da realizzare e tempistica prevista degli stessi) e della variazione del tasso di attualizzazione utilizzato rispetto a quello dell'esercizio precedente;
  - b) nella voce "Altri proventi (oneri) finanziari netti", con riferimento all'eventuale effetto del trascorrere del tempo, calcolato sulla base del valore del fondo e del tasso di interesse utilizzato per l'attualizzazione del fondo alla data di bilancio dell'esercizio precedente;
  - c) al momento del sostenimento degli oneri dell'intervento, i costi sono rilevati per natura nelle singole voci del Conto Economico dell'esercizio e le voci relative agli utilizzi accolgono, appunto, l'utilizzo del fondo precedentemente accantonato, per evitare un *double counting* dei costi di gestione.
7. Nel Conto dei Finanziamenti troverà, invece, accoglimento l'importo complessivo del fondo che dovrà azzerarsi al termine della concessione.
8. L'impresa concessionaria, nel *Documento di metodologia e rendicontazione*, dovrà fornire dettagliata evidenza, per ciascuna categoria prevista di manutenzione ordinaria:
  - a) delle specifiche valutazioni di carattere tecnico e della correlazione con le conoscenze e tecnologie disponibili, con la situazione attuale e previsionale del traffico autostradale;
  - b) della durata stimata del ciclo dell'intervento di ripristino o sostituzione;
  - c) dello stato di conservazione delle opere, raggruppando gli interventi in classi omogenee in relazione al grado di usura dell'infrastruttura e al numero di anni residui fino all'intervento previsto;
  - d) delle modalità di determinazione dei costi per ciascuna classe omogenea, sulla base degli elementi documentati verificabili alla data e degli interventi comparabili;
  - e) del valore complessivo stimato degli interventi, suddivisi nei cicli di cui sopra;
  - f) del valore complessivo del fondo e dell'eventuale attualizzazione, nonché della successiva revisione delle stime a consuntivo.

#### 4.6.4 Rappresentazione e calcolo delle imposte

1. Le imposte sul reddito devono essere rappresentate sulla base di una realistica stima degli oneri di imposta da assolvere, in conformità alle disposizioni in vigore e tenendo conto delle variazioni in aumento e diminuzione previste a partire dal risultato ante imposte regolatorio.
2. Negli schemi contabili, ed in particolare nel Conto Economico, è richiesta la suddivisione delle imposte nelle seguenti voci:
  - a) imposte correnti (IRES corrente e IRAP corrente): sono le imposte dovute sul reddito imponibile d'esercizio e comprendono anche le eventuali sanzioni pecuniarie e gli interessi maturati attinenti ad eventi dell'esercizio (nei documenti di accompagnamento vanno dettagliati i principali fenomeni che hanno concorso al relativo ammontare);
  - b) imposte anticipate/differite: la voce accoglie la variazione netta dei saldi relativi a imposte anticipate (crediti d'imposta che si manifesteranno negli anni futuri) e imposte differite (debiti d'imposta che si manifesteranno negli anni futuri); essa comprende le nuove rilevazioni (iscrizione di imposte differite e riconoscimento di imposte anticipate), gli utilizzi/assorbimenti delle differenze temporanee, le revisioni del valore iscritto delle imposte anticipate (svalutazioni o riprese per mutata recuperabilità) e gli effetti delle variazioni di aliquota.

Ai fini dell'imputazione contabile, l'effetto è rilevato in questa specifica voce del conto economico, salvo il caso in cui la posta cui si riferisce sia contabilizzata a patrimonio netto o tra le altre componenti di conto economico complessivo; in tali circostanze, anche le correlate imposte anticipate o differite sono imputate nelle medesime voci.

Con particolare riferimento alle imposte anticipate e differite, va data ampia evidenza, nella documentazione di accompagnamento, delle stime per l'iscrizione e l'assorbimento, dettagliando le fattispecie che concorrono alla loro formazione e dando separata evidenza, ad esempio per le imposte anticipate, dell'articolazione temporale dell'iscrizione, dell'eventuale revisione del valore di carico e dell'assorbimento.
  - c) Altre imposte: sono comprensive, ad esempio, delle imposte relative ad anni precedenti e dei relativi oneri accessori (interessi e sanzioni). La voce comprende anche la differenza positiva (o negativa) tra l'ammontare dovuto a seguito della definizione di un contenzioso o di un accertamento rispetto al valore del fondo accantonato in esercizi precedenti, nonché i proventi da consolidato fiscale.

#### 4.7 Strumenti analitici di verifica contabile e regolatoria

1. Al fine di permettere all'Autorità di esercitare le attività di controllo sulla corretta applicazione delle disposizioni contenute nelle presenti Linee Guida, è **tassativamente richiesto al concessionario di predisporre alcuni strumenti analitici di verifica contabile e regolatoria, in formato editabile, da allegare obbligatoriamente al Documento di metodologia e rendicontazione, di cui costituiscono parte integrante e sostanziale**.
2. In particolare:
  - a) per il **Conto Economico**: con particolare riferimento ai costi operativi è richiesta la trasmissione di una tabella basata su un tracciato record che, a partire dalle singole rilevazioni contabili, fornisca evidenza, al massimo livello di disaggregazione:
    - i) della mappatura dei conti di contabilità generale ed analitica rispetto alle voci regolatorie richieste,
    - ii) dei saldi che sono andati a comporre il bilancio d'esercizio,
    - iii) delle allocazioni per attività, nonché
    - iv) delle eventuali variazioni regolatorie apportate;

- b) per il **Conto Investimenti**: con particolare riferimento alle immobilizzazioni (reversibili e non reversibili, materiali e immateriali), è richiesta la trasmissione di una tabella basata su un tracciato record che, in relazione ai singoli movimenti contabili, distinti per cespiti e/o per intervento, e a partire dal costo storico iniziale di periodo, permetta una completa ricostruzione, ivi comprese le allocazioni per attività, delle seguenti partite, al massimo livello di disaggregazione:
- i) gli incrementi per investimenti realizzati nell'esercizio;
  - ii) gli incrementi per investimenti non remunerati;
  - iii) l'iscrizione dei contributi a fondo perduto;
  - iv) le rivalutazioni;
  - v) le svalutazioni;
  - vi) le riclassifiche contabili;
  - vii) i decrementi per dismissioni;
  - viii) la variazione dei fondi d'ammortamento per la quota dell'esercizio;
  - ix) il fondo ammortamento dell'esercizio;
  - x) il saldo finale di bilancio prima delle variazioni regolatorie;
  - xi) le eventuali variazioni regolatorie apportate.

## 4.8 Dati tecnici e relativi al traffico

---

### 4.8.1 Generalità

- La tabella “X3 Dati tecnici-traffico” include le informazioni di carattere tecnico necessarie per le analisi quantitative di prerogativa dell’Autorità.

### 4.8.2 Dati di natura tecnica

- La rilevazione deve essere effettuata a livello di tratta, secondo le modalità indicate *supra*, nelle more di quanto specificato nel Paragrafo 4.4.1, al punto 6.
- Nel caso in cui un’impresa gestisca più di una tratta, il concessionario è tenuto ad indicare i dati dando evidenza dei valori della singola tratta, servendosi di fogli di lavoro di appoggio che replichino la struttura di quelli inclusi nel foglio “X3 dati tecnici e di traffico”, da allegare al *Documento di metodologia e rendicontazione*.

**Tabella 11.** Dati tecnici

<i>Titolo</i>	<i>Descrizione</i>
<b>Dati tecnici</b>	
- Estesa chilometrica a tariffa di pianura	Km di autostrada sottoposti a pedaggio con tariffa di pianura. Il dato è da fornire come somma dei due sensi di marcia (andata+ritorno).
- Estesa chilometrica a tariffa di montagna	Km di autostrada sottoposti a pedaggio con tariffa di montagna. Il dato è da fornire come somma dei due sensi di marcia (andata+ritorno).
Km di gallerie (> 100 mt)	km di gallerie con lunghezza superiore ai 100 mt. Il dato è da fornire come somma dei due sensi di marcia (andata+ritorno) e in relazione alla rete a pedaggio.
Km di ponti e viadotti (>100 mt)	km di ponti e viadotti con lunghezza superiore ai 100 mt. Il dato è da fornire come somma dei due sensi di marcia (andata+ritorno) e in relazione alla rete a pedaggio.
Km di rete a 2 corsie	Km di rete a pedaggio a 2 corsie (andata+ritorno).
Km di rete a 3 corsie	Km di rete a pedaggio a 3 corsie (andata+ritorno).
Km di rete a 4 o più corsie	Km di rete a pedaggio a 4 o più corsie (andata+ritorno).
Km di corsie di emergenza	Km di corsie di emergenza relativa alla rete a pedaggio (andata+ritorno).
Km pedaggiati – sistema aperto	Km di rete relativi a tratte autostradali per le quali l’esazione del pedaggio avviene attraverso portali posizionati sull’infrastruttura dotati di apparecchiature in grado di rilevare i veicoli ed effettuare la corretta classificazione in base a parametri fisici oggettivi. La percorrenza è calcolata in maniera corrispondente al tratto percorso.
Km pedaggiati – sistema semichiuso	Km di rete relativi a tratte autostradali per le quali l’esazione del pedaggio avviene attraverso stazioni di esazione con piste canalizzate dotate di apparecchiature in grado di rilevare i veicoli, effettuarne la corretta classificazione in base a parametri fisici oggettivi e associare alla percorrenza una lunghezza. La percorrenza può essere calcolata in maniera corrispondente al tratto percorso (nel caso di unicità di percorso che insiste sulla stessa stazione di esazione) oppure assegnata su base convenzionale, nel caso di alternative di percorso che insistono sulla stessa stazione di esazione.
Km pedaggiati – sistema chiuso	Km di rete relativi a tratte autostradali per le quali l’esazione del pedaggio avviene attraverso stazioni di uscita con piste canalizzate dotate di apparecchiature in grado di rilevare i veicoli, effettuarne la corretta classificazione in base a parametri fisici oggettivi e di calcolare la distanza chilometrica relativa alla percorrenza effettuata. La percorrenza è determinata dal passaggio del veicolo da due punti di rilevazione (stazioni di entrata e di uscita) della infrastruttura stessa collegati all’autostrada mediante svincoli e dotati di canalizzazione del traffico e di sbarre. In queste stazioni avviene la rilevazione e classificazione automatica del veicolo in transito.
IPAV	Indicatore della qualità dello stato della pavimentazione, ossia del livello di rugosità e regolarità superficiale (compreso tra 0 e 100).
IS	indice che valuta l’incidentalità/sicurezza della tratta autostradale, dato dal rapporto tra numero di incidenti e volume di traffico (compreso tra 0 e 100).

<i>Titolo</i>	<i>Descrizione</i>
N. di stazioni di esazione	N. di caselli autostradali per il pagamento del pedaggio con sistema a barriera.
N. di porte	Somma di tutte le porte presenti in ciascuna stazione di esazione.
N. porte manuali	N. di porte che consentono il pagamento del pedaggio in contanti ad un addetto all'esazione.
N. di portali <i>free flow</i>	N. di portali per il pagamento del pedaggio installati lungo il percorso autostradale, al di fuori delle stazioni di esazione.

3. Le definizioni di sistema aperto, sistema chiuso e sistema semi-chiuso sopra riportate sono riprese dalla delibera ART n. 132/2024 e devono essere interpretate in modo pienamente coerente con il relativo quadro regolatorio in materia di diritti degli utenti e carte dei servizi. Le presenti Linee Guida utilizzano tali categorie esclusivamente quale chiave di classificazione della rete e dei sistemi di esazione ai fini della rappresentazione contabile, senza introdurre modifiche o integrazioni di carattere definitorio. In caso di futuri aggiornamenti o precisazioni delle predette definizioni da parte dell'Autorità, le medesime si intendono automaticamente richiamate ai fini del presente Manuale, salvo diversa esplicita previsione.

**Tabella 12.** Numerosità del personale

<i>Titolo</i>	<i>Descrizione</i>
<b>Numerosità del personale</b>	
Addetti riscossione – I trimestre	N. addetti alla riscossione a tempo determinato e indeterminato nel I trimestre.
Addetti riscossione – II trimestre	N. addetti alla riscossione a tempo determinato e indeterminato nel II trimestre.
Addetti riscossione – III trimestre	N. addetti alla riscossione a tempo determinato e indeterminato nel III trimestre.
Addetti riscossione – IV trimestre	N. addetti alla riscossione a tempo determinato e indeterminato nel IV trimestre.
Addetti manutenzione – I trimestre	N. addetti alla manutenzione a tempo determinato e indeterminato nel I trimestre.
Addetti manutenzione – II trimestre	N. addetti alla manutenzione a tempo determinato e indeterminato nel II trimestre.
Addetti manutenzione – III trimestre	N. addetti alla manutenzione a tempo determinato e indeterminato nel III trimestre.
Addetti manutenzione – IV trimestre	N. addetti alla manutenzione a tempo determinato e indeterminato nel IV trimestre.
Addetti sicurezza – I trimestre	N. addetti alla sicurezza a tempo determinato e indeterminato nel I trimestre.
Addetti sicurezza – II trimestre	N. addetti alla sicurezza a tempo determinato e indeterminato nel II trimestre.
Addetti sicurezza – III trimestre	N. addetti alla sicurezza a tempo determinato e indeterminato nel III trimestre.
Addetti sicurezza – IV trimestre	N. addetti alla sicurezza a tempo determinato e indeterminato nel IV trimestre.
Altri addetti operativi – I trimestre	N. addetti operativi a tempo determinato e indeterminato nel I trimestre.
Altri addetti operativi – II trimestre	N. addetti operativi a tempo determinato e indeterminato nel II trimestre.
Altri addetti operativi – III trimestre	N. addetti operativi a tempo determinato e indeterminato nel III trimestre.
Altri addetti operativi – IV trimestre	N. addetti operativi a tempo determinato e indeterminato nel IV trimestre.
Personale commerciale – I trimestre	Numerosità del personale commerciale a tempo determinato e indeterminato nel I trimestre.
Personale commerciale – II trimestre	Numerosità del personale commerciale a tempo determinato e indeterminato nel II trimestre.
Personale commerciale – III trimestre	Numerosità del personale commerciale a tempo determinato e indeterminato nel III trimestre.
Personale commerciale – IV trimestre	Numerosità del personale commerciale a tempo determinato e indeterminato nel IV trimestre.
Personale amministrativo – I trimestre	Numerosità del personale amministrativo a tempo determinato e indeterminato nel I trimestre.
Personale amministrativo – II trimestre	Numerosità del personale amministrativo a tempo determinato e indeterminato nel II trimestre.
Personale amministrativo – III trimestre	Numerosità del personale amministrativo a tempo determinato e indeterminato nel III trimestre.
Personale amministrativo – IV trimestre	Numerosità del personale amministrativo a tempo determinato e indeterminato nel IV trimestre.

**Tabella 13.** Aree di servizio

<i>Titolo</i>	<i>Descrizione</i>
<b>Aree di servizio</b>	
N. aree di servizio o aree interessate da affidamenti	Numero di aree attive nelle quali vengono erogati servizi di distribuzione di carbolubrificanti e/o attività commerciali e ristorative e/o servizi di ricarica dei veicoli elettrici.
N. aree di sosta	Numero di aree attive nelle quali non sono erogati carburante e/o servizi di ricarica dei veicoli elettrici, ma sono presenti attività commerciali e ristorative.
Carburanti erogati con misurazione a lt (litri/000)	Migliaia di litri di carbolubrificanti qualora la royalty sia pagata dal subconcessionario proporzionalmente ai litri erogati.
Carburanti erogati con misurazione a kg (kg/000)	Migliaia di chilogrammi di carbolubrificanti qualora la royalty sia pagata dal subconcessionario proporzionalmente ai chilogrammi erogati.
Carburanti erogati con misurazione a mc (mc/000)	Migliaia di metri cubi di carbolubrificanti qualora la royalty sia pagata dal subconcessionario proporzionalmente ai metri cubi erogati.
Erogato ricarica elettrica (Kwh/000)	Migliaia di Kwh di energia per la ricarica elettrica erogata.
Fatturato netto carburanti (Euro/000)	Fatturato (in migliaia di euro) delle subconcessioni di carburanti al netto del canone ANAS.
Fatturato netto ricarica elettrica (Euro/000)	Fatturato (in migliaia di euro) delle subconcessioni di ricarica elettrica al netto del canone ANAS.
Fatturato netto ristorazione/bar/market (Euro/000)	Fatturato (in migliaia di euro) delle subconcessioni di ristorazione/bar/market al netto del canone ANAS.
Altro fatturato netto (Euro/000)	Fatturato (in migliaia di euro) delle subconcessioni derivanti da altre attività, diverse da quelle sopra elencate, al netto del canone ANAS.

#### 4.8.3 Dati relativi al traffico e ai ricavi

1. I dati a consuntivo relativi al traffico (espressi in migliaia di veicoli\*km) e ai relativi ricavi netti (espressi in migliaia di euro) devono essere indicati mensilmente, distinguendo il traffico, secondo la classe A, la classe B, la classe 3, la classe 4 e la classe 5.
2. La somma algebrica del traffico afferente alle 5 classi nei 12 mesi corrisponde al totale del traffico pagante.
3. Il traffico relativo ai transiti eccezionali deve essere incluso nei dati di cui al punto 1, ma deve esserne anche fornita separata evidenza nell'apposita riga "di cui: transiti eccezionali".
4. Per ognuna delle classi di traffico deve inoltre essere indicato l'ammontare di traffico (in migliaia di veicoli\*km) di traffico annuale non pagante che, sommato al traffico annuale pagante, fornisce il dato relativo al traffico totale annuale per classe di veicolo (in migliaia di veicoli\*km).
5. I dati relativi ai volumi di traffico saranno dunque rilevati secondo il seguente schema:

**Tabella 14.** Dati relativi al traffico

	Veicoli*km per classi tariffarie (in migliaia)					
	A	B	3	4	5	Totale
Gennaio						
Febbraio						
Marzo						
Aprile						
Maggio						
Giugno						
Luglio						
Agosto						
Settembre						
Ottobre						
Novembre						
Dicembre						
<b>Totale traffico pagante</b>						
<i>di cui: transiti eccezionali</i>						
Traffico annuale non pagante						
<b>Totale traffico</b>						

6. I ricavi relativi ai volumi di traffico pagante sono rilevati con la stessa matrice mese-classe dei volumi di traffico. Il totale annuo per classe di detti ricavi deve quadrare col dato relativo ai proventi lordi da transiti ordinari, suddivisi per classe, di cui alla sezione 4.4.3.2 relativa al Conto Economico.
7. I ricavi da pedaggio relativi ai transiti eccezionali devono essere inclusi nei dati di cui al punto 6, ma deve esserne anche fornita separata evidenza nell'apposita riga "di cui: ricavi da tariffa ordinaria su transiti eccezionali". Inoltre, per ognuna delle classi di traffico deve essere indicato l'ammontare degli introiti aggiuntivi (cd "proventi/indennizzi") derivanti da detti transiti eccezionali.
8. I dati di ricavo sono dunque rilevati secondo il seguente schema:

**Tabella 15.** Dati relativi ai ricavi

	Ricavi da pedaggio per classi tariffarie (in migliaia)					
	A	B	3	4	5	Totale
Gennaio						
Febbraio						
Marzo						
Aprile						
Maggio						
Giugno						
Luglio						
Agosto						
Settembre						
Ottobre						
Novembre						
Dicembre						
<b>Totale ricavi da pedaggio</b>						
<i>di cui: ricavi da tariffa ordinaria su transiti eccezionali</i>						
<b>Proventi/indennizzi da transiti eccezionali</b>						

#### 4.9 Dati relativi agli arrotondamenti delle tariffe

1. La tabella “X4 Arrotondamenti” contiene, al massimo livello di disaggregazione possibile, le informazioni relative ai ricavi da traffico conseguiti nell’anno di riferimento, tenuto conto della tariffa unitaria media – prima e dopo il relativo arrotondamento – applicata a ciascuna coppia origine-destinazione generata da una specifica stazione di entrata e di uscita per ciascuna delle classi veicolari oggetto di modulazione tariffaria.
2. Il totale dei ricavi da traffico scaturente da detta tabella deve risultare coerente con quello rilevabile negli schemi contabili e con quello inserito fra i dati tecnici e di traffico.

## 5. STRUMENTI DI COSTRUZIONE TARIFFARIA

1. La presente sezione delle Linee guida individua, per tutte le società concessionarie autostradali soggette all'applicazione delle misure di cui alle delibere n. 240/2025 (START 2025) e n. 241/2025 (START 2024), le modalità di rilevazione e trasmissione delle grandezze tecniche, economiche, patrimoniali e finanziarie necessarie per la definizione dei Piani Finanziari Regolatori e dei Piani Economici Finanziari, nonché per il calcolo degli indicatori di equilibrio economico-finanziario delle concessioni, da effettuarsi *ex ante* per ciascun periodo regolatorio.

### 5.2 Premessa

#### 5.2.1 Generalità

1. Lo strumento di costruzione tariffaria è concepito per consentire all'Autorità:
  - a) di eseguire le valutazioni di competenza in occasione del rilascio dei pareri relativi all'affidamento in concessione e all'aggiornamento/revisione dei PEF, nell'ambito dei pertinenti procedimenti come definiti negli atti di regolazione;
  - b) di effettuare le prescritte verifiche, secondo le modalità e i termini parimenti stabiliti negli atti di regolazione, in ordine al mantenimento dell'equilibrio economico-finanziario, durante l'intera durata della concessione.

Al tempo stesso, lo strumento costituisce un valido elemento di supporto per il concedente e il concessionario, ai fini di agevolarne l'attività di elaborazione e validazione della proposta tariffaria, nell'ambito dei citati procedimenti.
2. Lo strumento è strutturato, in prima stesura, in una articolata cartella di lavoro in formato Microsoft Excel, la cui struttura è esplicitata nel foglio "Sommario", che contiene anche i link ai moduli specifici.
3. All'interno di ciascun modulo, la struttura per accogliere i dati:
  - a) è adattabile alle tempistiche della singola concessione (Anno di prima applicazione del sistema tariffario ART, articolazione dei periodi regolatori e rispettivi Anno base e Anno ponte, termini di scadenza della concessione);
  - b) è caratterizzata da campi soggetti a compilazione controllata (celle bloccate).
4. Le celle dei fogli di lavoro che contengono valori numerici sono caratterizzate da una specifica codifica di formato e colore, sulla base della seguente classificazione:

Figura 2 Codifica di formato e colore dei dati numerici contenuti nel tool

Legenda	
Input del concessionario	1.000
Campo calcolato:	
Livello 1	1.000
Livello 2	1.000
Livello 3	1.000
Livello 4	1.000
Macro	1.000
Campo desunto da altro foglio di lavoro:	
Livello 1	1.000
Livello 2	1.000
Campo di controllo (check):	
Livello 1	1.000
Livello 2	1.000
Campo non compilabile o nullo	
Campo con valore stabilito da ART	1.000

5. Ai fini della costruzione tariffaria e della predisposizione del PFR, dal punto di vista del concessionario, i principali input necessari ad implementare il modello predisposto dall'Autorità possono essere classificati in endogeni ed esogeni:
  - a) elementi endogeni: la contabilità regolatoria all'anno base; le previsioni di traffico (comunque soggette alle verifiche di competenza del concedente); il Piano degli investimenti ed il relativo cronoprogramma (comunque soggetti all'approvazione del concedente);
  - b) elementi esogeni: tasso di inflazione programmato; tasso di remunerazione del capitale investito (WACC); obiettivo di incremento di produttività da efficientamento; valori di soglia per gli indicatori specifici di qualità e per il *revenue sharing*.
6. Con riguardo, invece, al PEF, le misure regolatorie adottate con le delibere n. 240/2025 (START 2025) e n. 241/2025 (START 2024), di cui i presenti schemi di costruzione tariffaria seguono i dettami, intendono replicare, con le opportune integrazioni, la metodologia definita dal MIT, di concerto con il MEF, con lo schema Dicoter.
7. I dati richiesti con lo strumento di costruzione tariffaria sono classificabili in:
  - a) informazioni a consuntivo relative al periodo regolatorio cessante e a quelli precedenti, nonché all'Anno base del nuovo periodo regolatorio (queste ultime a partire dal contenuto del fascicolo di contabilità regolatoria), a supporto del calcolo delle grandezze assunte nei medesimi PFR e PEF.
  - b) informazioni a carattere programmatico/previsionale (tra le quali: previsioni di traffico, programmazione degli investimenti, assunzioni di carattere finanziario), confluenti nel PFR e nel PEF, anche al fine del conseguente calcolo degli indicatori di equilibrio economico-finanziario della concessione.
8. Il livello di dettaglio richiesto ai concessionari al momento dell'affidamento della concessione, nonché nella fase di aggiornamento/revisione quinquennale, è commisurato alle esigenze istruttorie di ART, e pertanto sarà superiore rispetto a quello necessario per gli ordinari adempimenti annuali.

### 5.2.2 Principi generali di definizione degli elementi essenziali ai fini della costruzione tariffaria

1. Le Misure regolatorie indicate alla delibera n. /2026 prevedono esplicitamente che il concessionario, nella Relazione di accompagnamento alla documentazione predisposta nell'ambito delle procedure di rilascio dei Pareri

di cui ai Sistemi tariffari START 2024 e START 2025 in occasione dell'elaborazione e dell'aggiornamento/revisione del PEF e del PFR, nonché alla scadenza della concessione, fornisca ogni possibile evidenza, anche quantitativa (attraverso prospetti che pongano a confronto i differenti scenari analizzati in rapporto a quello prescelto), con riguardo alle valutazioni effettuate sull'ottimale distribuzione temporale degli investimenti programmati, coniugata ad un'efficiente articolazione dei piani di ammortamento delle opere, al fine di una definizione dei costi ammissibili per ciascuna annualità in relazione alla componente tariffaria di costruzione – inclusi quelli scaturenti dall'eventuale applicazione del meccanismo di poste figurative – che permettano uno sviluppo di tale componente tariffaria di per sé armonico e sostenibile per l'utenza, come disposto dai Sistemi tariffari START 2024 e START 2025.

2. A tal fine, si evidenzia che il sistema tariffario concepito dall'Autorità persegue l'interesse pubblico attraverso la previsione di un articolato *set* di strumenti regolatori finalizzati ad affrontare, in modo strutturato e trasparente, il "conflitto" intrinseco tra:
  - a) esigenza di mantenere la tariffa entro livelli sostenibili per gli utenti;
  - b) esigenza di realizzare rilevanti investimenti infrastrutturali;
  - c) necessità di garantire l'equilibrio economico-finanziario della concessione.

Il modello assume esplicitamente che tale *trade-off* non possa essere risolto una volta per tutte *ex ante*, ma debba essere gestito dinamicamente nel tempo, attraverso un processo decisionale iterativo periodico, trasparente e verificabile, mediante il quale siano resi esplicativi i vincoli reali del sistema, ponendo al centro dei meccanismi regolatori il vincolo di sostenibilità tariffaria, da assumere quale principio essenziale di tutela dell'interesse pubblico costituendo, in tal senso, l'obiettivo prioritario da conseguire.

In tale prospettiva, per garantire uno sviluppo ordinato e sostenibile del sistema, è prioritario valutare la *capienza tariffaria annuale disponibile*, determinata dal livello tariffario di partenza, dalla sua evoluzione annua lungo il residuo periodo concessorio e dai volumi di traffico attesi. Dal confronto di questo indicatore con i costi ammissibili da recuperare, possono discendere due opposti scenari operativi:

- a) se la capienza risultasse inferiore ai costi, si genererebbe uno squilibrio con effetti negativi da colmare nelle annualità successive;
  - b) se, di contro, la capienza fosse superiore ai costi, esisterebbe margine per riassorbire eventuali squilibri pregressi o, in via preferenziale, per riduzioni tariffarie a beneficio degli utenti, almeno in termini reali.
3. Nel contesto sopra illustrato, il concedente dovrebbe essere posto in condizione di valutare analiticamente gli scostamenti annui fra la *capienza tariffaria annua disponibile* e i costi ammissibili di cui è necessario prevedere il recupero, al fine di verificare l'utilizzo efficiente dei ricavi generati dall'applicazione dei pedaggi, minimizzando il ricorso al meccanismo di poste figurative, attraverso il consapevole esercizio delle seguenti opzioni:
  - a) dimensionamento ottimale della durata della concessione e dei correlati piani di investimento, alla luce di un opportuno bilanciamento, nell'orizzonte concessorio, fra i ricavi generati dal traffico dell'infrastruttura assentita e l'onere economico degli interventi da realizzare sugli *asset* reversibili alla scadenza della concessione stessa;
  - b) adeguata distribuzione temporale della programmazione pluriennale riferibile alla spesa per investimenti, sulla base dei flussi di cassa generati dalla gestione autostradale, al fine di evitare quanto più possibile l'insorgere di squilibri di sistema e la conseguente necessità di ricorrere al meccanismo di poste figurative, strumento suscettibile, per sua stessa natura, di limitare la sostenibilità a lungo termine dei livelli tariffari;
  - c) adozione di opportuni criteri di ammortamento del capitale investito netto afferente agli stessi *asset* reversibili, utilizzando in modo adattivo le forme di flessibilità ammesse dal modello regolatorio, che includono il ricorso al criterio delle vite utili regolatorie e l'eventuale appostamento di un ragionevole valore di subentro alla scadenza della concessione.

4. Conseguentemente, il concessionario è tenuto a fornire documentazione esaustiva e dettagliata, finalizzata all'esercizio di dette opzioni. Sotto tale profilo, costituiscono grandezze rilevanti ai fini delle valutazioni del concedente, almeno i seguenti indicatori:
  - a) tariffa unitaria media attualmente praticata e rispettivo tasso di variazione previsto annualmente fino alla scadenza della concessione, da confrontare con il tasso di inflazione programmata afferente al medesimo arco temporale;
  - b) consistenza attuale del Capitale investito netto regolatorio relativo agli *asset reversibili* e rispettiva dinamica di variazione percentuale annua sull'orizzonte concessorio, in ragione della programmazione temporale degli investimenti;
  - c) consistenza annua e rispettiva dinamica di variazione percentuale, attraverso l'opportuno utilizzo dei criteri previsti dalle Misure regolatorie di cui ai Sistemi tariffari START 2024 e START 2025, dei costi di capitale afferenti alla spesa per investimenti e correlati al recupero/rimborso del capitale di debito e alla remunerazione capitale di rischio, con separata evidenza dei dati afferenti agli ammortamenti;
  - d) saldo attuale e dinamica sull'orizzonte concessorio delle poste figurative previste annualmente, in applicazione del pertinente meccanismo previsto dalle Misure regolatorie di cui ai Sistemi tariffari START 2024 e START 2025, per la componente tariffaria di costruzione;
  - e) andamento annuale del rapporto fra i costi di capitale afferenti alla componente tariffaria di costruzione e la *capienza tariffaria annuale disponibile*;
  - f) andamento annuale del rapporto fra il saldo progressivo di poste figurative e la *capienza tariffaria annuale disponibile*.
5. Sulla base – *inter alia* – delle evidenze fornite dal concessionario, il concedente esercita le proprie funzioni di governo sostanziale del sistema autostradale nazionale, orientato alla tutela dell'interesse pubblico di medio/lungo periodo, attraverso il bilanciamento di molteplici obiettivi di *policy*, potenzialmente confliggenti tra loro, che includono, tra gli altri:
  - a) la tutela degli utenti autostradali, attraverso il contenimento della crescita tariffaria e la prevedibilità dei livelli di pedaggio nel tempo;
  - b) la garanzia della sicurezza e della qualità del servizio, assicurando tra l'altro che gli investimenti ritenuti necessari per il mantenimento della sicurezza e della funzionalità dell'infrastruttura vengano effettivamente realizzati;
  - c) la sostenibilità economico-finanziaria delle concessioni lungo l'intero orizzonte temporale, evitando inoltre che eventuali squilibri accumulati nel breve termine si traducano in eccessivi oneri futuri, tanto per gli utenti autostradali quanto per il concedente stesso alla scadenza della concessione;
  - d) la prevenzione di potenziali comportamenti opportunistici da parte dei concessionari, conseguente alla possibilità/necessità di rinviare nel tempo il riconoscimento tariffario dei costi.

#### 5.2.3 Raccolta format costruzione tariffaria – piattaforma informatica

1. La trasmissione del format di costruzione tariffaria dovrà essere effettuata esclusivamente attraverso l'apposita area di interscambio “**Format costruzione tariffaria - [anno]**” accessibile attraverso il [Portale servizi on-line](#) dell'Autorità alla voce “**ARIN - Aree interscambio**”.
2. Se non già precedentemente registrati, i destinatari della raccolta dati dovranno individuare una o più persone di riferimento che dovranno procedere alla registrazione sul portale utilizzando il seguente link: [Portale servizi on-line](#). Una volta effettuata la registrazione, i destinatari della raccolta dati dovranno accreditarsi come operatore economico accedendo alla funzione “Accreditati come azienda per accedere ai servizi on-line dedicati” e utilizzando il token per accedere al portale dell'Autorità, già in possesso dell'impresa. Le istruzioni di accesso e accreditamento al portale sono anche disponibili al link [Manuale utente](#).

3. Una volta effettuato l'accesso all'area di interscambio, caricare il file Excel (tool fornito da ART), compilato in ogni sua parte, insieme alla relazione di accompagnamento e agli eventuali ulteriori allegati.
4. Una volta caricati tutti i file richiesti, occorre finalizzare la trasmissione tramite il pulsante "invia e protocolla".
5. Ad esito dell'invio verrà restituito il numero di protocollo rilasciato dal sistema di protocollo ART come ricevuta dell'avvenuta trasmissione.

## 5.3 Contenuti del tool

### 5.3.1 Fogli di lavoro di input

#### 5.3.1.1. Generalità

1. Lo strumento di costruzione tariffaria include, innanzi tutto, una serie di fogli di lavoro finalizzati all'imputazione dei dati di partenza per la successiva costruzione tariffaria, l'elaborazione del PEF e il calcolo degli indicatori di equilibrio economico-finanziario.
2. I fogli di lavoro inseriti nel *tool* a tale scopo sono descritti nei paragrafi seguenti.

#### 5.3.1.2. Y0.1 – dati generali

1. In questo foglio vanno inseriti:
  - a) i **termini** e le **scadenze** relativi alla concessione e alla successione dei periodi regolatori;
  - b) i principali **input esogeni** che influiscono sulla dinamica tariffaria del periodo regolatorio in corso (inflazione programmata, recupero di produttività da efficientamento, tassi di remunerazione del capitale investito, incidenza dei canoni di concessione);
  - c) i **dati di input relativi alla specifica concessione**, da utilizzare per la costruzione tariffaria.
2. Nella parte superiore del foglio di lavoro sono presenti due pulsanti, che attivano altrettante funzioni programmate, finalizzate rispettivamente:
  - a) alla **generazione dello schema relativo ai periodi regolatori** futuri, a partire da quello oggetto di pianificazione economico-finanziaria (P1), fino alla scadenza della concessione.  
Al riguardo, si precisa che, limitatamente a tale primo periodo regolatorio, è possibile imputare puntualmente la data di inizio di applicazione della nuova disciplina dell'Autorità, qualora – in applicazione delle pertinenti misure regolatorie – tale data fosse diversa da quella di avvio del periodo regolatorio stesso, dando luogo ad un periodo regolatorio “spezzato” in due fasi;
  - b) alla **riproduzione dello schema** di cui al punto precedente **su ciascuno dei fogli di lavoro di input**, di programmazione degli investimenti, di calcolo, nonché ai fogli di lavoro di rappresentazione del PFR, del PEF e degli indicatori di equilibrio economico-finanziario, con contestuale **ricostruzione della struttura di inserimento/calcolo/esposizione dei dati**, per adattarla alle scadenze della specifica concessione e alla specifica struttura dei periodi regolatori.  
Al riguardo, si precisa che:
    - i) il foglio di calcolo relativo ai periodi regolatori pregressi utilizza, come orizzonte temporale, il periodo che intercorre fra:
      - la data di prima applicazione del Sistema tariffario ART;
      - la data di avvio dell'applicazione della nuova disciplina ART, di cui alle delibere n. 240/2025 (START 2025) e n. 241/2025 (START 2024), nell'ambito del nuovo periodo regolatorio;

- ii) il foglio di calcolo relativo al *revenue sharing* si dimensiona sul periodo quinquennale che si conclude con l'Anno Ponte;
- iii) i fogli di calcolo relativi al PEF e agli indicatori di equilibrio vengono settati sulla base dell'intero orizzonte concessionario, a partire dalla data di prima applicazione del Sistema tariffario ART, per permettere:
  - l'inserimento manuale dei dati a consuntivo fino all'anno che precede l'Anno Base;
  - l'assunzione automatica dei dati della CoReg per l'Anno Base;
  - l'imputazione dei dati a preventivo, ove possibile, sulla base del PFR o della modellazione delle grandezze economiche, patrimoniali e finanziarie così come definita nei pertinenti fogli di lavoro di *input*.

**Va evidenziato che il lancio della funzione determina la cancellazione dei dati precedentemente inseriti. Se ne raccomanda quindi un utilizzo consapevole e, ovviamente, anticipato rispetto all'*input* dei dati.**

3. Nella sezione successiva del foglio di lavoro Y0.1, è possibile l'inserimento manuale dei **dati di *input* di carattere esogeno** afferenti al periodo regolatorio, ed in particolare di:

- a) tasso di inflazione programmata, per ciascun anno a partire dall'Anno ponte e fino alla scadenza della concessione;
- b) recupero di produttività da efficientamento secondo la pertinente disciplina ART, con calcolo dell'indicatore di produttività annuale  $X_t$  (se costante);
- c) tassi di remunerazione del capitale investito: *TIR previgente* (per le concessioni vigenti di cui al Titolo 3 dello START 2024), *WACC*,  $R_d$ ,  $R_e$ ,  $R_{TV}$ ;
- d) canoni di concessione.

4. Infine, nella sezione conclusiva del foglio di lavoro Y0.1, è possibile l'inserimento dei **dati di *input* relativi alla specifica concessione**, da utilizzare per la costruzione tariffaria, ed in particolare di:

- a) un *flag* per tenere conto dell'ammissibilità tariffaria dell'**avviamento**, nei casi previsti dalla disciplina regolatoria (vedi *supra*);
- b) parametri per il calcolo delle **aliquote annue di ammortamento** da applicare al pertinente *C/N* degli *asset* reversibili, nel caso di ammortamento finanziario (vedi *infra*), a partire da parametri di riferimento distinti per *C/N ante* e *C/N pre2026/post2026*.

La struttura del foglio di lavoro permette, in tale ambito, l'applicazione della disciplina regolatoria relativa alle modalità di recupero anticipato del *C/N ante* rispetto al *C/N pre2026/post2026*, ove previsto dai Sistemi tariffari. A partire dai parametri di riferimento, l'algoritmo ricalcola le quote di ammortamento, sulla base dei seguenti dati di *input* definiti dal concessionario:

- i) annualità di eventuale conseguimento del completo recupero del capitale investito afferente al *C/N ante*, se antecedente alla scadenza della concessione. Tale dato è computato sulla base dell'algoritmo specificamente previsto nel Sistema tariffario START 2024;
- ii) annualità di eventuale avvio del recupero del capitale investito afferente al *C/N post*, se successiva al primo anno di applicazione del Sistema tariffario dell'Autorità. Tale dato è impostato automaticamente all'annualità immediatamente successiva a quella di cui al punto precedente, ma può essere modificata manualmente, agendo sul relativo *flag*;
- c) parametri per il computo delle eventuali **poste figurative** (vedi *infra*), tra i quali:
  - i) l'eventuale esercizio della motivata e documentata deroga di carattere eccezionale, da sottoporre alla valutazione dell'Autorità, di cui ai Sistemi tariffari START 2024 e START 2025, in riferimento alle tempistiche di completo recupero delle Poste figurative relative, alle componenti rispettivamente correlate al *C/N ante* e al *C/N pre2026/post2026*;
  - ii) il fattore di riduzione nel tempo ( $\mu$ ) dell'incremento annuo, come definito nella disciplina regolatoria;

- iii) la quota di inflazione programmata ( $\tau$ ) da utilizzare nel calcolo delle poste figurative, come definita nella disciplina regolatoria;
- iv) eventuali *input* puntuali dell'incremento percentuale annuo, che determinano valori bloccati nel calcolo delle poste figurative, inseribili manualmente dal concessionario in relazione a vincoli specifici, da illustrare e motivare nella documentazione a corredo della proposta tariffaria.

#### 5.3.1.3. Y0.2.a – CoReg dati tecnici

1. Il foglio di lavoro rappresenta, tassativamente, una copia integrale delle analoghe informazioni contenute nel fascicolo di contabilità regolatoria relativo all'Anno base (tabella “X3 Dati tecnici-traffico”).
2. Per la descrizione dei relativi contenuti si rimanda a quanto illustrato al paragrafo 4.8.

#### 5.3.1.4. Y0.2.b – CoReg schemi contabili Anno base

1. Il foglio di lavoro rappresenta, tassativamente, una copia integrale delle analoghe informazioni contenute nel fascicolo di contabilità regolatoria relativo all'Anno base (schema “X1 CoReg Schemi contabili”).
2. Per la descrizione dei contenuti si rimanda a quanto illustrato al paragrafo 4.4.

#### 5.3.1.5. Y0.3 – Previsioni di traffico

1. Il foglio di lavoro permette l'inserimento dei **dati previsionali relativi ai volumi di traffico**, a partire dall'Anno base e fino alla scadenza della concessione, in base agli esiti delle stime effettuate in ottemperanza ai pertinenti criteri definiti dal quadro regolatorio.
2. La struttura è concepita per accogliere dati disaggregati secondo le principali classificazioni adottate nel settore autostradale:
  - a) per **tipologia di tratta**, prevedendo fino a 4 diverse classi;
  - b) per **classe veicolare** (secondo le classi A, B, 3, 4, 5 del criterio cd. “asse-sagoma”).

Resta fermo che, qualora il concessionario adotti modulazioni tariffarie differenti o ulteriori rispetto a quelle *standard* previste nel modello, è tenuto ad una corretta rappresentazione delle stesse attraverso specifici fogli di lavoro di appoggio, corredati da adeguata descrizione nella relazione di accompagnamento.

3. L'Anno base del nuovo periodo regolatorio riporta automaticamente i dati di traffico a consuntivo desunti dal foglio di lavoro Y0.5 (vedi *infra*), che dovranno essere coerenti con quanto indicato nei Dati tecnici di cui al foglio Y0.2.a (vedi *supra*).
4. Per l'Anno ponte sono parimenti inseriti, automaticamente, i dati a preconsuntivo desunti dal medesimo foglio Y0.5 (vedi *infra*).
5. A partire dal primo anno del nuovo periodo regolatorio e fino alla scadenza della concessione, devono invece essere inseriti manualmente i dati stimati, in coerenza con lo studio di traffico allegato alla proposta di PEF.

#### 5.3.1.6. Y0.4.a – Discontinuità di costo Tg

1. Il foglio di lavoro permette l'inserimento degli importi annuali afferenti alle **discontinuità di costo** da applicare al fine di definire la dinamica della componente tariffaria di gestione, secondo la pertinente disciplina ART.
2. In sezioni distinte sono imputabili, rispettivamente:
  - a) le discontinuità di costo derivanti dall'entrata in esercizio, nel corso del periodo regolatorio, degli *asset* reversibili correlati agli **investimenti**;
  - b) le discontinuità di costo legate alle **sopravvenienze normative e regolamentari**, qualora ritenute ammissibili dall'Autorità anche alla luce dell'allocazione dei rischi.

3. Si precisa che l'importo inserito in ciascuna cella deve rappresentare l'incremento/decremento di costo rispetto all'anno precedente.
4. Ciascuna delle due sezioni sopra indicate contiene due pulsanti che permettono di attivare altrettante funzioni programmate per l'aggiunta o l'eliminazione di righe nelle rispettive tabelle.
5. Il concessionario è tenuto a motivare e documentare, nella relazione di accompagnamento, l'inserimento di ciascuna discontinuità di costo inserita nel foglio di lavoro Y0.4.a, illustrandone esaustivamente i criteri di quantificazione, con il supporto – ove necessario – di eventuali fogli di lavoro di appoggio, in formato editabile e aperti nelle formule di calcolo.

#### 5.3.1.7. Y0.4.b – PEF Dettaglio Fondi

1. Il foglio di lavoro permette al concessionario, sulla base delle proprie assunzioni, di modellizzare le variazioni annue dei **fondi di accantonamento**, a partire dall'Anno base e fino alla scadenza della concessione.
2. Gli importi inseriti in questo foglio sono destinati ad alimentare le corrispondenti sezioni del PEF.
3. Resta fermo che, nel caso in cui il concessionario adotti classificazioni più specifiche, è possibile fornire una corretta rappresentazione delle stesse attraverso specifici fogli di lavoro di appoggio, corredati da adeguata descrizione nella relazione di accompagnamento.

#### 5.3.1.8. Y0.4.c. – PEF Dettaglio CCN

1. Il foglio di lavoro permette al concessionario, sulla base delle proprie assunzioni, di modellizzare le variazioni annue di ciascuna sub-componente del **capitale circolante netto** operativo, a partire dall'Anno base e fino alla scadenza della concessione.
2. Gli importi inseriti in questo foglio sono destinati ad alimentare le corrispondenti sezioni del PEF.
3. Resta fermo che, nel caso in cui il concessionario adotti classificazioni più specifiche, è possibile fornire una corretta rappresentazione delle stesse attraverso specifici fogli di lavoro di appoggio, corredati da adeguata descrizione nella relazione di accompagnamento.

#### 5.3.1.9. Y0.4.d – PEF Dettaglio Debito

1. Il foglio di lavoro permette al concessionario, sulla base delle proprie assunzioni, di modellizzare le variazioni annue di **ciascuna linea di debito** utilizzata nell'ambito delle proprie fonti di finanziamento, a partire dall'Anno base e fino alla scadenza della concessione.
2. Gli importi inseriti in questo foglio sono destinati ad alimentare le corrispondenti sezioni del PEF.
3. Il foglio di lavoro è organizzato in due sezioni:
  - a) la prima contiene il **riepilogo** delle partite economiche e patrimoniali, da utilizzare per la redazione del PEF;
  - b) la seconda consente di modellizzare **ciascuna linea di debito** utilizzata nell'ambito delle proprie fonti di finanziamento.
4. La seconda delle sezioni sopra indicate contiene due pulsanti che permettono di attivare altrettante funzioni programmate per l'aggiunta o l'eliminazione di righe nelle rispettive tabelle.
5. Resta fermo che, nel caso in cui il concessionario adotti classificazioni più specifiche, è possibile fornire una corretta rappresentazione delle stesse attraverso specifici fogli di lavoro di appoggio, corredati da adeguata descrizione nella relazione di accompagnamento.

#### 5.3.1.10. Y0.4.e – Qualità

1. Il foglio di lavoro permette al concessionario di inserire i valori di riferimento per il calcolo dell'indicatore sintetico di qualità  $Q_t$  finalizzato all'applicazione, nel corso del periodo regolatorio, del **meccanismo premiale/penale correlato alla qualità dei servizi**, così come definito dall'Autorità.
2. Preliminariamente, il foglio richiede di inserire le informazioni generali relative all'**infrastruttura autostradale**, ed in particolare:
  - a) per ciascuna **tratta elementare** di cui si compone l'infrastruttura, la lunghezza della tratta, il suo tempo di percorrenza a flusso libero e il suo numero medio di corsie.

Il tempo di percorrenza a flusso libero, misurato in secondi, è individuato come media fra i tempi risultanti dall'applicazione dei rispettivi limiti di velocità per i veicoli leggeri e i veicoli pesanti, ponderati per i rispettivi volumi di traffico annui.

In caso di variabilità del numero di corsie all'interno della singola tratta elementare, il numero medio di corsie è misurato come media dei valori di ciascuna sotto-tratta, ponderata per la rispettiva lunghezza<sup>4</sup>.

Il gestore è tenuto a dimostrare l'esattezza dei propri calcoli producendo adeguati fogli di lavoro di supporto.
  - b) per ciascuna **stazione di esazione**, il numero di piste – distintamente in base alla possibilità di pagamento automatizzato del pedaggio – con il relativo tasso di operatività annuo.
3. Ciascuna delle due sezioni sopra indicate contiene due pulsanti che permettono di attivare altrettante funzioni programmate per laggiunta o l'eliminazione di righe nelle rispettive tabelle.
4. Nel seguito del foglio di lavoro Y0.4.e, per ciascuna delle aree tematiche definite dal *framework* regolatorio, sono individuati:
  - a) le **metriche** prescritte dalla disciplina ART per il calcolo degli indicatori specifici di qualità;
  - b) la quantificazione *ex ante* delle **variabili** da utilizzare per il calcolo dei medesimi indicatori specifici;
  - c) l'individuazione, per ciascun indicatore, di: (i) **valore di soglia minimo**; (ii) **valore di soglia di equilibrio**; (iii) **valore di soglia massimo** (*best practice* qualitativo).

#### 5.3.1.11. Y0.4.f – Toi Input

1. Il foglio di lavoro è finalizzato al caricamento delle informazioni di *input* afferenti alla modellizzazione della **componente tariffaria per oneri integrativi**, permettendo l'inserimento, per ciascuna annualità a partire dall'Anno ponte e fino alla scadenza della concessione:
  - a) in una prima sezione, degli eventuali oneri afferenti all'applicazione del meccanismo di *revenue sharing* previsto dai Sistemi tariffari START 2024 e START 2025, come scaturenti in esito al calcolo effettuato nel modulo "C1 RevenueSharing" (vedi *infra*);
  - b) in una seconda sezione, degli oneri specifici, ivi comprese le eventuali partite rettificative dei costi regolatori, di cui tenere conto – fermo restando quanto previsto dall'articolo 192 del Codice dei Contratti – nel calcolo dei livelli tariffari applicati agli utenti, secondo modalità e tempistiche predeterminate, in conseguenza di obblighi:
    - i) 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;

<sup>4</sup> Per esempio, se in una tratta elementare lunga 10,00 km vi sono 6,00 km a tre corsie e 4,00 km a due corsie, il numero medio di corsie sarà pari a  $(6,00*3+4,00*2)/10,00 = 2,6$

- ii) di natura convenzionale, connessi all'affidamento in concessione, previa valutazione dell'Autorità in riferimento alla rispettiva natura e quantificazione.
2. La seconda sezione contiene due pulsanti che permettono di attivare altrettante funzioni programmate per l'aggiunta o l'eliminazione di righe nelle rispettive tabelle.
  3. 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.
  4. 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.
  5. Il concessionario è tenuto a motivare e documentare, nella relazione di accompagnamento, l'inserimento di ciascun onere specifico inserito nel foglio di lavoro Y0.4.f, illustrandone esaustivamente i criteri di quantificazione, con il supporto – ove necessario – di eventuali fogli di lavoro di appoggio, in formato editabile e aperti nelle formule di calcolo.

#### 5.3.1.12. Y0.5 – PR pregressi

1. Il foglio di lavoro è finalizzato al caricamento delle informazioni di *input* afferenti ai **periodi regolatori pregressi** rispetto a quello di riferimento per la costruzione tariffaria, a partire dal primo anno di applicazione del Sistema tariffario ART e fino all'Anno Ponte compreso; contiene inoltre le formule per il calcolo automatico dei saldi, all'inizio del nuovo periodo regolatorio, del Capitale investito netto, dei costi di capitale cumulati afferenti alla componente tariffaria di costruzione e delle Poste figurative, incluso il credito di poste figurative maturato antecedentemente all'entrata in vigore del Sistema tariffario ART.
2. Il foglio di lavoro si articola nelle seguenti sezioni:
  - a) **Informazioni generali**: la sezione permette l'imputazione manuale:
    - i) dei **parametri esogeni** utilizzati *ex ante* per la costruzione tariffaria nei precedenti periodi regolatori, ossia dei diversi tassi da applicare per la remunerazione di specifiche componenti del capitale investito, nonché del tasso di inflazione programmata;
    - ii) dell'importo annuo afferente all'**utilizzo dei fondi di accantonamento per rinnovo** dei beni reversibili, da imputare nel calcolo dei costi operativi all'Anno base secondo la pertinente disciplina regolatoria;
    - iii) dei parametri di riferimento per il calcolo dell'**ammortamento finanziario**, distintamente per il *C/N ante* e il *C/N post*, con applicazione manuale dei vincoli eventualmente selezionati al foglio Y0.1 per l'applicazione della disciplina regolatoria relativa alle modalità di recupero anticipato del *C/N ante* rispetto al *C/N post*, ove previsto;
  - b) **Volumi di traffico**: la sezione permette l'imputazione manuale:
    - i) dei **volumi di traffico stimati ex ante** (a preventivo) ed utilizzati per il calcolo delle componenti tariffarie nei precedenti periodi regolatori, disaggregati per tipologia di rete e per classe veicolare;
    - ii) dei **corrispondenti valori rilevati a consuntivo** (o a preconsuntivo, nel caso dell'Anno ponte) per le medesime annualità, secondo la stessa disaggregazione. Tali dati dovranno risultare coerenti con quelli inseriti nei fogli di lavoro Y0.2.a e Y0.3 (vedi *supra*);
  - c) **Componenti tariffarie**: la sezione permette l'imputazione, desunta dai dati relativi all'ultimo adeguamento tariffario annuale approvato:
    - i) della **tariffa media unitaria integrata (TUMI)** applicata nei periodi regolatori pregressi soggetti a regolazione ART, nonché delle relative componenti tariffarie di gestione ( $T_g$ ), di costruzione ( $T_k$ ) e per oneri integrativi ( $T_{oi}$ );

- ii) delle **tariffe unitarie distintamente applicate** per ciascuna combinazione di tipologia di rete e classe veicolare;
  - d) **Capitale investito netto:** la sezione permette l'imputazione, desunta dai dati relativi all'ultimo adeguamento tariffario annuale approvato, delle informazioni relative al Capitale investito netto (spesa effettivamente sostenuta fino all'Anno base e presunta per l'Anno ponte, eventuali contributi a fondo perduto, eventuali dismissioni), distintamente per:
    - i) *CIN ante*, con separata evidenza della eventuale quota correlata all'avviamento (quando applicabile, ai sensi della disciplina ART);
    - ii) *CIN pre2026*;
    - iii) *CIN post2026*, con separata evidenza degli investimenti soggetti al criterio di ammortamento finanziario e di quelli soggetti al criterio di ammortamento a vite utili regolatorie, questi ultimi partitamente per ciascuna delle tipologie di *asset* definite da ART;
- I dati di *input* necessari, per ciascuna categoria di *asset*, sono i seguenti:
- iv) consistenza del *C/N* lordo residuo, alla data di entrata in vigore dei Sistemi tariffari ART;
  - v) investimenti aggiuntivi ed eventuali dismissioni, per ciascuna delle singole annualità considerate;
  - vi) valore di subentro eventualmente pattuito fra concedente e concessionario antecedentemente alla data di entrata in vigore dei Sistemi tariffari ART;
  - vii) consistenza delle rettifiche al *C/N* lordo per contributi a fondo perduto, alla data di entrata in vigore dei Sistemi tariffari ART;
  - viii) importo annuo delle rettifiche al *C/N* lordo per contributi a fondo perduto, per ciascuna delle singole annualità considerate;
  - ix) nel caso degli investimenti in *asset* reversibili soggetti ad ammortamento a vite utili regolatorie, in aggiunta alle precedenti informazioni:
    - consistenza delle immobilizzazioni in corso di primo e di secondo livello, alla data di entrata in vigore dei Sistemi tariffari ART;
    - immobilizzazioni in corso di primo e di secondo livello aggiuntive, per ciascuna delle singole annualità considerate;
    - immobilizzazioni in corso di primo e di secondo livello cessanti per entrata in esercizio degli *asset*, per ciascuna delle singole annualità considerate.

A partire dai dati inseriti, il sistema provvede automaticamente al calcolo dei costi di capitale relativi al *C/N ante* e al *C/N post*, con separata evidenza delle quote relative a ciascuna delle sub-classificazioni sopra evidenziate;

- e) **Credito di poste figurative** eventualmente maturato antecedentemente all'entrata in vigore del Sistema tariffario dell'Autorità: la sezione include il calcolo della quota ammortizzata fino al 31 dicembre 2025 in relazione a tale partita, con l'obbligo di distinguere analiticamente la componente iniziale (ossia alla data di entrata in vigore del Sistema tariffario ART) generata da ammortamenti da quella riferibile alle remunerazioni del capitale investito, sulla base di una completa ricostruzione di come il credito è maturato nel periodo antecedente alla regolazione ART, da documentare con adeguato dettaglio attraverso fogli di lavoro di supporto, in formato editabile e aperti nelle formule di calcolo.

In riferimento all'indicato credito di poste figurative, si precisa che – come esplicitamente previsto dai Sistemi tariffari START 2024 e START 2025 – la sua imputazione, per analogia, al *C/N ante* è esclusa dal 1° gennaio 2026. A partire da tale data, la quota non ammortizzata viene automaticamente convertita in un incremento del saldo di poste figurative a credito di pari importo (ovvero in un decremento del saldo di poste figurative a debito), distribuito nel seguente modo:

- i) la quota non ammortizzata della componente che, a seguito della ricostruzione di cui sopra risulta generata dal *C/N ante*, va ad incrementare/decrementare il saldo di poste figurative relativo agli ammortamenti del medesimo *C/N ante* (vedi *infra*);
- ii) la quota non ammortizzata della componente che, a seguito della ricostruzione di cui sopra risulta generata dal *C/N pre2026*, va ad incrementare/decrementare il saldo di poste figurative relativo alle remunerazioni del medesimo *C/N pre2026* (vedi *infra*).

L'algoritmo di calcolo tiene adeguatamente conto di tale circostanza.

- f) **Poste figurative:** la sezione, sulla base dei volumi di traffico di cui alla sezione b), della tariffa unitaria media di cui alla sezione c), dei costi di capitale di cui alla sezione d) e del credito di poste figurative di cui alla sezione e), esegue automaticamente il calcolo delle poste figurative afferenti a ciascun anno dei periodi regolatori pregressi soggetti a regolazione ART, nonché del relativo saldo annuale, sulla base del tasso di attualizzazione stabilito per ciascun periodo e per ciascuna sub-componente, imputabile manualmente.

La sezione consente inoltre, con riferimento al saldo di poste figurative all'Anno Ponte, la scomposizione dello stesso in base al differente tasso di attualizzazione, sulla base delle misure regolatorie definite dall'Autorità al riguardo.

L'algoritmo di calcolo, a tale proposito, tiene conto del diverso trattamento previsto dalla nuova disciplina regolatoria a partire dal 1° gennaio 2026.

### 5.3.2 Fogli di lavoro relativi al Programma degli investimenti

#### 5.3.2.1. Generalità

1. Lo strumento include una serie di fogli di lavoro per l'imputazione del **Programma degli investimenti** afferenti agli *asset reversibili*, finalizzati da un lato alla quantificazione della componente tariffaria di gestione da inserire nel PFR, e dall'altro a costituire il riferimento per il relativo monitoraggio annuale, in relazione alle verifiche sull'effettiva realizzazione degli investimenti stessi e sui conseguenti impatti tariffari o contrattuali.
2. In tale ambito, va preliminarmente evidenziato che è necessario gestire separatamente, in fogli di lavoro distinti, le seguenti tipologie di investimenti programmati in *asset reversibili*:
  - a) quelli che **beneficiano di un totale riconoscimento in tariffa**, e
  - b) quelli che, pur associati ad impegni del concessionario statuiti negli atti convenzionali, **non beneficiano del recupero tariffario** degli importi impiegati.
3. Ciascuna delle due tipologie di investimento è compiutamente descritta in **tre fogli di lavoro**, afferenti rispettivamente: (i) alla **spesa lorda programmata**, (ii) ai **contributi** eventualmente associati e (iii) alle eventuali **dismissioni** previste entro la scadenza della concessione.
4. Si precisa che, qualora uno specifico intervento includa in parte investimenti che beneficiano di riconoscimento in tariffa ed in parte investimenti a carico del concessionario, detto intervento dovrà comparire in entrambe le tabelle, con adeguata ripartizione degli importi, desumibile dai progetti approvati.
5. Il concessionario è tenuto a motivare e documentare, nella relazione di accompagnamento, l'inserimento di ciascun importo specifico inserito nei fogli di lavoro afferenti al Programma degli investimenti, illustrandone esaustivamente i criteri di quantificazione, con il supporto – ove necessario – di eventuali fogli di lavoro di appoggio, in formato editabile e aperti nelle formule di calcolo.
6. Per consentire all'Autorità di effettuare le proprie valutazioni su dati caratterizzati da adeguata chiarezza, si richiede ai concessionari il massimo dettaglio di ciascuna delle fattispecie sopra illustrate per tutti gli interventi oggetto di programmazione.
7. Si raccomanda la riconciliazione di tutte le opere presenti nel programma degli investimenti con quanto indicato nelle pattuizioni convenzionali, ed in particolare con il contenuto degli annessi relativi al cronoprogramma e al

piano economico finanziario. La riconciliazione degli investimenti è indispensabile per la formazione e la corretta rappresentazione delle *capex*, pertanto, si richiede anche la previsione di un foglio di lavoro di quadratura in allegato alla Relazione di accompagnamento del piano economico finanziario.

8. La veridicità dei dati dichiarati e la conformità alle indicazioni dell'Autorità deve essere garantita, come previsto dalle Misure regolatorie di cui alla delibera n. 6/2026, attraverso la sottoscrizione di tutta la documentazione da parte del legale rappresentante dell'azienda.

#### **5.3.2.2. Y1.1, Y1.2, Y1.3 – Programma degli investimenti recuperabili in tariffa**

1. Per quanto attiene al **Programma degli investimenti recuperabili in tariffa**, i fogli di lavoro inseriti nel *tool* sono i seguenti:

- a) **Y1.1 – Programma Investimenti (riconosciuti in tariffa), Spesa:** il foglio di lavoro permette al concessionario di inserire, al massimo livello di disaggregazione possibile:
  - i) le informazioni anagrafiche relative alle singole commesse/interventi (atti convenzionali di riferimento, codifica, descrizione sintetica, tratta autostradale interessata);
  - ii) le informazioni rilevanti dal punto di vista dell'inquadramento di ciascuna commessa/intervento sul piano regolatorio (tipologia di intervento secondo la classificazione ART, *status* di realizzazione, eventuali variazioni degli importi correlati a ciascuna commessa/intervento rispetto all'ultima programmazione approvata e relative cause, tasso di remunerazione applicabile, criterio di ammortamento, data presunta di entrata in esercizio);
  - iii) la programmazione della **spesa annua complessiva** (al lordo di eventuali contributi in conto impianti o in conto capitale), come desumibile dai documenti relativi a ciascuna commessa/intervento, per ciascun anno a partire dal primo anno del nuovo periodo regolatorio e fino alla scadenza della concessione.

Nel foglio di lavoro sono inclusi due pulsanti che permettono di attivare altrettante funzioni programmate per l'aggiunta o l'eliminazione di righe nella tabella. Gli effetti di tali funzioni si riverberano, oltre che sul medesimo foglio di lavoro, anche sui successivi fogli di lavoro Y1.2 e Y1.3, per assicurare la completa omogeneità dei dati.

- b) **Y1.2 – Programma Investimenti (riconosciuti in tariffa), Contributi:** a partire dalla struttura delle commesse/interventi precedentemente inseriti nella tabella Y1.1 (di cui sono automaticamente riprodotte le informazioni anagrafiche e regolatorie), permette al concessionario di inserire la programmazione di eventuali contributi in conto impianti o in conto capitale, come desumibili dai documenti relativi a ciascuna commessa/intervento, per ciascun anno a partire dal primo anno del nuovo periodo regolatorio e fino alla scadenza della concessione.
- c) **Y1.3 – Programma Investimenti (riconosciuti in tariffa), Dismissioni:** a partire dalla struttura delle commesse/interventi precedentemente inseriti nella tabella Y1.1 (di cui, come per il foglio Y1.2, sono automaticamente riprodotte le informazioni anagrafiche e regolatorie), permette al concessionario di inserire la programmazione di eventuali dismissioni/alienazioni, per ciascun anno a partire dal primo anno del nuovo periodo regolatorio e fino alla scadenza della concessione.

#### **5.3.2.3. Y1.4, Y1.5, Y1.6 – Programma degli investimenti non recuperabili in tariffa**

Analogamente, con riguardo al **Programma degli investimenti non recuperabili in tariffa**, i fogli di lavoro inseriti nel *tool* sono i seguenti:

- a) **Y1.4 – Programma Investimenti (non riconosciuti in tariffa), Spesa.**
- b) **Y1.5 – Programma Investimenti (non riconosciuti in tariffa), Contributi.**
- c) **Y1.6 – Programma Investimenti (non riconosciuti in tariffa), Dismissioni.**

2. La struttura dei fogli è analoga a quella dei fogli Y1.1, Y1.2 e Y1.3, con le necessarie semplificazioni.

3. Nel foglio di lavoro Y1.4 sono inclusi due pulsanti che permettono di attivare altrettante funzioni programmate per l'aggiunta o l'eliminazione di righe nella tabella. Gli effetti di tali funzioni si riverberano, oltre che sul medesimo foglio di lavoro, anche sui successivi fogli di lavoro Y1.5 e Y1.6, per assicurare la completa omogeneità dei dati.

### 5.3.3 Fogli di lavoro di calcolo

#### 5.3.3.1. Generalità

1. Sono inclusi nel *tool* una serie di moduli di calcolo, finalizzati – a partire dai dati di *input* – alla determinazione delle grandezze necessarie per la composizione del Piano Finanziario Regolatorio.
2. I moduli sono contenuti nei fogli di lavoro descritti ai paragrafi seguenti.

#### 5.3.3.2. C1 – Revenue sharing

1. Il foglio di lavoro permette, a partire dai dati inseriti nel foglio di lavoro Y0.5 relativi ai volumi di traffico a consuntivo/preconsuntivo registrati nel periodo regolatorio che si conclude con l'Anno ponte – opportunamente disaggregati secondo la modulazione tariffaria adottata e sulla base della tariffa unitaria media integrata effettivamente applicata a ciascuna classe tariffaria – il calcolo automatico dell'eventuale importo da recuperare attraverso la componente tariffaria per oneri integrativi, ovvero, per l'ultimo periodo regolatorio, in applicazione del meccanismo di *Revenue sharing* disciplinato nei Sistemi tariffari ART.

#### 5.3.3.3. C2 – Tg Input

1. Il foglio di lavoro, alimentato dalle informazioni contenute nel foglio Y0.2.b (ossia dalla Contabilità regolatoria all'Anno base), opportunamente integrate da alcuni dati desunti dal foglio Y0.5 (in particolare, quelli afferenti all'utilizzo dei fondi di accantonamento relativi alla manutenzione ciclica e al rinnovo per le annualità precedenti all'Anno base), esegue automaticamente, sulla base delle disposizioni dei Sistemi tariffari ART, il calcolo delle grandezze da inserire nel PFR per il calcolo della componente tariffaria di gestione ( $T_g$ ), ed in particolare dei seguenti elementi:
  - a) costi operativi totali ammessi, a partire dalle pertinenti evidenze di Conto economico della contabilità regolatoria afferenti alle attività autostradali, con storno (i) dei ricavi che ne rettificano l'ammontare; (ii) dei costi operativi non ammessi sulla base della disciplina regolatoria;
  - b) incidenza annua degli 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;
  - c) calcolo del margine (extraprofitto) da attività accessorie, determinato, come prescritto dai Sistemi tariffari ART, a partire dalle evidenze di contabilità regolatoria, considerando:
    - i) i ricavi complessivi allocati alle attività accessorie;
    - ii) i pertinenti costi operativi e i costi di ammortamento degli *asset* associati alle medesime attività;
    - iii) l'elisione della congrua remunerazione del capitale spettante al concessionario, calcolata automaticamente applicando il tasso di remunerazione del capitale (WACC) alla differenza fra ricavi e costi da attività accessorie come precedentemente determinati;
  - d) calcolo dei costi di capitale afferenti alla componente tariffaria di gestione, che includono:
    - i) la quota annua di ammortamento delle immobilizzazioni non reversibili ammissibili secondo la disciplina regolatoria, così come desumibile dalla contabilità regolatoria all'Anno base;
    - ii) la remunerazione del capitale investito netto correlato alle medesime immobilizzazioni, a partire dalla sua consistenza al 31 dicembre dell'Anno base, come desumibile dalla contabilità regolatoria, incrementata della quota annua di ammortamento di cui al punto precedente.

#### 5.3.3.4. C3 – Tk Supporto

1. Il foglio di lavoro include i dati di supporto per la compilazione dei moduli relativi alla programmazione degli investimenti e per il calcolo della componente tariffaria di costruzione, con particolare riferimento, tra l'altro, agli **asset** soggetti al criterio di ammortamento a vite utili regolatorie.

#### 5.3.3.5. C4 – Tk Input

1. Il foglio di lavoro contempla, a partire dalle informazioni di cui ai fogli di lavoro di input, al Programma degli investimenti recuperabili in tariffa e al foglio C1, il calcolo automatico dei costi di capitale afferenti alla componente tariffaria di costruzione, sulla base della dinamica prescritta nelle pertinenti misure regolatorie.
2. Il calcolo è effettuato distintamente per:
  - a) **CIN ante**, con separata evidenza della quota correlata all'avviamento (quando applicabile, ai sensi della disciplina ART);
  - b) **CIN pre2026**;
  - c) **CIN post2026**, con separata evidenza:
    - i) degli investimenti soggetti al criterio di **ammortamento finanziario**;
    - ii) di quelli soggetti al criterio di **ammortamento a vite utili regolatorie**, questi ultimi partitamente per ciascuna delle **tipologie di asset** definite da ART.
3. In particolare, il sistema implementa i criteri di ammortamento definiti da ART, con specifico riferimento alle seguenti fattispecie:
  - a) nel caso di ammortamento finanziario, 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.  
I parametri di riferimento per il calcolo delle aliquote annue di ammortamento devono essere inseriti nel foglio Y0.1 Dati generali, che include, tra l'altro (vedi *supra*), l'applicazione della disciplina regolatoria relativa alle modalità di recupero anticipato del *CIN ante* rispetto al *CIN post*, ove previsto;
  - b) nel caso di ammortamento a vite utili regolatorie, le quote annue regolatorie scaturiscono dall'applicazione automatica all'investimento complessivamente realizzato, debitamente motivata, delle aliquote riportate nella pertinente Tabella allegata a ciascuno degli atti di regolazione.

#### 5.3.3.6. C5 – Tk – Calcolo Poste figurative:

1. Il foglio di lavoro è finalizzato al calcolo delle **Poste figurative** da applicare ai fini della determinazione della componente tariffaria di costruzione, ed è basato sulla disciplina prevista al riguardo nei pertinenti atti regolatori.
2. In particolare, il foglio è composto dalle seguenti sezioni:
  - a) Informazioni generali (tassi di remunerazione del capitale, tasso di inflazione programmata, volumi di traffico);
  - b) TIR di progetto (Tk) senza poste figurative: per pronto riferimento, la sezione include il calcolo automatico, a partire dalle evidenze di cui al foglio C4, del *TIR di progetto* relativo alla componente tariffaria di costruzione, prima dell'applicazione delle Poste figurative, distintamente per *CIN ante* (separatamente per gli stati di avanzamento contabilizzati o non contabilizzati alla data di approvazione del Sistema tariffario START 2024), *CIN pre2026* e *CIN post2026*;
  - c) Capex e Tk: per pronto riferimento, ai fini della scomposizione delle poste figurative, la sezione include il calcolo automatico, a partire dalle evidenze di cui al foglio C4, della componente tariffaria di costruzione, prima dell'applicazione delle Poste figurative, in relazione ai costi di capitale ad essa afferenti, con separata evidenza delle quote relative ad ammortamenti e remunerazioni, distintamente per *CIN ante*

(separatamente per gli stati di avanzamento contabilizzati o non contabilizzati alla data di approvazione del Sistema tariffario START 2024, con segregazione delle quote afferenti ad ammortamenti/remunerazioni nel secondo caso), *CIN pre2026* e *CIN post2026* (con segregazione delle quote afferenti ad ammortamenti/remunerazioni);

- d) Poste figurative: la sezione include il calcolo automatico – attivabile premendo l'apposito pulsante – delle poste figurative annue e del correlato livello tariffario, sulla base del pertinente *framework* regolatorio e delle opzioni selezionate nel foglio Y0.1 (vedi *supra*). La procedura di calcolo prevede i seguenti passaggi:
  - i) pre-calcolo della variazione tariffaria annua linearizzata teorica, con scomposizione delle poste in quattro distinte sub-componenti, afferenti rispettivamente ad ammortamenti e remunerazioni del *CIN ante*, del *CIN pre2026* e del *CIN post2026*, con conseguente applicazione del rispettivo tasso di attualizzazione per la neutralità finanziaria, prevedendo inoltre il recupero prioritario delle componenti a tasso di attualizzazione più elevato (vedi *infra* per il dettaglio);
  - ii) calcolo della variazione tariffaria annua effettiva, derivante dall'applicazione del criterio di progressione geometrica (con applicazione del fattore  $\mu$ ) nel caso in cui l'incremento tariffario linearizzato teorico risultasse maggiore del tasso di inflazione programmata (opportunamente rettificato con il coefficiente  $\tau$ ), applicando la stessa metodologia di scomposizione di cui al punto precedente;
- e) TIR di progetto (Tk) con poste figurative: la sezione include il calcolo automatico del TIR di progetto relativo alla componente tariffaria di costruzione, dopo l'applicazione delle Poste figurative, distintamente per *CIN ante*, *CIN pre2026* e *CIN post2026*;
- f) Rappresentazione grafica dell'evoluzione della componente tariffaria di costruzione dall'Anno ponte alla scadenza della concessione, con evidenza dell'applicazione del meccanismo di Poste figurative.

### 5.3.4 Piano finanziario regolatorio (PFR)

#### 5.3.4.1. Generalità

1. Il tool include il modulo relativo al Piano Finanziario Regolatorio, nonché il sottomodulo afferente alla modulazione tariffaria.

#### 5.3.4.2. Y2 – PFR

1. Il foglio di lavoro rappresenta il **Piano Finanziario Regolatorio** e contiene le principali informazioni correlate alla determinazione della tariffa unitaria media integrata applicabile, per la specifica concessione, a partire dal primo anno del nuovo periodo regolatorio e fino alla scadenza della concessione.

Il foglio di lavoro è strutturato secondo le seguenti sezioni:

- a) *Informazioni generali*: la sezione riporta, per pronto riferimento, i parametri esogeni utilizzati *ex ante* per la costruzione tariffaria, ossia:
  - i) i tassi di remunerazione del capitale e di inflazione programmata;
  - ii) l'indicatore di produttività annuale da utilizzare nella formula di *price cap*;
  - iii) i volumi di traffico complessivi e i valori medi di periodo da utilizzare, rispettivamente, per l'elaborazione del livello iniziale della componente tariffaria di gestione e per l'inserimento nella dinamica tariffaria della stessa componente delle discontinuità di costo;
- b) *Componente tariffaria di gestione – Tg*: la sezione si alimenta con le informazioni contenute nei fogli di input e di calcolo e comprende:
  - i) il calcolo dei costi operativi totali ammessi all'Anno base, al netto dell'extraprofitto da attività accessorie;
  - ii) il calcolo dei costi di capitale afferenti alle immobilizzazioni non reversibili, sempre all'Anno base;
  - iii) il calcolo della dinamica dei costi complessivi afferenti alla componente tariffaria di gestione, applicando ogni anno il tasso di inflazione programmata e l'indicatore di produttività annuale;
  - iv) il calcolo della componente tariffaria di gestione all'Anno ponte, ottenuto dividendo i pertinenti costi ammissibili per i volumi di traffico medi di periodo, e della sua dinamica fino alla scadenza della concessione, tenuto conto del ricalcolo della componente in occasione dell'Anno ponte di ciascun ulteriore periodo regolatorio;
  - v) per pronto riferimento, l'indicazione dell'ammontare annuo delle discontinuità di costo;
  - vi) il calcolo, per ciascuna annualità fino alla scadenza della concessione, della variazione tariffaria correlata alle medesime discontinuità di costo, in applicazione delle pertinenti formule del modello tariffario, distintamente a seconda dell'annualità in cui essa matura all'interno del periodo regolatorio;
  - vii) infine, il calcolo della componente tariffaria di gestione complessiva e dei ricavi ad essa correlati, a partire dal primo anno del nuovo periodo regolatorio e fino alla scadenza della concessione;
- c) *Componente tariffaria di costruzione – Tk*: la sezione si alimenta con le informazioni contenute nei fogli di input e di calcolo e comprende la dinamica, a partire dal primo anno del nuovo periodo regolatorio e fino alla scadenza della concessione, delle seguenti grandezze:
  - i) *capitale investito netto regolatorio*, in forma disaggregata secondo il seguente schema:
    - *CIN ante*, con separata evidenza delle quote afferenti: (i) alle opere, (ii) ai contributi a fondo perduto, (iii) all'eventuale avviamento;
    - *CIN pre2026*, con separata evidenza delle quote afferenti: (i) alle opere, (ii) ai contributi a fondo perduto;

- *CIN post2026 soggetto ad ammortamento finanziario*, con separata evidenza delle quote afferenti: (i) alle opere, (ii) ai contributi a fondo perduto;
- *CIN post2026 soggetto ad ammortamento a vite utili regolatorie*, con separata evidenza delle quote afferenti: (i) alle opere, (ii) ai contributi a fondo perduto; (iii) alle lavorazioni in corso;
- ii) *valore di subentro*, disaggregato nello stesso modo;
- iii) *costi totali di rimborso del capitale (ammortamenti) e costi totali di remunerazione del capitale investito*, secondo il medesimo criterio di disaggregazione;
- iv) *totale* dei costi ammessi di costruzione;
- v) *componente tariffaria di costruzione*, prima dell'applicazione del meccanismo di poste figurative;
- vi) *Poste figurative annue e relativo valore unitario*;
- vii) *saldo complessivo annuo delle Poste figurative* (che include, all'inizio del nuovo periodo regolatorio, la quota residua del credito di poste figurative maturato antecedentemente all'entrata in vigore dei Sistemi tariffari ART);
- viii) *componente tariffaria di costruzione* rettificata con l'applicazione delle *Poste figurative*;
- d) *Componente tariffaria per oneri integrativi – Toi*: la sezione si alimenta con le informazioni contenute nei fogli di *input* e di calcolo e comprende la dinamica, a partire dal primo anno del nuovo periodo regolatorio e fino alla scadenza della concessione, della componente tariffaria per oneri integrativi (che include l'eventuale importo da recuperare in applicazione del meccanismo di *revenue sharing*);
- e) *Tariffa unitaria media integrata – Ricavi – Costi*: la sezione si alimenta con le componenti tariffarie di cui alle sezioni precedenti e contiene la dinamica, a partire dal primo anno del nuovo periodo regolatorio e fino alla scadenza della concessione, della tariffa unitaria media integrata, nonché il calcolo dei correlati ricavi attesi e il riepilogo dei costi totali previsti;
- f) *Quantificazione valore di subentro*: la sezione pone a confronto il valore di subentro determinato alla scadenza della concessione e l'EBITDA medio conseguito dal concessionario negli ultimi tre anni interi di concessione, per verificarne la rispondenza al criterio di quantificazione previsto nella disciplina regolatoria;
- g) *Rendimento PFR*: la sezione contiene gli esiti di un primo calcolo sommario del rendimento di progetto, sulla base dei flussi di cassa generati dalle partite economiche e finanziarie singolarmente descritte alle sezioni precedenti;
- h) *Riepilogo componenti tariffarie*: la sezione include, in forma riepilogativa, una vista disaggregata di tutte le sub-componenti tariffarie che alimentano la tariffa unitaria media integrata, con particolare riguardo all'incidenza delle poste figurative. La sezione si chiude con una rappresentazione grafica di tali componenti.
- i) *Rappresentazione grafica*:
  - i) dell'evoluzione delle componenti tariffarie e della Tariffa unitaria media integrata dall'Anno ponte alla scadenza della concessione;
  - ii) dei flussi di cassa della concessione, determinati sulla base delle partite economiche e finanziarie singolarmente descritte alle sezioni precedenti.

#### 5.3.4.3. Y2.a – Modulazione tariffaria

1. Il sottomodulo, a partire dalla tariffa unitaria media integrata scaturente dal PFR, è finalizzato al calcolo dei livelli tariffari applicabili alle differenti tipologie di rete e di veicolo (secondo il criterio asse-sagoma), in ragione della modulazione adottata dal concessionario (vedi *infra*).

### 5.3.5 Piano economico-finanziario (PEF)

1. Il *tool* include, al foglio di lavoro Y3 – PEF, il modulo relativo al Piano Economico-Finanziario, nel quale sono rappresentati i presupposti e le condizioni per l'equilibrio economico-finanziario del rapporto concessorio.
2. Il *format* per la redazione del Piano economico finanziario prevede il mantenimento della consolidata struttura di cui allo schema Dicoter, pur con gli adeguamenti necessari ad assicurare una rappresentazione più corretta, chiara ed inequivocabile delle partite economiche, patrimoniali e finanziarie afferenti alle concessioni autostradali, in maniera da permettere all'Autorità e al Concedente, tra l'altro, la corretta esecuzione delle verifiche sul rispettivo equilibrio economico-finanziario. Conseguentemente, la struttura del PEF è articolata in cinque tabelle:
  - a) conto finanziario;
  - b) conto economico;
  - c) conto degli investimenti;
  - d) conto dei finanziamenti;
  - e) conto dei fabbisogni e delle coperture.
3. In relazione agli aspetti di separazione contabile, ciascuna delle colonne in cui sono imputate le partite economiche, patrimoniali e finanziarie relative ad ogni specifica annualità deve riferirsi soltanto all'insieme delle attività autostradali e delle attività accessorie, escludendo invece ogni possibile riferimento alle attività non pertinenti, posto che solo le prime due tipologie di attività rientrano nel perimetro regolatorio su cui si deve basare il calcolo dell'equilibrio economico-finanziario della concessione.
4. Per gli aspetti relativi alla separazione contabile e al contenuto delle tabelle di cui al punto 2, si rimanda al capitolo 4, dedicato alla contabilità regolatoria.
5. Per quanto attiene, più specificamente, alla composizione delle tabelle di cui allo schema Dicoter, al fine di assicurare l'esercizio delle funzioni di vigilanza dell'Autorità, ed in particolare la possibilità di determinare gli indicatori di equilibrio economico-finanziario di ciascuna concessione, è necessario che le tabelle di PEF relative a ciascun Periodo regolatorio (PR) riportino una colonna per ciascun anno dell'intera concessione, ivi incluse le annualità relative ai periodi regolatori via via scaduti. Inoltre, devono essere sempre riportate le colonne relative ad Anno base e Anno ponte del primo periodo regolatorio (PR1).
6. In riferimento a ciascun periodo regolatorio, va inoltre precisato che:
  - a) i dati relativi all'Anno base e alle annualità che lo precedono devono essere imputati a consuntivo, assicurando una piena riconciliazione con la contabilità regolatoria e con il bilancio di esercizio;
  - b) i dati relativi all'Anno ponte e alle annualità ad esso successive devono invece essere imputati a preventivo, secondo la programmazione e le dinamiche assunte dal concessionario e validate dal concedente, in conformità al Sistema tariffario ART.
7. Lo schema di riferimento, quindi, deve essere quello riportato nel seguente esempio<sup>5</sup>:

<sup>5</sup> Nell'esempio, si è assunto il caso di una concessione con durata pari a 22 anni, cui corrispondono 5 periodi regolatori, di cui 4 di durata quinquennale e uno, l'ultimo, di soli 2 anni.

Figura 3 Schema PEF. Colonne per annualità

	Durata della concessione																								
	PR1					PR2					PR3					PR4					PR5				
PEF convenzione e PR1	-1	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	
PEF PR2	-6	-5	-4	-3	-2	-1	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
PEF PR3	-11	-10	-9	-8	-7	-6	-5	-4	-3	-2	-1	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
PEF PR4	-16	-15	-14	-13	-12	-11	-10	-9	-8	-7	-6	-5	-4	-3	-2	-1	0	1	2	3	4	5	6	7	
PEF PR5	-21	-20	-19	-18	-17	-16	-15	-14	-13	-12	-11	-10	-9	-8	-7	-6	-5	-4	-3	-2	-1	0	1	2	
scadenza concessione	-23	-22	-21	-20	-19	-18	-17	-16	-15	-14	-13	-12	-11	-10	-9	-8	-7	-6	-5	-4	-3	-2	-1	0	

 Anni di durata della concessione precedenti l'Anno base di ciascun periodo regolatore Dati a consuntivo  
 Anno base per ciascun periodo regolatore Dati a consuntivo  
 Anno ponte per ciascun periodo regolatore Dati a preventivo  
 Anni di durata del periodo regolatore Dati a preventivo  
 Anni residui di durata della concessione Dati a preventivo

8. La struttura delle tabelle che costituiscono il Piano Economico-finanziario è perfettamente sovrapponibile a quella già individuata per la contabilità regolatoria, così come dettagliatamente descritta al Capitolo 4. A tale capitolo si rimanda conseguentemente per le istruzioni di compilazione.
9. Al riguardo, si rileva che:
  - a) l'imputazione dei dati a consuntivo si basa su informazioni di contabilità analitica/industriale effettivamente rilevate, e dunque riconducibili, mediante l'elaborazione della contabilità regolatoria, ad un livello di approfondimento adeguato alle esigenze informative dell'Autorità;
  - b) l'imputazione dei dati a preventivo sconta inevitabilmente una serie di assunzioni da parte del concessionario sulla base di una modellazione derivante dalla proiezione della propria attività futura – sia con riguardo alla dinamica temporale delle partite economiche, patrimoniali e finanziarie, sia in ordine all'allocazione di tali partite alle attività pertinenti – tali che si è ritenuto opportuno non prevedere schemi e criteri rigidi di compilazione, lasciando al concessionario la possibilità di imputare i relativi dati con maggiore flessibilità. Resta fermo che le assunzioni del concessionario devono essere adeguatamente motivate e documentate nella Relazione di accompagnamento.
10. Per le poste di natura patrimoniale, ed in particolare per il capitale investito e per il patrimonio netto, è necessario inserire anche i dati riferibili all'inizio del periodo di riferimento (tempo 0), che coincide con l'avvio della concessione ovvero con la prima applicazione del Sistema tariffario ART.

### 5.3.6 Calcolo degli indicatori di equilibrio economico-finanziario

#### 5.3.6.1. Schema di calcolo degli indicatori

1. Il *tool* include, al foglio di lavoro **Y4 – IndicatoriEquilibrioEF**, il modulo contenente gli schemi per il calcolo degli indicatori di equilibrio economico-finanziario.
2. Il concessionario è tenuto a dimostrare, in occasione dell'affidamento della concessione, di ogni aggiornamento/revisione del PEF nonché a consuntivo, alla scadenza della concessione, i presupposti e le condizioni di base che determinano, 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, in ragione dell'effettivo rischio operativo assunto dal concessionario, per l'intero arco del periodo indicato nelle pertinenti misure regolatorie di cui alle delibere n. 240/2025 (START 2025) e n. 241/2025 (START 2024), attraverso il calcolo degli indicatori esplicitamente previsti nei medesimi Atti di regolazione, ossia: il TIR di Progetto, il *Return on Invested Capital* (ROIC), il TIR Equity, il *Debt Service Coverage Ratio* (DSCR) e il *Loan Life Coverage Ratio* (LLCR).
3. Il calcolo dei citati indicatori è effettuato secondo gli schemi riprodotti nel *format* di costruzione tariffaria, al foglio di lavoro **Y4 IndicatoriEquilibrioEF**, in cui è stato implementato il meccanismo di calcolo indicato nei citati Atti di

regolazione, ivi inclusa la determinazione dei relativi *benchmark* di riferimento e dei relativi margini di tolleranza per i diversi indicatori rappresentati all'interno del PEF.

4. Ai fini della verifica delle condizioni di equilibrio economico-finanziario della concessione per ciascuno dei seguenti indicatori sono individuati i relativi margini di tolleranza, da assumere al netto degli effetti della Misura relativa al meccanismo di contenimento dei maggior ricavi mediante il meccanismo di *revenue sharing*:
  - a) TIR di progetto: da -50 a +50 punti base rispetto al WACC medio, ovvero al *Re blended* medio, ove previsto dai Sistemi tariffari;
  - b) TIR Equity: da -50 a +50 punti base rispetto al *Re* medio;
  - c) DSCR: -0,1;
  - d) LLCR: -0,3.
5. Per il calcolo degli indicatori, così come – più in generale – nella redazione del PEF, occorre prendere in considerazione soltanto le attività autostradali e quelle accessorie.
6. Inoltre, in applicazione di quanto previsto nei Sistemi tariffari START 2024 e START 2025, le grandezze utilizzate per il calcolo degli indicatori di convenienza economica devono essere rettificate di ogni partita economica e finanziaria che afferisca alla corretta allocazione del rischio operativo, qualora non già esplicitata nel flusso di cassa riportato nel conto finanziario del PEF e della contabilità regolatoria. In particolare, andranno adeguatamente quantificate:
  - a) con segno negativo (in quanto da contabilizzare in riduzione dei flussi di cassa idonei per il calcolo dei rendimenti), le **partite economiche e finanziarie ammissibili quali premialità** nell'ambito delle verifiche dell'equilibrio economico-finanziario a consuntivo:
    - i) eventuali maggiori ricavi derivanti da uno scostamento positivo dei volumi di traffico fra programmato e consuntivo, esclusa la quota soggetta a *revenue sharing*,<sup>6</sup>
    - ii) eventuali maggiori ricavi derivanti dall'applicazione su base annua del meccanismo premiale correlato a qualità del servizio, con  $Q_t$  compreso fra 0% e +1%;<sup>7</sup>
    - iii) eventuali minori costi di gestione rispetto a quelli scaturenti, su base annua, dall'applicazione della metodologia del *price cap*, tenuto conto delle discontinuità di costo ammesse nel PFR per (i) entrata in esercizio nuove opere, (ii) sopravvenienze normative e regolamentari;<sup>8</sup>
    - iv) eventuali ulteriori partite rettificate a vantaggio del concessionario (distintamente documentate);
  - b) con segno positivo (in quanto da contabilizzare in aumento dei flussi di cassa idonei per il calcolo dei rendimenti), le **partite economiche e finanziarie non ammissibili** nell'ambito delle verifiche dell'equilibrio economico-finanziario, in quanto manifestazioni dell'attribuzione del rischio operativo al concessionario:
    - i) eventuali minori ricavi derivanti da uno scostamento negativo dei volumi di traffico fra programmato e consuntivo;<sup>9</sup>
    - ii) eventuali minori ricavi derivanti da applicazione su base annua del meccanismo penale correlato a qualità del servizio, con  $Q_t$  compreso fra -2% e 0%;<sup>10</sup>
    - iii) eventuali minori ricavi connessi all'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, approvate con delibera ART n. 132/2024, come modificata dalla delibera ART n. 211/2025, ivi inclusi quelli derivanti da

<sup>6</sup> In alternativa a lettera b), sub i).

<sup>7</sup> In alternativa a lettera b), sub ii).

<sup>8</sup> In alternativa a lettera b), sub v).

<sup>9</sup> In alternativa a lettera a), sub i).

<sup>10</sup> In alternativa a lettera a), sub ii).

provvedimenti di riduzione del pedaggio connessi alla presenza di cantieri applicati a tutti i veicoli in transito;

- iv) eventuali maggiori costi connessi all'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, approvate con delibera ART n. 132/2024, come modificata dalla delibera ART n. 211/2025, ivi inclusi gli oneri a carico del concessionario derivanti dai costi delle transazioni finanziarie correlate ai medesimi rimborsi;
- v) eventuali maggiori costi di gestione rispetto a quelli scaturenti, su base annua, dall'applicazione della metodologia del *price cap*, tenuto conto delle discontinuità di costo ammesse nel PFR per (i) entrata in esercizio nuove opere, (ii) sopravvenienze normative e regolamentari;<sup>11</sup>
- vi) eventuali minori ricavi o maggiori costi di gestione a totale carico del concessionario per impegni esplicitamente assunti negli atti di concessione (ivi inclusi eventuali accordi transattivi);
- vii) eventuali maggiori costi di gestione correlati a inadempimenti del concessionario rispetto alle pattuizioni convenzionali;
- viii) flussi di cassa (esclusi oneri finanziari, che andranno inseriti quali rettifiche del FCFE) afferenti ad eventuali investimenti a totale carico del concessionario per impegni assunti esplicitamente negli atti di concessione, ivi inclusi eventuali accordi transattivi;
- ix) flussi di cassa (esclusi oneri finanziari, che andranno inseriti quali rettifiche del FCFE) derivanti da eventuali maggiori costi rispetto alla spesa complessiva programmata ammessa nel PFR, nel caso in cui l'incremento della spesa sia correlato alla manifestazione del rischio di costruzione a carico del concessionario;
- x) eventuali oneri derivanti dalla rivalutazione annuale dei saldi afferenti al vincolo finanziario a destinazione specifica, mediante versamento su conto dedicato vincolato, scaturenti dall'applicazione del meccanismo di accantonamento correlato alla mancata realizzazione: (i) degli investimenti programmati recuperabili in tariffa, in caso di responsabilità del concessionario; (ii) degli investimenti non recuperabili in tariffa;
- xi) oneri derivanti dal trasferimento al concedente, alla scadenza della concessione, dell'eventuale saldo ancora disponibile sui conti dedicati di cui al medesimo vincolo finanziario;
- xii) oneri derivanti dal trasferimento al concedente, alla scadenza della concessione, di quota parte dell'eventuale riserva di patrimonio netto costituita in applicazione del meccanismo di recupero del sovra-rendimento dell'*equity*;
- xiii) eventuali ulteriori partite rettificate a svantaggio del concessionario (distintamente documentate).

Il concessionario è tenuto a motivare e documentare, nella relazione di accompagnamento, l'inserimento di ciascuna rettifica di cui al presente punto, illustrandone esaustivamente i criteri di quantificazione, con il supporto – ove necessario – di eventuali fogli di lavoro di appoggio, in formato editabile e aperti nelle formule di calcolo.

7. Il calcolo del *TIR equity*, basato sul *FCFE*, non è influenzabile né dalla politica di distribuzione del dividendo, né dall'eventualità in cui la società concessionaria destini parte dell'Utile di esercizio a talune riserve di Patrimonio netto. Ciò in quanto il *TIR Equity*, essendo indicatore della produzione di cassa a disposizione dell'*Equity* perimetrato come sopra indicato, precede non soltanto le singole scelte aziendali di destinazione dell'utile/perdita di esercizio, ma anche eventuali vincoli regolatori e/o statutari relativi alla distribuzione di talune riserve di Patrimonio netto permanentemente impiegato in azienda.
8. Fermo restando che gli indicatori di convenienza economica e di sostenibilità finanziaria di cui alle delibere n. 240/2025 (START 2025) e n. 241/2025 (START 2024) costituiscono gli elementi essenziali per la verifica delle condizioni di equilibrio economico-finanziario di ciascuna concessione, il concessionario può procedere all'elaborazione di ulteriori indicatori, anche sulla base di eventuali specifiche pattuizioni convenzionali,

---

<sup>11</sup> In alternativa a lettera a), sub iii).

utilizzando opportuni fogli di lavoro di appoggio e documentandone la redazione nella relazione di accompagnamento.

#### 5.3.6.2. Fondo di recupero per eventuale sovra-rendimento

1. Il *tool* include, al foglio di lavoro Y5 –**Recupero**, il modulo relativo:
  - a) in relazione all'eventuale **sovra-rendimento di progetto** scaturente dalla verifica di equilibrio economico-finanziario, eseguita sulla base della pertinente disciplina regolatoria di cui alle delibere n. 240/2025 (START 2025) e n. 241/2025 (START 2024):
    - i) alla relativa quantificazione;
    - ii) alla relativa destinazione, con il calcolo della quota da allocare al fondo di accantonamento previsto nelle pertinenti misure regolatorie approvate con le citate delibere n. 240/2025 (START 2025) e n. 241/2025 (START 2024);
    - iii) alla modellizzazione della dinamica relativa al fondo di accantonamento di cui alla lettera b), sub. i), in applicazione della metodologia indicata nelle misure regolatorie ivi indicate;
  - b) in relazione all'eventuale **sovra-rendimento dell'equity** scaturente dalla verifica di equilibrio economico-finanziario, eseguita sulla base della pertinente disciplina regolatoria di cui alle delibere n. 240/2025 (START 2025) e n. 241/2025 (START 2024):
    - i) alla relativa quantificazione;
    - ii) alla relativa destinazione, sulla base dell'esercizio della facoltà riservata al concedente dai Sistemi tariffari START 2024 e START 2025, con il calcolo:
      - della quota da allocare per volontà del concedente, al fondo di accantonamento previsto nelle pertinenti misure regolatorie approvate con le citate delibere n. 240/2025 (START 2025) e n. 241/2025 (START 2024);
      - della quota da includere, per volontà del concedente, fra le riserve di Patrimonio netto, in applicazione della specifica misura di salvaguardia prevista nella delibera n. 241/2025 (START 2024).

### 5.4 Ulteriori specificazioni

#### 5.4.1 Dati relativi alle previsioni di traffico

1. Le ipotesi di evoluzione dei volumi di traffico fino alla scadenza della concessione, adottate dal concessionario e confermate dal concedente in applicazione delle pertinenti Misure regolatorie di cui alle delibere n. 240/2025 (START 2025) e n. 241/2025 (START 2024), devono essere supportate da una rigorosa analisi della domanda e dell'offerta di trasporto, che deve tener conto dello scenario attuale e prendere a riferimento tutti i modi di trasporto, operanti anche su percorsi alternativi, in modo da analizzare tutte le tipologie di trasporto che servono lo stesso segmento di mercato dell'infrastruttura autostradale interessata.
2. Negli studi di traffico è necessario, tra l'altro:
  - a) indicare le modificazioni dei flussi di traffico prevedibili sulla base dell'evoluzione del quadro macroeconomico, delle variabili sociodemografiche e dall'offerta di una mobilità generata dall'introduzione di interventi in corso di realizzazione per i quali sia stato già approvato il progetto di fattibilità tecnico economica. L'analisi della domanda deve essere replicata per tener conto dell'impatto degli interventi oggetto di concessione;
  - b) tenere conto delle classi di pedaggio per tipologia di rete e classe veicolare, riportando la rispettiva tariffa media ponderata annualmente prevista;

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

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

- 3. L'aggiornamento delle previsioni di traffico si effettua in occasione della revisione quinquennale della pianificazione economico-finanziaria, fatte salve le eccezioni esplicitamente previste nelle Misure regolatorie di cui alle delibere n. 240/2025 (START 2025) e n. 241/2025 (START 2024).

#### 5.4.2 Criteri di rappresentazione del Programma degli investimenti

- 1. Il Programma degli investimenti è il 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 all'allegato Y1 (nella sua strutturazione secondo i fogli di lavoro Y1.1, Y1.2, Y1.3, Y1.4, Y1.5, Y1.6). Esso individua puntualmente, per ciascuna delle commesse/interventi riconosciuti in tariffa nel PEF (ovvero non riconosciuti ma correlati a specifici impegni assunti dal concessionario), la tipologia dell'opera, la tratta autostradale di pertinenza, nonché il cronoprogramma di realizzazione con dettaglio della ripartizione annuale della relativa spesa complessiva programmata, degli eventuali contributi a fondo perduto, nonché delle eventuali dismissioni previste nell'arco della durata della concessione.
- 2. Il Programma degli investimenti deve includere, per ciascuno dei *record*, i riferimenti relativi alle pattuizioni convenzionali utili all'inquadramento degli investimenti dal punto di vista regolatorio.
- 3. Ai fini del corretto calcolo dei costi di capitale da imputare alla componente tariffaria di gestione, è necessario specificare, tramite l'elenco a discesa, le seguenti informazioni:
  - a) tipologia di remunerazione, distinguendo:
    - i) gli *asset* afferenti al *C/N ante*, per la cui remunerazione si applica il *TIR previgente* di cui alla delibera n. 241/2025 (START 2024). Per tali asset è prevista la segregazione in separati *record* degli stati di avanzamento lavori già contabilizzati o ancora da contabilizzare alla data di approvazione della delibera n. 241/2025 (START 2024);
    - ii) gli *asset* rispettivamente afferenti al *C/N pre2026 e post2026*, per la cui remunerazione si applica il *WACC* di cui alle delibere n. 240/2025 (START 2025) e n. 241/2025 (START 2024);
  - b) stato lavori, distinguendo le opere in corso da quelle in esercizio;
  - c) criterio di ammortamento, distinguendo le opere assoggettate ad ammortamento finanziario da quelle sottoposte al criterio a vite utili regolatorie e, nell'ambito di queste ultime, individuando gli *asset* per i quali le immobilizzazioni in corso risultino di primo livello o di secondo livello;

- d) tipologia intervento, attingendo all'elenco definito dalle pertinenti misure regolatorie in merito alla classificazione delle opere ai fini del calcolo dell'aliquota di ammortamento applicabile in caso di utilizzo del criterio delle vite utili regolatorie. Nel caso di interventi assoggettati ad ammortamento finanziario, il campo va popolato utilizzando la specifica voce residuale inclusa nell'elenco a discesa;
  - e) data presunta di entrata in esercizio, per le opere assoggettate ad ammortamento secondo il criterio delle vite utili regolatorie.
  - f) La quantificazione degli importi di spesa complessiva programmata ammissibili ai fini tariffari per ciascuna commessa/intervento inserita nel Programma degli investimenti, in funzione di una corretta e inequivocabile allocazione dei rischi, è effettuata sulla base dei principi contenuti nelle pertinenti misure regolatorie di cui alle delibere n. 240/2025 (START 2025) e n. 241/2025 (START 2024).
4. In riferimento a commesse/interventi la cui realizzazione si manifesti su più periodi regolatori, ogni variazione dell'importo complessivo della spesa programmata rispetto al precedente periodo regolatorio – così come risultante da eventuali aggiornamenti quadro economico di ciascun intervento, debitamente approvati dal concedente – deve essere riportata nel Programma degli investimenti, nonché esaustivamente documentata nella Relazione di accompagnamento.

Detta documentazione, in particolare, deve identificare le cause di ciascuna variazione della spesa, in modo da verificarne l'ammissibilità tariffaria in relazione alla corretta allocazione del rischio, così come desumibile dalla Matrice dei rischi allegata (Annesso W) alle delibere n. 240/2025 (START 2025) e n. 241/2025 (START 2024).

Le possibili cause di variazione dei quadri economici degli interventi, nonché la relativa ammissibilità tariffaria, sono sintetizzate nella tabella che segue.

**Tabella 16.** Cause di variazione del quadro economico degli interventi inclusi nel Programma degli Investimenti

Tipologia di causa	Causa di variazione	Descrizione causa di variazione del quadro economico	Matrice dei rischi ART	Allocazione formale del rischio	Ammissibilità tariffaria della variazione
<b>FORZA MAGGIORE</b>	<b>Cause di forza maggiore</b>	Verificarsi di eventi di forza maggiore esplicitamente disciplinati dalla convenzione di concessione.	10	Concedente	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>PROGETTO</b>	<b>Modificazioni progettuali</b>	Prescrizioni di soggetti competenti pubblici/privati nel corso dell'iter di approvazione del progetto. Modificazioni progettuali richieste dal concedente e non derivanti da errori/omissioni di progettazione.	1 4	Concedente	<input checked="" type="checkbox"/>
	<b>Cause ambientali, errori di progettazione e difformità di esecuzione</b>	Necessità correlate a condizioni del terreno, contaminazioni del suolo o ritrovamenti archeologici. Modificazioni progettuali derivanti da errori/omissioni di progettazione. Difformità dell'opera rispetto al progetto approvato.	3 5 7	Concessionario	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>COSTI</b>	<b>Errata stima dei costi di costruzione</b>	Errata individuazione dei costi di costruzione. Oscillazione del costo dei fattori produttivi.	8 15	Concessionario	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>NORMATIVE</b>	<b>Imprevedibili modifiche normative e regolamentari</b>	Modifiche normative/regolamentari imprevedibili alla data di approvazione del progetto.	16	Concedente	<input checked="" type="checkbox"/>
	<b>Prevedibili modifiche normative e regolamentari</b>	Modifiche normative/regolamentari prevedibili alla data di approvazione del progetto.	17	Concessionario	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>ESPROPRI</b>	<b>Errata stima dei costi di esproprio</b>	Maggiori costi di esproprio rispetto a quanto previsto nel progetto approvato.	2	Concessionario	<input checked="" type="checkbox"/>

Per ciascun intervento incluso nel Programma degli investimenti, il *tool* di costruzione tariffaria, al foglio Y1.1, contiene adeguate colonne per l'inserimento di tali variazioni, distinte per causa in relazione all'ammissibilità della spesa.

#### 5.4.3 Dettaglio del funzionamento del meccanismo di poste figurative

1. L'applicazione del meccanismo di Poste figurative di cui al foglio di lavoro “C5 – Tk – Calcolo Poste figurative” è fondata sui contenuti delle pertinenti Misure regolatorie approvate con delibere n. 240/2025 (START 2025) e n. 241/2025 (START 2024).
2. Il meccanismo di Poste figurative (di seguito: *PF*) si dispiega annualmente attraverso fasi di **accumulo** o di **recupero**, nel seguente modo:
  - a) la fase di accumulo si verifica quando:
    - i) le *PF* previste per la specifica annualità risultino a debito per il concessionario (ossia il ricavo previsto dall'applicazione di *Tk con PF* risulti maggiore del ricavo previsto dall'applicazione della sola *Tk*) e il saldo di *PF* cumulato all'inizio della medesima annualità sia positivo;
    - ii) le *PF* previste per la specifica annualità risultino a credito per il concessionario (ossia il ricavo previsto dall'applicazione di *Tk con PF* risulti minore del ricavo previsto dall'applicazione della sola *Tk*) e il saldo di *PF* cumulato all'inizio della medesima annualità sia negativo;
  - b) la fase di recupero si verifica, viceversa, quando:
    - i) le *PF* previste per la specifica annualità risultino a debito e il saldo di *PF* cumulato all'inizio della medesima annualità sia negativo;
    - ii) le *PF* previste per la specifica annualità risultino a credito e il saldo di *PF* cumulato all'inizio della medesima annualità sia positivo;
3. Nella **fase di accumulo**, l'incremento (o il decremento) del saldo di *PF* è distribuito fra le diverse sub-componenti in base al peso delle rispettive *capex annue*. Ciascuna sub-componente di poste figurative, evidentemente, sarà caratterizzata da un proprio valore dinamico del saldo, che si rivaluta annualmente al rispettivo tasso di attualizzazione.
4. La **fase di recupero** avviene di contro secondo il seguente ordine di priorità:
  - a) dapprima vengono interessate le sub-componenti di *PF* assoggettate a *TIR previgente*, ove presenti;
  - b) successivamente, si ricorre alle sub-componenti di *PF* assoggettate a *WACC*;
  - c) infine, si utilizzano le sub-componenti di *PF* assoggettate al *costo del debito*.Ciò significa che, se il saldo delle *PF* assoggettate al *TIR previgente* è capiente, l'intera *PF* maturata nell'anno di riferimento è riassorbita nell'ambito di tale saldo; se detto saldo non è capiente e pertanto residua una parte di *PF* maturata nell'anno ma ancora da recuperare, si procede al recupero attraverso il saldo di *PF* assoggettate a *WACC* e, in caso di ulteriore residuo, il recupero annuo si conclude attingendo al saldo di *PF* assoggettate a costo del debito.
5. Le condizioni essenziali considerate dal modello per il funzionamento del meccanismo sono le seguenti:
  - a) azzeramento del saldo complessivo delle poste figurative entro la scadenza della concessione;
  - b) azzeramento, nel medesimo termine, dei singoli saldi relativi a ciascuna sub-componente, scontati ai rispettivi tassi di attualizzazione.
6. La funzione *goal seek* di calcolo automatico, attivata dall'apposito pulsante, agisce sulla base delle citate condizioni essenziali, e si articola nelle due fasi descritte al paragrafo 5.3.3.6. In entrambe le fasi, la scomposizione delle *PF* viene gestita, anche al fine di ottemperare alle condizioni di cui al punto 5, con le seguenti modalità:
  - a) per ogni annualità, la posta figurativa complessiva generata dal modello (*PF*) viene posta a confronto con il saldo di poste figurative al 1/1 (*SPF*) complessivo, in riferimento alla medesima annualità.

- b) in caso di segno concorde (*SPF e PF* entrambi positivi o entrambi negativi), il sistema identifica la fase di accumulo, e assume la scomposizione di *PF* in proporzione alle *capex* annue correlate alle diverse sub-componenti, afferenti rispettivamente, a: (i) *CIN ante* (limitatamente ai SAL contabilizzati); (ii) *CIN pre2026*; (iii) ammortamenti *CIN ante* (limitatamente ai SAL da contabilizzare); (iv) ammortamenti *CIN post*; (v) remunerazioni *CIN ante* (limitatamente ai SAL da contabilizzare); (vi) remunerazioni *CIN post*;
- c) in caso di segno discorde (*SPF* negativo e *PF* positivo, o viceversa), il sistema identifica la fase di recupero, che avviene secondo il seguente ordine di priorità: (i) *CIN ante* (limitatamente ai SAL contabilizzati); (ii) *CIN pre2026*; (iii) ammortamenti *CIN ante* (limitatamente ai SAL da contabilizzare); (iv) ammortamenti *CIN post*; (v) remunerazioni *CIN ante* (limitatamente ai SAL da contabilizzare); (vi) remunerazioni *CIN post*. In particolare, viene seguito il seguente procedimento:
  - i) l'ammontare delle *PF* annue viene confrontato, dapprima, con il saldo *PF* al 1/1 della sola sub-componente relativa al *CIN ante* a SAL già contabilizzato (che include, fra l'altro, la pertinente quota del credito residuo di poste figurative maturato antecedentemente all'entrata in vigore dei Sistemi tariffari ART).

Se detto saldo è pari a zero, non avviene alcun recupero a valere sulla pertinente componente di *PF*.

Se, alternativamente, (1) la *PF* è negativa ma, sommata al saldo restituisce un valore positivo, oppure (2) la *PF* è positiva ma, sommata al saldo restituisce un valore negativo, si provvede al recupero dell'intera *PF* a valere sul *CIN ante* a SAL già contabilizzato;

Nel caso in cui, alternativamente, (1) la *PF* è negativa e, sommata al saldo, restituisce un valore negativo, oppure (2) la *PF* è positiva e, sommata al saldo, restituisce un valore positivo, si provvede al recupero, a valere sul *CIN ante* già contabilizzato, dell'intero saldo *PF* relativo allo stesso *CIN ante* a SAL già contabilizzato;

  - ii) se, dopo il precedente ciclo di operazioni, residuano ancora *PF* da recuperare, si procede analogamente con la componente relativa agli ammortamenti *CIN pre2026* (il cui saldo all'Anno ponte include, fra l'altro, la pertinente quota dell'importo a debito eventualmente generato dall'applicazione del meccanismo di *revenue sharing* previsto nelle pertinenti misure regolatorie);
  - iii) se, dopo il precedente ciclo di operazioni, residuano ancora *PF* da recuperare, si procede analogamente con la componente relativa agli ammortamenti afferenti al *CIN ante* a SAL non contabilizzato;
  - iv) se, dopo il precedente ciclo di operazioni, residuano ancora *PF* da recuperare, si procede analogamente con la componente relativa agli ammortamenti *CIN post2026*;
  - v) se, dopo il precedente ciclo di operazioni, residuano ancora *PF* da recuperare, si procede analogamente con la componente relativa alle remunerazioni afferenti al *CIN ante* a SAL non contabilizzato;
  - vi) infine, se, dopo il precedente ciclo di operazioni, residuano ancora *PF* da recuperare, queste vengono allocate alla componente relativa alle remunerazioni *CIN post2026*.

#### 5.4.4 Dettaglio del funzionamento del meccanismo di modulazione tariffaria

1. L'applicazione del meccanismo di modulazione tariffaria di cui al foglio di lavoro "Y2.a – Modulazione tariffaria" è fondata sui contenuti delle pertinenti Misure regolatorie approvate con delibere n. 240/2025 (START 2025) e n. 241/2025 (START 2024).
2. In particolare, ai fini della modulazione tariffaria, data la tariffa unitaria media integrata  $T'_t$  relativa all'anno t, deve valere la seguente relazione:

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

dove  $p_i^t$  e  $q_i^t$  indicano, rispettivamente, le tariffe unitarie chilometriche ed i veicoli\*km annui relativi alla i-esima delle n classi tariffarie elementari, nell'anno  $t$ .

3. Ciò premesso, il modulo Y2.a contiene i criteri per la determinazione, con riferimento a ciascuna annualità  $t$  a partire dal primo anno del nuovo periodo regolatorio e fino alla scadenza del periodo regolatorio stesso, di ciascun valore della tariffa unitaria chilometrica  $p_i^t$  tale da soddisfare la condizione di cui al punto precedente, nel caso di applicazione:

- a) di una sub-classificazione per tipologia di tratta, prevedendo fino a 4 diverse classi due classi (fra le quali, ad esempio, "pianura" e "montagna");
- b) di una sub-classificazione per categorie di veicoli basata sul criterio asse-sagoma, che prevede l'individuazione di cinque classi (A, B, 3, 4, 5) secondo i seguenti requisiti:
  - i) classe "A": motocicli e autoveicoli a 2 assi, con altezza del veicolo misurata in corrispondenza dell'asse delle ruote anteriori fino a 1,3 m;
  - ii) classe "B": autoveicoli a 2 assi, con altezza del veicolo misurata in corrispondenza dell'asse delle ruote anteriori superiore a 1,3 m;
  - iii) classe "3": veicoli con 3 assi;
  - iv) classe "4": veicoli con 4 assi;
  - v) classe "5": veicoli con 5 o più assi.

4. Il modello calcola ciascun valore di  $p_i^t$  applicando alla tariffa unitaria media integrata  $T'_t$  una combinazione di coefficienti (nel caso di specie:  $H_i$  e  $K_j$ , afferenti rispettivamente alle tipologie di tratta e alle classi veicolari), univocamente definiti ex ante per l'intero periodo regolatorio, sulla base della distribuzione per classe derivante dalle rispettive stime di traffico assunte per la costruzione tariffaria, in modo che risulti rispettato il seguente vincolo:

$$V = \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m (V_{i,j} \cdot H_i \cdot K_{i,j})$$

dove:

$V$  rappresenta i volumi totali di traffico complessivi previsti per il nuovo periodo regolatorio, espressi in veicoli-km.

$V_{i,j}$  rappresenta i volumi di traffico complessivi previsti per il nuovo periodo regolatorio, espressi in veicoli-km, relativi alla combinazione fra sottoclasse di tipologia di rete i e sottoclasse veicolare j, cui si applicano i coefficienti  $H_i$  e  $K_j$ ;

$n$  rappresenta il numero di classi in cui è modulata la tariffa per tipologia di rete, di norma pari a 2, ma estensibile fino a 4 nel modello;

$m$  rappresenta il numero di classi in cui è modulata la tariffa per classe veicolare, di norma pari a 5.

In particolare:

- a) nel caso della tipologia di tratta, viene calcolato automaticamente il valore del coefficiente  $H_1$  applicabile alla prima tipologia, partendo dal valore imputato manualmente per il coefficiente  $H_i$  da applicare alle restanti tipologie, in modo che venga rispettato il vincolo

$$V = \sum_{i=1}^n (V_i \cdot H_i) \quad \rightarrow \quad H_1 = \frac{1}{V_1} \cdot \left[ V - \sum_{(i=2)}^n (H_i \cdot V_i) \right]$$

- b) successivamente, nel caso della classe veicolare, viene calcolato automaticamente il valore del coefficiente  $K_1$  applicabile alla classe "A", a partire del valore imputato manualmente per i coefficienti da  $K_i$  applicabili alle restanti classi, in modo che venga rispettato il vincolo

$$V = \sum_{j=1}^m (V_j \cdot K_j) \quad \rightarrow \quad K_1 = \frac{1}{V_1} \cdot \left[ V - \sum_{(j=2)}^m (K_j \cdot V_j) \right]$$

5. I valori dei coefficienti  $H_i$  e  $K_{i,j}$  sono rispettivamente ponderati su base annua, al fine di una piena proporzionalità con i rispettivi volumi di traffico annui di riferimento, nel seguente modo<sup>12</sup>:

$$H_{1,(t)} = H_1 + \frac{1}{n} \cdot \left[ \frac{\sum_n (V_{i,(t)}) - \sum_{(i \neq 1)}^n (H_i \cdot V_{i,(t)})}{V_{1(t)}} - H_1 \right]$$

$$K_{i,1,(t)} = K_{i,1} + \frac{1}{m} \cdot \left[ \frac{\sum_m (V_{i,j,(t)}) - \sum_{(j \neq 1)}^m (K_{i,j} \cdot V_{i,j,(t)})}{V_{i,1(t)}} - K_{i,1} \right]$$

dove:

- $V_{i,(t)}$  rappresenta i volumi di traffico all'anno  $t$ , espressi in veicoli-km, relativi alla sottoclasse  $i$  di tipologia di rete, cui si applica il coefficiente  $H_i$ ;
- $V_{1,(t)}$  rappresenta i volumi di traffico all'anno  $t$ , espressi in veicoli-km, relativi alla sottoclasse 1 di tipologia di rete, cui si applica il coefficiente  $H_1$ ;
- $V_{i,j,(t)}$  rappresenta i volumi di traffico all'anno  $t$ , espressi in veicoli-km, relativi alla combinazione fra sottoclasse  $i$  di tipologia di rete e sottoclasse veicolare  $j$ , cui si applica il coefficiente  $K_{i,j}$ ;
- $V_{i,1,(t)}$  rappresenta i volumi di traffico all'anno  $t$ , espressi in veicoli-km, relativi alla combinazione fra sottoclasse  $i$  di tipologia di rete e sottoclasse veicolare 1, cui si applica il coefficiente  $K_{i,1}$ ;

È opportuno precisare che il *tool* di costruzione tariffaria è in grado di identificare le sottoclassi tariffarie caratterizzate dall'assenza di volumi di traffico nell'annualità specifica, escludendole dal calcolo per evitare errori e distorsioni.

6. Resta fermo che, qualora il concessionario adotti modulazioni tariffarie differenti o ulteriori rispetto a quelle *standard* previste nel modello, è tenuto ad una corretta rappresentazione delle stesse attraverso specifici fogli di lavoro di appoggio basati sulla stessa metodologia di calcolo, corredati da adeguata descrizione nella relazione di accompagnamento.

<sup>12</sup> La formula di esempio vale per  $i = 1$  (nel caso di  $H_{1,(t)}$ ) e per  $j = 1$  (nel caso di  $K_{i,1,(t)}$ ), ma è applicabile in modo analogo per ciascun altro valore di  $i$  (o  $j$ ) compreso fra 2 e  $m$  (o  $n$ ).

## 6. STRUMENTI DI MONITORAGGIO ANNUALE

### 6.1 Premessa

#### 6.1.1 Generalità

1. Lo strumento di monitoraggio annuale, che il concessionario è tenuto ad elaborare in coerenza con i dati per la costruzione tariffaria riportati nel PFR, è concepito per consentire all'Autorità di eseguire le valutazioni di competenza in occasione dell'adeguamento annuale dei livelli tariffari, nell'ambito del pertinente procedimento come definito negli atti di regolazione.
2. Lo strumento è strutturato, in prima stesura, in una articolata cartella di lavoro in formato Microsoft Excel, la cui struttura è esplicitata nel foglio "Sommario", che contiene anche i link ai moduli specifici.
3. All'interno di ciascun modulo la struttura per accogliere i dati:
  - a) è adattabile alle tempistiche della singola concessione (Anno di prima applicazione del sistema tariffario ART, articolazione dei periodi regolatori e rispettivi Anno base e Anno ponte, termini di scadenza della concessione);
  - b) è caratterizzata da campi soggetti a compilazione controllata (celle bloccate).
4. Le celle dei fogli di lavoro che contengono valori numerici sono caratterizzate da una specifica codifica di formato e colore, sulla base della seguente classificazione:

*Figura 4 Codifica di formato e colore dei dati numerici contenuti nel tool*

Legenda	
Input del concessionario	1.000
Campo calcolato:	
Livello 1	1.000
Livello 2	1.000
Livello 3	1.000
Livello 4	1.000
Macro	1.000
Campo desunto da altro foglio di lavoro:	
Livello 1	1.000
Livello 2	1.000
Campo di controllo (check):	
Livello 1	1.000
Livello 2	1.000
Campo non compilabile o nullo	
Campo con valore stabilito da ART	1.000

5. La struttura dei fogli di lavoro contenuti nella cartella è sostanzialmente analoga a quella adottata nel *tool* di costruzione tariffaria. Per i dettagli sul funzionamento del *tool*, è quindi possibile fare riferimento alle corrispondenti istruzioni operative di cui al capitolo 5.

#### 6.1.2 Raccolta format monitoraggio annuale – piattaforma informatica

1. La trasmissione del format di costruzione tariffaria dovrà essere effettuata esclusivamente attraverso l'apposita area di interscambio “Format monitoraggio annuale - [anno]” accessibile attraverso il [Portale servizi online](#) dell'Autorità alla voce “ARIN - Aree interscambio”.
2. Per istruzioni specifiche, si fa riferimento a quanto già affermato al paragrafo 5.2.2.

### 6.2 Contenuti del tool

#### 6.2.1 Fogli di lavoro di input

##### 6.2.1.1 Generalità

1. Lo strumento di monitoraggio annuale include, innanzi tutto, una serie di fogli di lavoro per l'imputazione dei dati di partenza per l'adeguamento tariffario, costituiti:
  - a) nel caso del primo anno del periodo regolatorio, delle grandezze tecniche, economiche e patrimoniali rilevate nell'ambito della programmazione quinquennale nel PEF e nel PFR;
  - b) per le restanti annualità del periodo regolatorio, dalle grandezze tecniche, economiche e patrimoniali rilevate nell'ambito dell'ultimo adeguamento approvato, riferibile all'annualità precedente a quella di competenza.
2. I fogli di lavoro inseriti nel *tool* a tale scopo sono descritti nei paragrafi seguenti.

##### 6.2.1.2 Z0.1 - dati generali

1. In questo foglio vanno inseriti: i termini e le scadenze relativi alla concessione e alla successione dei periodi regolatori; gli *input* esogeni che influiscono sulla dinamica tariffaria del periodo regolatorio in corso (inflazione programmata, recupero di produttività da efficientamento, tassi di remunerazione del capitale investito, incidenza dei canoni di concessione); le previsioni di traffico adottate nei documenti di pianificazione economico-finanziaria vigenti.
2. La struttura e le modalità di funzionamento sono le stesse descritte al paragrafo 5.3.1.2, integrate con una sezione in cui sono riepilogate le previsioni di traffico assunte ex ante nel PFR, disaggregate per tipologia di tratta e per classe veicolare.

##### 6.2.1.3 Z0.2 - ultimo aggiornamento PFR

1. In questo foglio è rappresentato l'ultimo aggiornamento del Piano finanziario regolatorio oggetto di valutazione da parte dell'Autorità, inclusivo di tutte le grandezze tecniche, economiche, patrimoniali e finanziarie necessarie per la determinazione delle componenti tariffarie di gestione, di costruzione e per oneri integrativi, che costituiscono la tariffa unitaria media integrata applicabile nell'anno in corso.
2. La struttura e le modalità di funzionamento sono le stesse descritte al paragrafo 5.3.4.2, integrate con l'applicazione, per le annualità pregresse del periodo regolatorio in corso:
  - a) del meccanismo premi/penalità legato alla qualità dei servizi, basato sull'indicatore sintetico  $Q_t$ ;
  - b) del meccanismo di adeguamento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti, attraverso il calcolo del relativo coefficiente  $\alpha_t$ .

#### 6.2.1.4. Z0.2.a PR Pregressi

1. Il foglio di lavoro riproduce il calcolo dei saldi relativi al periodo regolatorio che precede quello in corso, così come definiti *ex ante* all'inizio del periodo regolatorio, in riferimento sia al capitale investito netto regolatorio, sia alle poste figurative, sia alle componenti tariffarie applicate. Le informazioni risultano essenziali per una corretta valutazione della dinamica delle componenti tariffarie relative al periodo regolatorio in corso.
2. La struttura e le modalità di funzionamento sono le stesse descritte al paragrafo 5.3.1.12.

#### 6.2.1.5. Programma degli investimenti

1. Analogamente a quanto previsto nel *tool* di costruzione tariffaria, lo strumento include una serie di fogli di lavoro per l'imputazione dell'ultimo aggiornamento del **Programma degli investimenti** afferenti agli *asset reversibili*, finalizzati a costituire il riferimento per il relativo monitoraggio annuale, in relazione alle verifiche sull'effettiva realizzazione degli investimenti stessi e sui conseguenti impatti tariffari o contrattuali.
2. In tale ambito, sono gestiti separatamente, in fogli di lavoro distinti, le seguenti tipologie di investimenti programmati in *asset reversibili*:
  - a) quelli che beneficiano di un totale riconoscimento in tariffa, e
  - b) quelli che, pur associati ad impegni del concessionario statuiti negli atti convenzionali, non beneficiano del recupero tariffario degli importi impiegati.
3. Ciascuna delle due tipologie di investimento è compiutamente descritta in tre fogli di lavoro, afferenti rispettivamente alla spesa lorda programmata, ai contributi eventualmente associati e alle eventuali dismissioni previste entro la scadenza della concessione.
4. Conseguentemente:
  - a) i fogli di lavoro *Z0.4.a Spesa*, *Z0.4.b Contributi*, *Z0.4.c Dismissioni* illustrano ad un adeguato livello di dettaglio l'ultimo aggiornamento del Programma degli investimenti recuperabili in tariffa, inclusivo della spesa complessiva prevista, del livello previsto per i contributi a fondo perduto, nonché delle eventuali dismissioni;
  - b) i fogli di lavoro *Z0.5.a Spesa*, *Z0.5.b Contributi*, *Z0.5.c Dismissioni* illustrano ad un adeguato livello di dettaglio l'ultimo aggiornamento del Programma degli investimenti non recuperabili in tariffa, inclusivo della spesa complessiva prevista, del livello previsto per i contributi a fondo perduto, nonché delle eventuali dismissioni.
5. Per quanto attiene al **Programma degli investimenti recuperabili in tariffa**, i fogli di lavoro inseriti nel *tool* sono i seguenti:
  - a) **Z0.4.a – Programma Investimenti (riconosciuti in tariffa), Spesa:** il foglio di lavoro permette al concessionario di inserire, al massimo livello di disaggregazione possibile:
    - i) le informazioni anagrafiche relative alle singole commesse/interventi (atti convenzionali di riferimento, codifica, descrizione sintetica, tratta autostradale interessata);
    - ii) le informazioni rilevanti dal punto di vista dell'inquadramento di ciascuna commessa/intervento sul piano regolatorio (tipologia di intervento secondo la classificazione ART, *status* di realizzazione, eventuali variazioni degli importi correlati a ciascuna commessa/intervento rispetto all'ultima programmazione approvata e relative cause, tasso di remunerazione applicabile, criterio di ammortamento, data presunta di entrata in esercizio);
    - iii) la programmazione della spesa annua complessiva (al lordo di eventuali contributi in conto impianti o in conto capitale), come desumibile dai documenti relativi a ciascuna commessa/intervento, per ciascun anno a partire dal primo anno del nuovo periodo regolatorio e fino alla scadenza della concessione.

Nel foglio di lavoro sono inclusi due pulsanti che permettono di attivare altrettante funzioni programmate per l'aggiunta o l'eliminazione di righe nella tabella. Gli effetti di tali funzioni si riverberano, oltre che sul medesimo foglio di lavoro, anche sui successivi fogli di lavoro Z0.4.b e Z0.4.c, per assicurare la completa omogeneità dei dati.

- b) **Z0.4.b – Programma Investimenti (riconosciuti in tariffa), Contributi:** a partire dalla struttura delle commesse/interventi precedentemente inseriti nella tabella Z0.4.a (di cui sono automaticamente riprodotte le informazioni anagrafiche e regolatorie), permette al concessionario di inserire la programmazione di eventuali contributi in conto impianti o in conto capitale, come desumibili dai documenti relativi a ciascuna commessa/intervento, per ciascun anno a partire dal primo anno del nuovo periodo regolatorio e fino alla scadenza della concessione.
  - c) **Z0.4.c – Programma Investimenti (riconosciuti in tariffa), Dismissioni:** a partire dalla struttura delle commesse/interventi precedentemente inseriti nella tabella Z0.4.a (di cui, come per il foglio Z0.4.b, sono automaticamente riprodotte le informazioni anagrafiche e regolatorie), permette al concessionario di inserire la programmazione di eventuali dismissioni/alienazioni, per ciascun anno a partire dal primo anno del nuovo periodo regolatorio e fino alla scadenza della concessione.
6. Analogamente, con riguardo al **Programma degli investimenti non recuperabili in tariffa**, i fogli di lavoro inseriti nel *tool* sono i seguenti:
- a) Z0.5.a – Programma Investimenti (non riconosciuti in tariffa), Spesa.
  - b) Z0.5.b – Programma Investimenti (non riconosciuti in tariffa), Contributi.
  - c) Z0.5.c – Programma Investimenti (non riconosciuti in tariffa), Dismissioni.
7. La struttura dei fogli è analoga a quella dei fogli Z0.4.a, Z0.4.b e Z0.4.c, con le necessarie semplificazioni.
8. Nel foglio di lavoro Z0.5.a sono inclusi due pulsanti che permettono di attivare altrettante funzioni programmate per l'aggiunta o l'eliminazione di righe nella tabella. Gli effetti di tali funzioni si riverberano, oltre che sul medesimo foglio di lavoro, anche sui successivi fogli di lavoro Z0.5.b e Z0.5.c, per assicurare la completa omogeneità dei dati.
- Per consentire all'Autorità di effettuare le proprie valutazioni su dati caratterizzati da adeguata chiarezza, si richiede ai concessionari il massimo dettaglio di ciascuna delle fattispecie sopra illustrate per tutti gli interventi oggetto di programmazione.
9. Si raccomanda la riconciliazione di tutte le opere presenti nel programma degli investimenti con quanto indicato nelle pattuizioni convenzionali, ovvero gli annessi relativi al cronoprogramma e al piano economico finanziario. La riconciliazione degli investimenti è indispensabile per la formazione e la corretta rappresentazione delle *capex*, pertanto, si richiede anche la previsione di un foglio di quadratura all'interno del piano economico finanziario.
10. La veridicità dei dati dichiarati e la conformità alle indicazioni dell'Autorità deve essere garantita attraverso la firma di tutta la documentazione da parte del legale rappresentante dell'azienda.

## 6.2.2 Fogli di lavoro di aggiornamento

1. Il *tool* include una serie di fogli di lavoro finalizzati all'acquisizione delle informazioni necessarie per l'adeguamento annuale della componente tariffaria di gestione, e in particolare i seguenti:

### 6.2.2.2 Z0.3.a – discontinuità di costo

1. In questo foglio vanno inseriti – in riferimento alle discontinuità di costo derivanti, rispettivamente, dall'entrata in esercizio di nuovi investimenti e da sopravvenienze normative – i valori annui aggiornati, in relazione alle evidenze derivanti dalle annualità pregresse del periodo regolatorio, a partire dall'Anno Ponte;

#### 6.2.2.3. Z0.3.b – qualità

1. Questo foglio permette il calcolo dell'indicatore sintetico  $Q_t$  relativo al meccanismo premiale/penale correlato alla qualità dei servizi, sulla base dei valori misurati all'anno ( $t-2$ ) degli indicatori specifici descritti negli Atti di regolazione, alla luce del confronto con i rispettivi valori-obiettivo di soglia fissati dall'Autorità e contenuti nei documenti di pianificazione economico-finanziaria.

2. Sono previste le seguenti sezioni:

- a) informazioni generali: sezione in cui:

- i) viene automaticamente settato l'anno di riferimento per il calcolo dell'indicatore sintetico;
- ii) sono riportati in due sottosezioni, per pronto riferimento, i dati relativi, rispettivamente, alle tratte elementari di cui si compone l'infrastruttura autostradale e alle stazioni di esazione. La compilazione di tali tabelle dovrà essere coerente con quella definita *ex ante* all'inizio del periodo regolatorio.

Come per il *format* di costruzione tariffaria, ciascuna delle sottosezioni contiene due pulsanti che permettono di attivare altrettante funzioni programmate per l'aggiunta o l'eliminazione di righe nelle rispettive tabelle.

- b) Misurazione degli indicatori analitici e confronto con metriche, valori-obiettivo di soglia e dati di base: in tale sezione, per ciascuno degli indicatori specifici di qualità individuati nelle misure regolatorie, è prevista la possibilità di inserire i valori misurati a consuntivo in relazione alle specifiche metriche previste per la rispettiva rilevazione.

Per gli indicatori le cui metriche interessano le tratte elementari o le stazioni di esazione, le relative tabelle sono concepite per riferirsi ai dati di partenza inseriti nelle sezioni di cui alla lettera **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**. In caso di aggiornamento di tali dati, è necessario riallineare le tabelle premendo l'apposito pulsante.

- c) Calcolo indicatore sintetico di qualità  $Q_t$ : nella sezione finale viene effettuato il calcolo automatico dell'indicatore  $Q_t$ , applicando la pertinente disciplina regolatoria, sulla base della misurazione a consuntivo dei valori riferibili a ciascun indicatore specifico di qualità.

#### 6.2.3 Aggiornamento del Programma degli investimenti

1. Così come previsto per i corrispondenti fogli di lavoro di *input*, la struttura del *tool* di monitoraggio in relazione all'aggiornamento del **Programma degli investimenti** prevede la gestione separata, in fogli di lavoro distinti, delle seguenti tipologie di investimenti programmati in asset reversibili:
  - a) quelli che beneficiano di un totale riconoscimento in tariffa, e
  - b) quelli che, pur associati ad impegni del concessionario statuiti negli atti convenzionali, non beneficiano del recupero tariffario degli importi impiegati.
2. Ciascuna delle due tipologie di investimento è compiutamente descritta in tre fogli di lavoro, afferenti rispettivamente alla spesa londa programmata, ai contributi eventualmente associati e alle eventuali dismissioni previste entro la scadenza della concessione.
3. Conseguentemente:
  - a) i fogli di lavoro *Z0.6.a*, *Z0.6.b* e *Z0.6.c* illustrano, al medesimo livello di dettaglio del documento originario, l'aggiornamento del **Programma degli investimenti riconosciuti in tariffa** derivanti dal relativo monitoraggio, inclusivo della spesa complessiva prevista, del livello previsto per i contributi a fondo perduto, nonché delle eventuali dismissioni; la struttura dei fogli è finalizzata a valutare che le variazioni rispetto alla pianificazione originaria siano conformi ai dettami delle pertinenti misure regolatorie;
  - b) i fogli di lavoro *Z0.7.a*, *Z0.7.b* e *Z0.7.c* illustrano, al medesimo livello di dettaglio del documento originario, l'aggiornamento del **Programma degli investimenti non riconosciuti in tariffa** derivanti dal relativo

monitoraggio, inclusivo della spesa complessiva prevista, del livello previsto per i contributi a fondo perduto, nonché delle eventuali dismissioni.

4. Particolare attenzione dovrà essere dedicata alla compilazione delle seguenti colonne dei fogli di aggiornamento del Programma degli Investimenti riconosciuti in tariffa:

a) Status intervento: consente di distinguere:

- i) gli investimenti già programmati (e pertanto inclusi nei fogli di lavoro di *input*), per i quali andranno compilate le colonne relative alla spesa effettivamente sostenuta nell'anno in corso (preconsuntivo) e nell'anno precedente (consuntivo), nonché alle eventuali riprogrammazioni per gli anni successivi;
- ii) i nuovi investimenti di carattere urgente ed indifferibile, dovuti a cause di forza maggiore, autorizzati dal concedente e non inclusi nella programmazione approvata con il PEF elaborato *ex ante*;

b) Responsabilità della variazione: consente di attribuire correttamente al concessionario la responsabilità della mancata o ritardata esecuzione degli investimenti, per l'applicazione dei pertinenti meccanismi di accantonamento disposti dai Sistemi tariffari START 2024 e START 2025.

A tal fine, qualora per lo stesso intervento siano accertate variazioni con differente allocazione del rischio operativo (al concedente oppure al concessionario), è necessario provvedere alla disaggregazione in due distinti record dell'ammontare incluso nella programmazione approvata con il PEF elaborato *ex ante*.

5. In riferimento agli investimenti, ai fini del monitoraggio annuale, occorre che il concessionario fornisca evidenza delle variazioni annualmente rilevate rispetto alla situazione programmata, secondo le diverse fattispecie individuate nelle pertinenti misure regolatorie, e come di seguito definito:

a) **Investimenti effettivamente realizzati dal concessionario rispetto a quanto programmato nel PEF vigente.** Occorre fornire 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.

In riferimento a tale fattispecie di variazione, ai fini tariffari fa fede l'importo inserito alla colonna relativa all'annualità in corso del foglio di lavoro Z.06.a (ed eventualmente Z.06.b), posto a confronto con il corrispondente importo di cui al foglio di lavoro Z.04.a (ed eventualmente Z.04.b).

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

In riferimento a tale fattispecie di variazione, ai fini tariffari fa fede l'importo inserito alla colonna relativa all'annualità precedente a quella in corso del foglio di lavoro Z.06.a (ed eventualmente Z.06.b), posto a confronto con il corrispondente importo di cui al foglio di lavoro Z.04.a (ed eventualmente Z.04.b).

c) **Interventi di carattere urgente ed indifferibile, dovuti a cause di forza maggiore.** Occorre fornire 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 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.

In riferimento a tale fattispecie di variazione, ai fini tariffari fanno fede gli importi relativi ai *record* caratterizzati da status "forza maggiore" nel foglio di lavoro Z.06.a (ed eventualmente Z.06.b), posti a confronto con i corrispondenti importi di cui al foglio di lavoro Z.04.a (ed eventualmente Z.04.b).

- 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, occorre fornire 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.

In riferimento a tale fattispecie di variazione, ai fini tariffari fanno fede gli importi inseriti alle colonne relative alle annualità successive a quella in corso nel foglio di lavoro Z.06.a (ed eventualmente Z.06.b), posti a confronto con i corrispondenti importi di cui al foglio di lavoro Z.04.a (ed eventualmente Z.04.b).

6. Analoga rendicontazione dovrà essere adottata con riferimento agli investimenti non recuperabili in tariffa, ivi inclusi eventuali interventi la cui spesa è stata sostenuta dal concessionario, ma la cui ammissibilità tariffaria risulta ancora al vaglio del concedente.
7. La compilazione dei moduli di controllo degli investimenti deve essere necessariamente corredata da adeguate informazioni nella relazione di accompagnamento, eventualmente anche attraverso ulteriori fogli di appoggio che prevedano modalità alternative di raggruppamento dei vari interventi, purché sia fornita una chiara rappresentazione e motivazione delle differenze (maggiori o minori) tra quanto preventivato con le proiezioni di investimento e il costo effettivo degli investimenti.
8. Nella relazione dovrà, inoltre, essere fornita chiara evidenza delle motivazioni sotese agli scostamenti tra quanto programmato nel piano investimenti e quanto effettivamente realizzato, chiarendo inoltre se è stata rispettata l'entrata in esercizio dei vari interventi definiti nel programma degli investimenti.

#### **6.2.4 Fogli di lavoro di calcolo**

##### **6.2.4.1. Generalità**

1. Sono inclusi nel *tool* una serie di moduli di calcolo, finalizzati alla determinazione delle grandezze necessarie per l'aggiornamento del Piano Finanziario Regolatorio.
2. I fogli di lavoro inseriti nel *tool* a tale scopo sono descritti nei paragrafi seguenti.

##### **6.2.4.2. C1 – Tk - Riepilogo variazioni**

1. Il foglio di lavoro, a partire dai dati di aggiornamento del Programma degli investimenti recuperabili in tariffa, elabora le informazioni ivi contenute per consentire le valutazioni dell'Autorità in ordine alla conformità delle variazioni rispetto alle pertinenti misure regolatorie.
2. La struttura del foglio di lavoro riflette la classificazione di cui al punto 5 del paragrafo 6.2.3.

##### **6.2.4.3. C2 – Riepilogo investimenti non recuperabili**

1. Analogamente al precedente, il foglio di lavoro, a partire dai dati di aggiornamento del Programma degli investimenti non recuperabili in tariffa, elabora le informazioni ivi contenute per consentire le valutazioni dell'Autorità in ordine alla conformità delle variazioni rispetto alle pertinenti misure regolatorie.

##### **6.2.4.4. C3 – Tk – Supporto**

1. Il foglio di lavoro, analogo a quello inserito nel *tool* di costruzione tariffaria, contiene, oltre a dati di supporto per la compilazione dei fogli relativi al Programma degli Investimenti, le informazioni in merito alla vita utile degli asset reversibili, finalizzata alla corretta applicazione del relativo meccanismo di ammortamento e appostamento del valore di subentro previsto al riguardo dalle pertinenti misure regolatorie.

#### 6.2.4.5. C4 – Tk – Ricalcolo

1. Il foglio di lavoro, analogo a quello inserito nel *tool* di costruzione tariffaria, consente, a partire dai dati di aggiornamento del Programma degli investimenti recuperabili attraverso la componente tariffaria di costruzione (inclusivi di spesa complessiva, eventuali contributi a fondo perduto ed eventuali dismissioni), il corretto calcolo dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione), sulla base delle assunzioni in merito alla tipologia di *CIN* (*CIN ante* – *CIN pre2026* – *CIN post2026*) e ai criteri di ammortamento (finanziario o a vite utili, di primo o secondo livello).
2. La struttura del foglio di lavoro ed il suo funzionamento sono analoghi a quelli descritti al paragrafo 5.3.3.5.

#### 6.2.4.6. C5 – Ricalcolo Poste figurative

1. Il foglio di lavoro consente, a partire dai dati di ricalcolo dei costi di capitale afferenti alla componente tariffaria di costruzione, la rideterminazione delle poste figurative secondo i criteri e la metodologia contenuti nelle pertinenti misure regolatorie.
2. Il ricalcolo delle poste figurative di cui al foglio *C5*, così come previsto nel *tool* di costruzione tariffaria, prevede la scomposizione delle poste secondo le sub-componenti individuate nelle pertinenti misure regolatorie, adottando per ciascuna di esse i rispettivi criteri di valutazione della neutralità finanziaria, nonché l'ottemperanza al corretto ordine di priorità nel recupero sull'orizzonte concessorio, ai fini dell'azzeramento del relativo saldo entro la scadenza della concessione.
3. La struttura del foglio di lavoro ed il suo funzionamento sono analoghi a quelli descritti al paragrafo 5.3.3.6 e al paragrafo 5.4.3.

### 6.2.5 Piano Finanziario Regolatorio aggiornato

#### 6.2.5.1. Generalità

1. Il *tool* include infine il modulo relativo al Piano Finanziario Regolatorio aggiornato, nonché il sottomodulo afferente alla modulazione tariffaria.
2. I fogli di lavoro inseriti nel *tool* a tale scopo sono descritti nei paragrafi seguenti.

#### 6.2.5.2. Z2 PFR aggiornato

1. Il foglio di lavoro, a partire dal precedente aggiornamento del PFR e alla luce degli esiti del monitoraggio annuale, come scaturenti dai fogli di lavoro inclusi nel *tool*, consente il corretto ricalcolo di tutte le componenti tariffarie in applicazione delle pertinenti misure regolatorie.
2. La struttura e le modalità di funzionamento sono le stesse descritte al paragrafo 5.3.4.2, integrate con l'applicazione:
  - a) del meccanismo premi/penalità legato alla qualità dei servizi, basato sull'indicatore sintetico  $Q_t$ ;
  - b) del meccanismo di adeguamento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti, attraverso il calcolo del relativo coefficiente  $\alpha_t$ .

#### 6.2.5.3. Z2.a Modulazione tariffaria

1. Il sottomodulo, a partire dalla tariffa unitaria media integrata scaturente dall'aggiornamento del PFR, è finalizzato al ricalcolo dei livelli tariffari applicabili alle differenti tipologie di rete e di veicolo (secondo il criterio asse-sagoma), in ragione della modulazione adottata dal concessionario.
2. La struttura e le modalità di funzionamento sono le stesse descritte al paragrafo 5.3.4.3.

3. Qualora il concessionario adotti modulazioni tariffarie differenti o ulteriori rispetto a quelle standard previste nel modello, è tenuto ad una corretta rappresentazione delle stesse attraverso specifici fogli di lavoro di appoggio, corredati da adeguata descrizione nella relazione di accompagnamento.