

Tortona, 30 marzo 2026

Prot U/2363/26 AFC

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

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

Facciamo riferimento alla Delibera ART n. 6/2026 e alla documentazione posta in consultazione (Allegato A, Linee Guida e Annessi X, Y e Z), con la quale codesta Autorità ha indetto una consultazione pubblica in merito a un nuovo impianto di separazione contabile, contabilità regolatoria, strumenti di pianificazione economico-finanziaria e meccanismi di monitoraggio per il settore autostradale in concessione.

Al riguardo la scrivente, nella prospettiva di offrire un contributo collaborativo sul testo proposto, ha redatto un documento di analisi secondo le modalità previste dal procedimento ed alla cui lettura si rimanda per una completa illustrazione delle osservazioni emerse.

In linea di principio, si condivide l'obiettivo di rafforzare i presidi di trasparenza, verificabilità e controllo a supporto delle attività regolatorie, anche nella prospettiva di disporre di un quadro informativo più completo, omogeneo e coerente rispetto alle esigenze connesse ai procedimenti tariffari e di monitoraggio, tuttavia l'impianto complessivo appare, per taluni aspetti, eccessivamente gravoso in termini di tempi, costi e complessità organizzativa, con il rischio di determinare un aggravio non pienamente proporzionato rispetto ai benefici informativi e regolatori concretamente conseguibili.

Nel rimandare all'analisi di dettaglio riportata nell'apposito Allegato, preme evidenziare i principali aspetti che riteniamo di portare all'attenzione di codesta Autorità.

Si evidenzia che le misure prospettate presuppongono l'impostazione *ex novo* di processi informativi strutturati e continuativi, con impatti trasversali su amministrazione, controllo di gestione, sistemi informativi e strutture tecniche, oltre al coinvolgimento di soggetti terzi incaricati delle attività di certificazione. Il calendario degli adempimenti delineato prevede, inoltre, la predisposizione di set informativi distinti e certificazioni su scadenze ravvicinate (contabilità regolatoria, costruzione tariffaria e monitoraggio annuale), rendendo complessa l'individuazione di un perimetro informativo stabile da sottoporre a verifica.

Occorre poi considerare che il settore già opera nell'ambito di presidi e flussi informativi verso il Concedente (anche tramite il sistema "SIVCA") in parte sovrapponibili alle misure introdotte. Riteniamo pertanto necessario esaminare, con il coinvolgimento del Concedente, le modalità di coordinamento con i presidi esistenti al fine di evitare inutili duplicazioni.

**E**  
AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI  
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE  
Protocollo N.0019620/2026 del 30/03/2026  
Firmatario: BERNARDO MAGRI

## Concessioni del Tirreno S.p.A.

Direzione e Coordinamento: ASTM S.p.A.

Sede Legale: Strada Statale per Alessandria, 6/A - 15057 Tortona (AL) - Italia

Sedi Secondarie: Via Don E. Tazzoli, 9 - 55041 Lido di Camaiore (LU) - Italia

Via Della Repubblica, 46 - 18100 Imperia - Italia

Tel. (+39) 0183.7070 - E-mail: [cdt@cdtspa.it](mailto:cdt@cdtspa.it) - PEC: [concessionideltirrenospa@legalmail.it](mailto:concessionideltirrenospa@legalmail.it) - [www.concessionideltirreno.it](http://www.concessionideltirreno.it)

Cap. Soc. € 120.000.000,00 Int. Vers. - C.F./P.I. c N° Iscriz. al Reg. Impr. AL 02679930061 - R.E.A. N° AL-304558

Per Tratta A12



Per Tratta A10



Dall'esame dei modelli di elaborazione in formato *Excel* in consultazione abbiamo rilevato talune incoerenze rispetto ai principi affermati nella Delibera 241/2025, talvolta di impatto materiale e comunque tale da modificare sostanzialmente le previsioni della Delibera stessa (ci limitiamo a richiamare, a titolo di esempio non esaustivo, le modalità previste per il recupero delle poste figurative).

La revisione preliminare dei files *Excel* in consultazione ha altresì rilevato errori, imprecisioni e incoerenze nei riferimenti e nelle formule che, a nostro avviso, richiedono un'attività di *auditing* finalizzata alla correzione e alla stabilizzazione degli strumenti.

Alla luce di quanto sopra, la scrivente ritiene che occorra prevedere: (i) una tempistica di introduzione graduale, coerente con i tempi tecnici di adeguamento dei sistemi e tale da escludere l'applicazione immediata ai periodi regolatori e ai procedimenti in corso, definendo una *roadmap* di attuazione con tappe e priorità; e (ii) una revisione della proporzionalità delle misure, anche attraverso un alleggerimento selettivo degli obblighi più onerosi, fra i quali riteniamo di richiamare la previsione di svariate attività di certificazione talmente ampia da risultare non proporzionata rispetto alle finalità perseguite.

Rimandando, come già detto, alla lettura del documento tecnico allegato, e confermando come di consueto piena disponibilità ad una interlocuzione collaborativa e diretta, anche tramite apposito tavolo di confronto, cogliamo l'occasione per porgere i nostri migliori saluti.

Concessioni del Tirreno S.p.A.  
L'Amministratore Delegato  
Ing. Bernardo Magrì  
(documento firmato digitalmente)

ALLEGATO: Tabella osservazioni/proposte in forma tabellare secondo lo schema proposto dall'Autorità.

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

**Allegato A: “Contabilità regolatoria e strumenti di pianificazione economico-finanziaria/monitoraggio, per le concessioni autostradali di cui all’articolo 37, comma 2, lettere g) e g-bis), del d.l. 201/2011”, e, in separata tabella in calce:**

- **Annesso LG all’allegato A: “Linee guida per la compilazione dei format di contabilità regolatoria, di costruzione tariffaria e di monitoraggio annuale per il settore autostradale”;**
- **Annesso X all’allegato A: Schemi di contabilità regolatoria;**
- **Annesso Y all’allegato A: Tool di costruzione tariffaria quinquennale;**
- **Annesso Z: Tool di monitoraggio annuale dei livelli tariffari.**

Misura	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell’osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
2.1 b), 2.2 a), 2.3	<b>Ambito applicazione</b> [...] nell’ambito dei procedimenti di cui ai Sistemi tariffari START 2024 e START 2025 [...]		Con riferimento all’ambito di applicazione delle misure, appare opportuno chiarire fin da subito che l’effettiva implementazione delle misure di contabilità regolatoria introdotte dalla delibera 6/2026 debba prevedere un congruo periodo di transizione finalizzato a permettere alla Scrivente di adeguarsi al nuovo <i>framework</i> . Come in seguito argomentato, infatti, la portata innovativa delle prescrizioni e la rilevante discontinuità rispetto agli assetti contabili, informativi ed organizzativi attualmente in essere rendono necessaria l’implementazione di nuovi sistemi di contabilità analitica, processi di riclassificazione delle grandezze economico-patrimoniali e modalità strutturate di rendicontazione regolatoria, attività onerose che richiedono tempi di progettazione e realizzazione non compatibili con un’applicazione immediata. In assenza di un adeguato periodo di transizione, l’avvio degli obblighi informativi già nel 2026 rischierebbe di tradursi in ricostruzioni <i>ex post</i> , soluzioni transitorie e approcci non omogenei tra concessionari, con il rischio di compromettere la confrontabilità delle informazioni prodotte.

			<p>Alla luce di quanto sopra, tenuto anche conto della necessità per le società di revisione di definire delle adeguate procedure per far fronte ai numerosi obblighi di certificazione previsti dalla delibera in consultazione, appare opportuno prevedere un percorso di applicazione progressiva e graduale delle misure di contabilità regolatoria, pianificazione economico-finanziaria e monitoraggio coerente con le tempistiche realisticamente necessarie per una implementazione efficace. <u>In particolare, come meglio argomentato nell'osservazione alla Misura 3.1, appare essenziale definire e condividere una roadmap di attuazione delle nuove misure previste con tappe, priorità e scadenze coerenti con i tempi tecnici di adeguamento dei sistemi e con la progressiva stabilizzazione degli standard applicativi.</u></p> <p><u>In tale contesto, si ritiene infine necessario prevedere espressamente che i costi – ricorrenti e non ricorrenti - di adeguamento e gestione connessi a tali adempimenti, in quanto indotti da obblighi regolatori, siano pienamente recuperabili nell'ambito della tariffa di gestione, secondo criteri chiari e predeterminati.</u></p>
<p><b>2.4</b></p>	<p><b>Publicazione dati in forma anonima</b> L'Autorità può pubblicare, in forma anonima e nel rispetto degli obblighi di riservatezza, i dati raccolti ai sensi del presente provvedimento.</p>		<p>La previsione di una possibile pubblicazione dei dati raccolti, anche se in forma anonima e nel rispetto degli obblighi di riservatezza, presenta profili di criticità che meritano un approfondimento. In particolare, l'elevata eterogeneità delle concessioni autostradali, unitamente al numero limitato di operatori e alla specificità strutturale, dimensionale e finanziaria di ciascuna concessione, rende concreto il rischio di re-identificazione indiretta dei soggetti, anche in presenza di tecniche di anonimizzazione formale. La combinazione di più variabili economiche, patrimoniali e tecniche potrebbe infatti consentire di ricondurre i dati pubblicati al singolo concessionario.</p> <p>Si osserva inoltre che la granularità delle informazioni richieste ai fini istruttori e di vigilanza – come emerge anche dalle previsioni delle Linee Guida, con riferimento agli strumenti analitici di verifica – risponde a esigenze di controllo regolatorio interno e non appare coerente con una diffusione pubblica dei dati di dettaglio, neppure se anonimizzati. La pubblicazione di informazioni così disaggregate non sembra apportare un valore informativo proporzionato rispetto alle finalità di trasparenza, a fronte di un'esposizione informativa potenzialmente eccessiva e potenzialmente lesiva della</p>

			<p>riservatezza delle controparti coinvolte nella pubblicazione (es. dipendenti, collaboratori, fornitori).</p> <p>Un ulteriore profilo di attenzione riguarda il rischio che la diffusione di dati regolatori complessi e fortemente tecnici, se non accompagnata da un adeguato contesto metodologico e interpretativo, possa generare confronti impropri tra concessionari e letture potenzialmente fuorvianti da parte di soggetti terzi. Tali confronti, basati su dati non direttamente comparabili o riferiti a perimetri regolatori differenti, potrebbero condurre a valutazioni distorte sull'efficienza, sulla struttura dei costi o sull'equilibrio economico-finanziario delle concessioni. In tale contesto, la pubblicazione di dati economico-finanziari, anche se anonimizzati, potrebbe determinare effetti reputazionali indiretti e non intenzionali per la Società, in particolare: i) per la diffusione di dati di dettaglio relativi a controparti coinvolte con la società concessionaria (es. dipendenti o fornitori), ii) nei confronti di <i>stakeholder</i> esterni al perimetro regolatorio, che potrebbero utilizzare tali informazioni senza una piena comprensione delle logiche e dei vincoli sottesi alla contabilità regolatoria.</p> <p><u>Alla luce di quanto sopra, appare opportuno che l'eventuale pubblicazione di dati – qualora questa sia ritenuta assolutamente necessaria dall'Autorità secondo criteri oggettivi di necessità – sia preceduta dalla definizione di criteri chiari, puntuali e predeterminati, che ne delimitino il perimetro, il livello di aggregazione e le finalità, privilegiando, ove ritenuto necessario, la diffusione di informazioni aggregate o di indicatori sintetici di sistema, maggiormente idonei a garantire trasparenza senza compromettere la riservatezza, la corretta interpretabilità e la proporzionalità degli oneri informativi.</u></p>
<p><b>2.5</b></p>	<p><b>Condivisione dati con soggetti terzi</b> L'Autorità mette i dati raccolti ai sensi del presente provvedimento a disposizione del concedente o di altro soggetto competente, ai fini</p>		<p>La previsione secondo cui l'Autorità mette i dati raccolti a disposizione del concedente o di altro "soggetto competente", ai fini dell'"esercizio delle proprie competenze", risulta, a parere della Scrivente, formulata in termini eccessivamente generici e meritevoli di chiarimento. In particolare, non appare chiaro a quali soggetti faccia riferimento la nozione di "soggetto competente", né quale sia il perimetro delle competenze rilevanti ai fini della condivisione dei dati, in assenza di un espresso rinvio a specifiche disposizioni normative o a linee guida di riferimento.</p>

	<p>dell'esercizio delle proprie competenze, secondo modalità definite dagli uffici dell'Autorità medesima</p>		<p>La genericità della formulazione introduce profili di incertezza applicativa, in quanto non consente di individuare in modo univoco i destinatari dei dati né le finalità per le quali la condivisione risulti ammissibile. In assenza di una delimitazione puntuale, la previsione potrebbe essere interpretata in senso estensivo, con il rischio di una potenziale condivisione dei dati con una pluralità di soggetti non chiaramente identificati, anche al di fuori del perimetro strettamente funzionale alle finalità regolatorie. A tal proposito, si osserva che il livello di dettaglio, granularità e sensibilità delle informazioni richieste ai concessionari nell'ambito del presente provvedimento rende opportuno escludere la condivisione dei dati con soggetti terzi (ulteriori rispetto al soggetto concedente), in assenza di una base normativa espressa o di procedure specifiche che ne disciplinino in modo chiaro presupposti, limiti e modalità.</p> <p>Inoltre, a parere della Scrivente, la diffusione di dati disaggregati, riferibili in astratto a singoli movimenti di contabilità, potrebbe potenzialmente essere lesiva della riservatezza delle controparti coinvolte con la società concessionaria.</p> <p><u>In tale contesto, appare altresì necessario tenere in considerazione gli obblighi informativi già gravanti sui concessionari nei confronti del concedente, in particolare nell'ambito dei flussi informativi SIVCA, che per alcuni profili risultano paralleli o parzialmente sovrapponibili alle misure introdotte dalla delibera 6/2026. Una mancata armonizzazione tra i diversi canali informativi rischierebbe di determinare duplicazioni, incoerenze nei dati trasmessi e un aggravio non proporzionato degli oneri amministrativi.</u></p> <p><u>Alla luce di quanto sopra, si ritiene opportuno che la disciplina della condivisione dei dati sia accompagnata da una definizione puntuale e circoscritta dei soggetti destinatari, delle finalità della condivisione e delle modalità operative, al fine di garantire certezza applicativa, proporzionalità degli oneri informativi e coerenza con il quadro complessivo degli obblighi già previsti a carico del concessionario.</u></p>
<p><b>3.1</b></p>	<p><b>Entrata in vigore delle misure</b> Le misure del presente provvedimento si applicano alle società concessionarie</p>		<p>A parere della Scrivente, l'applicazione delle misure del presente provvedimento "a decorrere dalla data di approvazione" risulta particolarmente critica, soprattutto con riferimento al contesto della Scrivente, per la quale è già in corso un procedimento di aggiornamento del PEF. In particolare, l'immediata operatività delle prescrizioni appare,</p>

<p>autostradali a decorrere dalla data di approvazione del presente provvedimento</p>		<p>allo stato: (i) difficilmente praticabile per la complessità degli adempimenti e per l'assenza di presìdi già attivi (inclusi gli accordi con società di revisione indipendenti necessari per le certificazioni); (ii) idonea a rallentare significativamente le istruttorie in corso, imponendo una revisione sostanziale di assetti contabili e informativi già impostati; e (iii) suscettibile di determinare effetti di fatto retroattivi, laddove richieda riclassifiche e riconciliazioni riferite all'Anno Base e ad annualità già consolidate secondo la regolazione vigente al momento di avvio dei procedimenti. Più in dettaglio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'introduzione immediata dei nuovi obblighi determinerebbe la necessità di rivedere in modo sostanziale sistemi di contabilità analitica, modalità di riclassificazione delle grandezze economico-patrimoniali e processi di rendicontazione regolatoria, con un livello di complessità e una tempistica di implementazione non compatibili né con un'entrata in vigore a breve termine, né con istruttorie già in essere. L'assenza di accordi già in essere o procedure formalizzate da parte delle società di revisione indipendenti per le attività di certificazione previste dalla Delibera, unitamente alla mancanza di sistemi contabili già strutturati secondo il livello di dettaglio richiesto, renderebbe di fatto impossibile rispettare le scadenze informative previste; l'attivazione ex novo di tali presìdi – sia organizzativi sia contrattuali – richiede tempi tecnici incompressibili, difficilmente conciliabili con un avvio immediato e con il calendario degli adempimenti (che prevede, tra l'altro, certificazioni e invii ricorrenti su base annuale).</li> <li>- Un'applicazione ai procedimenti in corso determinerebbe prevedibilmente un incremento significativo delle interlocuzioni istruttorie e un rallentamento dei procedimenti di valutazione/approvazione dei PEF, con aggravio degli oneri amministrativi sia per i concessionari sia per l'Autorità, e con impatti che – in ultima istanza – rischiano di riflettersi sull'utenza. In assenza di assetti consolidati, la fase di prima applicazione presenterebbe inoltre elementi di disomogeneità, ricostruzione ex post e soluzioni transitorie, con effetti negativi sulla stabilità e sulla qualità del set informativo prodotto. Tali procedimenti sono infatti fondati su presupposti metodologici, assetti contabili e basi informative definiti sulla base della regolazione vigente al momento del loro avvio e non</li> </ul>
---	--	--

			<p>risultano agevolmente modificabili in corso d’opera senza introdurre significative discontinuità regolatorie e conseguenti criticità applicative, con potenziali effetti retroattivi.</p> <p>Alla luce di tali considerazioni, appare necessario:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <u>Con riferimento alla pianificazione economico-finanziaria quinquennale e al monitoraggio annuale, chiarire che le misure introdotte dalla Delibera 6/2026 trovano applicazione a partire dal successivo periodo regolatorio, al fine di consentire un adeguamento ordinato e di evitare effetti di fatto retroattivi sulle annualità e sull’ Anno Base già definito.</u></li><li>• <u>Con riferimento alla contabilità regolatoria annuale, prevedere un percorso di applicazione graduale e progressiva delle nuove prescrizioni – comunque non prima di gennaio 2028 - con una <i>roadmap</i> per fasi che consenta di stabilizzare le modalità di rappresentazione delle informazioni e migliorare progressivamente qualità e confrontabilità dei dati, valutando anche deroghe motivate (ad es. per la rilevanza delle attività).</u></li><li>• <u>Escludere dall’applicazione delle misure le società concessionarie in prossima scadenza di concessione (ad esempio prima del 2031), per le quali l’adeguamento strutturale dei sistemi contabili e organizzativi risulterebbe sproporzionato rispetto all’orizzonte temporale residuo e ai benefici informativi conseguibili.</u></li></ul> <p>Tale processo di introduzione graduale delle nuove misure regolatorie sarebbe coerente con quanto si sta osservando nel settore delle infrastrutture energetiche elettriche e del gas, per il quale l’Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente (ARERA) ha adottato un percorso di introduzione esplicitamente graduale del nuovo paradigma regolatorio basato sulla spesa totale (cosiddetta Regolazione per Obiettivi di Spesa e di Servizio, o “ROSS”). In particolare, con la deliberazione 390/2025/R/com, l’Autorità ha previsto che gli adeguamenti alla regolazione ROSS-base trovino applicazione esclusivamente nella fase di “<i>reopener</i>” del sesto periodo regolatorio, limitatamente agli anni 2026–2027, e solo a valle dell’esperienza maturata nella prima applicazione del ROSS-base negli anni 2024–2025. Tale impostazione esclude interventi retroattivi e</p>
--	--	--	---

		<p>consente di differire l'introduzione delle modifiche più rilevanti a una fase successiva del periodo regolatorio, preservando la stabilità del quadro iniziale definito con la deliberazione 497/2023/R/com.</p> <p>La deliberazione 390/2025/R/com di ARERA articola inoltre il percorso regolatorio secondo step temporali distinti, rinviando oltre il 2027 ogni eventuale consolidamento delle misure di maggiore impatto e introducendo, in via esclusivamente sperimentale, strumenti evolutivi verso il modello ROSS-integrale, senza prevederne un'applicazione generalizzata né una data di entrata in vigore automatica. L'Autorità chiarisce che l'eventuale stabilizzazione di tali strumenti e dei correlati meccanismi di incentivazione potrà essere valutata solo con successivi provvedimenti, sulla base degli esiti della sperimentazione e dell'esperienza acquisita. In tal modo, la regolazione viene fatta evolvere secondo una sequenza ordinata di avvio, osservazione, adattamento e possibile estensione, evitando automatismi temporali e ancorando ogni passaggio a valutazioni ex post coerenti con i principi di gradualità e proporzionalità dell'intervento regolatorio, per una maggiore efficacia dei nuovi sistemi da introdurre.</p> <p>A tal proposito, un simile processo di attuazione graduale delle misure risulterebbe di grande beneficio anche per ART, che avrebbe la possibilità di accompagnare e monitorare il percorso di adeguamento, intervenendo tempestivamente in caso di divergenze interpretative e potendo assimilare progressivamente la rilevante mole di informazioni prodotte, favorendo una maggiore certezza applicativa e l'efficacia complessiva del quadro regolatorio. Ciò contribuirebbe a rafforzare l'efficacia complessiva della regolazione, assicurando maggiore certezza applicativa, omogeneità dei dati e sostenibilità operativa degli adempimenti richiesti.</p>
<p><b>4.1,</b> <b>4.2</b></p>	<p><b>Allocazione componenti economiche e patrimoniali per attività-tratta</b></p> <p><b>4.1:</b> Il concessionario [...] è tenuto ad allocare annualmente</p>	<p>L'impostazione basata sul binomio attività-tratta quale unità elementare di riferimento per la separazione contabile risulta, allo stato attuale, tecnicamente attuabile solo attraverso uno sforzo implementativo particolarmente rilevante, che richiederebbe interventi strutturali sui sistemi di contabilità analitica e un'estesa attività di riclassificazione della contabilità storica. Tale processo, in assenza di un processo di adattamento dei sistemi già in corso, richiederebbe costi elevati, destinati a riflettersi da</p>

	<p>le componenti economiche e patrimoniali [...]</p> <p>a) alle singole attività (i) autostradali, (ii) accessorie e (iii) non pertinenti [...];</p> <p>b) alle singole tratte autostradali [...]</p> <p><b>4.2:</b> Il binomio attività-tratta costituisce l'unità elementare di riferimento per il concessionario, al fine di adempiere agli obblighi di separazione contabile</p>	<p>ultimo sull'utenza, e tempi di realizzazione non coerenti con le tempistiche di applicazione delle misure poste in consultazione.</p> <p>Con riferimento alla suddivisione per tratta, <u>appare tuttavia opportuno valutare l'effettiva utilità informativa di tale livello di disaggregazione nei casi in cui le tratte ricadano all'interno della medesima concessione e siano soggette alla medesima costruzione tariffaria (i.e. ricadono in un unico Piano Finanziario Regolatorio, o PFR). In tali circostanze, la separazione per tratta non sembra apportare un valore informativo proporzionato rispetto alla complessità e all'effort richiesti per la sua implementazione, rischiando di tradursi prevalentemente in un esercizio di organizzazione dei dati privo di ricadute sostanziali in termini di analisi regolatoria. In tale contesto, l'obbligo di separazione contabile – in assenza di sistemi informativi e contabili, ancora da disegnare e impostare, che ne traccino le dinamiche – rischia di tradursi in un esercizio prevalentemente teorico, con benefici informativi limitati rispetto alle finalità perseguite.</u></p> <p>Alla luce di quanto sopra, appare opportuno valutare con attenzione il bilanciamento tra il livello di dettaglio richiesto dalle misure 4.1 e 4.2 e la sostenibilità operativa della loro implementazione, al fine di evitare che l'adozione del binomio attività-tratta comporti un aggravio sproporzionato degli oneri amministrativi e organizzativi – con impatto ultimo sull'utenza – senza un corrispondente beneficio in termini di qualità ed efficacia dell'informazione regolatoria.</p>
<p><b>4.3,</b> <b>4.4</b></p>	<p><b>Sistemi di contabilità</b></p> <p><b>4.3:</b> Il concessionario autostradale adotta sistemi di tenuta della contabilità [...] atti a rilevare le componenti economiche e patrimoniali in maniera distinta per le singole attività, come se queste fossero</p>	<p>L'introduzione dell'obbligo di adottare sistemi di contabilità analitica distinti per singole attività rappresenta una forte discontinuità rispetto all'attuale assetto contabile della Scrivente, oggi basato sugli obblighi informativi esistenti per il concessionario. Le misure in oggetto presuppongono l'esistenza di sistemi informativi e contabili in grado di rilevare fin dall'origine, secondo una logica <i>ex-ante</i>, le componenti economiche e patrimoniali per attività e tratta, configurazione che non è stata implementata dalla Scrivente e non risulta attualmente diffusa nel settore.</p> <p>L'obbligo di adottare sistemi di tenuta della contabilità basati su dati analitici, verificabili e documentabili, tali da rilevare le componenti economiche e patrimoniali in maniera</p>

	<p>svolte da imprese separate e indipendenti</p> <p><b>4.4:</b> [...] fin dall'origine delle rilevazioni contabili e in modo sistematico, [...] secondo una logica <i>ex-ante</i>, i sistemi di tenuta della contabilità devono essere predisposti dal concessionario per rappresentare separatamente per attività-tratta i valori economici e patrimoniali del bilancio di esercizio, con adeguato ulteriore livello di disaggregazione per natura</p>	<p>distinta per le singole attività come se fossero svolte da imprese separate e indipendenti, introduce una significativa discontinuità rispetto agli assetti attualmente in essere. Allo stato attuale, infatti, non sussiste un requisito uniforme di contabilità analitica o industriale, e l'organizzazione dei sistemi contabili è basata sul soddisfacimento degli obblighi informativi attualmente in essere.</p> <p>La concreta attuazione di tali prescrizioni richiederebbe l'implementazione di sistemi e processi nuovi e complessi, con impatti organizzativi e operativi rilevanti, in funzione delle dimensioni, della struttura e dei sistemi attualmente in uso, con impatti che non si limiterebbero alla sola dimensione contabile, ma coinvolgerebbero in modo trasversale i processi gestionali, i sistemi informativi e l'organizzazione interna, anche in termini di forza lavoro eventualmente da riorganizzare, assumere o formare.</p> <p>L'adeguamento strutturale dei sistemi informativi aziendali necessario per soddisfare il livello di analiticità richiesto comporterebbe costi e tempistiche significativi, che potrebbero risultare sproporzionati rispetto alla rilevanza delle attività rendicontate separatamente e difficilmente conciliabile con l'obiettivo di efficienza amministrativa dichiarato dal provvedimento.</p> <p>Ulteriori profili di criticità riguardano i costi e le tempistiche di implementazione, che dovranno essere valutati in funzione del sistema informativo esistente e delle modalità di raccolta e trattamento delle informazioni. In tale contesto, non possono essere trascurati neppure i potenziali impatti diretti sull'utenza, derivanti dai costi di adeguamento e di gestione dei nuovi sistemi di contabilità, in assenza un corrispondente beneficio immediato in termini di efficacia regolatoria nella fase iniziale di applicazione.</p> <p>Alla luce di quanto sopra, si ritiene che lo sforzo organizzativo, tecnico ed economico richiesto dalle misure 4.3 e 4.4 risulti sproporzionato rispetto agli obiettivi informativi perseguiti, rendendo opportuna un'attenta valutazione della sostenibilità operativa delle prescrizioni e della loro effettiva utilità in termini di qualità ed efficacia dell'informazione regolatoria prodotta.</p>
<p><b>4.9</b></p>	<p><b>Verifica equilibrio economico finanziario</b></p>	<p>Con riferimento alle modalità di verifica dell'equilibrio economico-finanziario, si richiede innanzitutto a codesta Autorità di chiarire il perimetro delle componenti di patrimonio netto da includere nella determinazione dell'<i>Equity</i> permanentemente impiegato</p>

<p>Ai fini delle verifiche in merito all'equilibrio economico-finanziario [...]:</p> <p>a) le quote di indebitamento non incluse nel calcolo del costo ammesso sul capitale di debito [...] vanno considerate come capitale di rischio (equity), a integrazione del patrimonio netto;</p> <p>b) ai fini della quantificazione del capitale proprio (Equity) permanentemente impiegato nell'iniziativa oggetto di concessione [...], sono da escludere:</p> <p>i. le riserve straordinarie;</p> <p>ii. le riserve direttamente collegate ai principi contabili internazionali (ove applicati dal concessionario).</p> <p>c) Ai medesimi fini sono viceversa ammissibili:</p>		<p>nell'iniziativa concessoria. L'assenza di una chiara delimitazione tra componenti da includere ed escludere introduce margini di ambiguità applicativa e potrebbe condurre a interpretazioni non uniformi nella determinazione del TIR dell'Equity ai fini delle verifiche di equilibrio economico-finanziario effettuate dall'Autorità. In particolare, si richiede a codesta Autorità di:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Eliminare il riferimento all'esclusione <i>tout court</i> delle riserve straordinarie, il quale appare non giustificato dal momento che tali riserve, per natura e funzione economica, risultano del tutto compatibili con la nozione di capitale proprio stabilmente investito e quindi rilevanti ai fini della valutazione del TIR dell'Equity.</li> <li>2) Chiarire il riferimento al trattamento delle voci di patrimonio netto utilizzate a copertura di eventuali perdite. Si chiede, in particolare, all'Autorità di chiarire se ciò implichi la possibilità, per i concessionari, di ricostituire il patrimonio netto per un importo pari alle riserve già utilizzate a tale scopo.</li> </ol> <p>Si sottolinea inoltre che le modalità di calcolo del TIR Equity impostate da ART mantengono forti elementi di criticità sotto il profilo concettuale, in quanto non pienamente allineato con la logica della regolazione tariffaria. L'equilibrio della concessione è infatti riconducibile al rendimento del progetto regolato, i cui flussi prospettici sono determinati dall'impianto tariffario e dalle regole regolatorie applicabili. Diversamente, il TIR dell'azionista riflette flussi di cassa futuri fortemente influenzati da ipotesi di natura finanziaria – quali la struttura del capitale, il livello di leva e le scelte di finanziamento – che non sono direttamente riconducibili al quadro regolatorio. In tale contesto, l'utilizzo del TIR Equity rischia di fornire una rappresentazione non pienamente aderente dell'effettivo equilibrio economico-finanziario della concessione.</p> <p>Ulteriori elementi di attenzione derivano dalle modalità di calcolo adottate, che assumono quale base di riferimento il Patrimonio Netto contabile e i flussi prospettici di Free Cash Flow to Equity (FCFE):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Il Patrimonio Netto, fondato su valori storici, non è necessariamente rappresentativo del valore economico dell'equity e può risultare poco significativo ai fini della misurazione della redditività effettiva dell'investimento; non a caso, l'Autorità prefigura la possibilità di rettificarlo, ma la natura e il perimetro di tali rettifiche, come sopra argomentato, non risultano ancora</li> </ul>
---	--	---

	<p>iii. le voci di patrimonio netto utilizzate a copertura di eventuali perdite</p> <p>iv. [...]</p>	<p>pienamente determinati. Oltretutto, il valore del Patrimonio Netto assunto alla data di calcolo del TIR Equity risulta influenzato dalle politiche pregresse di distribuzione/capitalizzazione dei dividendi. In aggiunta, qualora il calcolo sia effettuato su un orizzonte “troncato” e senza includere il saldo di poste figurative esistente, l’indicatore rischia di non tenere adeguatamente conto del progresso e di restituire una misura ulteriormente distorta del rendimento dell’equity.</p> <p>- Il calcolo del TIR Equity su flussi prospettici introduce un’elevata sensibilità dell’indicatore alle ipotesi sottostanti e alle modalità di implementazione regolatoria, con conseguente aleatorietà dei risultati. In tal senso, la stessa Autorità riconosce la possibile necessità di futuri affinamenti metodologici per garantire una maggiore rappresentatività dell’indicatore, a conferma della complessità dell’impostazione adottata. In generale, si continua pertanto a ritenere poco rappresentativo il TIR Equity calcolato su FCFE, anche perché la logica FCFE non è coerente con l’effettiva possibilità di utilizzo/distribuzione dei flussi di cassa agli azionisti, che risulta invece condizionata dai vincoli e dalle regole del Codice Civile (oltre che dalle scelte di governance e di politica dei dividendi).</p> <p>Si nota infine che nei fogli <i>Excel</i> predisposti dall’Autorità come Annessi all’Allegato A, il calcolo del TIR dell’azionista viene effettuato a partire dal 2019, mentre le delibere 240/2025 e 241/2025 definiscono il TIR Equity come “[...] il tasso di rendimento del flusso di cassa disponibile per gli azionisti [...] così come individuato nel PEF alla data di applicazione della presente misura [...]”, il che comporta il calcolo del tasso di rendimento a partire – al più presto – dall’anno precedente l’applicazione delle misure oggetto di consultazione. Ne discendono quindi evidenti effetti di natura retroattiva, nella misura in cui l’indicatore verrebbe ricostruito su un orizzonte temporale antecedente alla decorrenza regolatoria delle misure stesse. Alla luce di quanto sopra, si richiede all’Autorità un chiarimento puntuale e univoco circa il momento di avvio del calcolo del TIR dell’azionista, al fine di assicurare coerenza.</p>
--	--	---

		<p>A tal proposito, si richiama il commento alla misura 5.3.6.1 delle Linee Guida all'Allegato A, che tratta in dettaglio le formule excel legate all'implementazione del TIR dell'azionista all'interno dell'Annesso Y.</p>
<p><b>5.3, 5.4</b></p>	<p><b>Driver di allocazione</b></p> <p><b>5.3:</b> Per le componenti economiche e patrimoniali di pertinenza di una pluralità di attività e/o tratte [...] l'allocazione a ciascuna di esse deve avvenire, in maniera sequenziale:</p> <p>a) per attività: sulla base di driver scelti il più oggettivamente ed analiticamente possibile, in ragione della loro idoneità a misurare i consumi di risorse da parte di una specifica attività. In carenza di differenti criteri di pari trasparenza ed oggettività, l'allocazione può essere effettuata in proporzione ai costi attribuiti a ciascuna attività [...]</p> <p>b) per tratta, sulla base dei km a pedaggio ad essa afferenti.</p>	<p>Le misure in oggetto introducono criteri di allocazione delle componenti economiche e patrimoniali basati sull'utilizzo di <i>driver</i> che dovrebbero riflettere, in modo oggettivo e verificabile, il consumo di risorse da parte delle singole attività e, successivamente, delle tratte. Al riguardo, appare opportuno chiarire in modo più puntuale i criteri di individuazione dei <i>driver</i> stessi, la cui definizione, allo stato, rimane formulata in termini generali e lascia ampi margini di discrezionalità applicativa ai concessionari e all'Autorità stessa.</p> <p>Come sopra argomentato, non emerge inoltre l'effettiva utilità regolatoria derivante dalla ripartizione per tratta di grandezze economico-patrimoniali consolidate e strutturalmente aggregate, quali ad esempio il Capitale Investito Netto (CIN), soprattutto laddove la costruzione tariffaria è definita in modo unitario per la concessione. In tali casi, l'applicazione di driver allocativi rischia di tradursi in un esercizio prevalentemente teorico, con limitata significatività informativa ai fini regolatori.</p> <p>Ulteriori elementi di incertezza riguardano i criteri sulla base dei quali l'Autorità intende valutare la ragionevolezza, l'adeguatezza e l'oggettività dei driver adottati dai concessionari. In particolare, non risulta chiaro se e in che misura l'Autorità possa richiedere la modifica dei driver nel corso della concessione a valle della propria valutazione, circostanza che apparirebbe in potenziale contrasto con quanto previsto dalla misura 5.4, la quale stabilisce la stabilità dei driver lungo l'arco concessorio salvo preventiva e motivata richiesta del concessionario.</p> <p>Si osserva infine che, secondo le misure contenute nelle Linee Guida (ad esempio, misura 3.3.4), i driver di allocazione sono oggetto di valutazione e certificazione da parte di una società di revisione indipendente. In tale contesto, appare opportuno chiarire il rapporto tra l'asseverazione del revisore e le valutazioni discrezionali dell'Autorità, al fine di evitare sovrapposizioni di responsabilità e incertezze applicative circa il ruolo dei diversi soggetti coinvolti nel processo di validazione dei driver.</p>

	<p><b>5.4:</b> [...] L'Autorità si riserva di verificare la ragionevolezza, l'adeguatezza e l'oggettività dei driver adottati, sulla base della documentazione fornita al riguardo. Detti driver non possono essere modificati lungo l'arco della concessione, salvo preventiva e motivata richiesta all'Autorità</p>		
<p><b>6, 7, 8 (Titolo 3)</b></p>	<p><b>Strumenti di pianificazione economico-finanziaria e di monitoraggio</b></p>		<p>Si osserva che la previsione di strumenti di pianificazione economico-finanziaria e di monitoraggio tariffario così strutturati e prescrittivi – come quelli contenuti negli Annessi Y e Z – rappresenta un elemento di forte discontinuità rispetto ad altri settori regolati dall'Autorità. In particolare, nel settore aeroportuale, pur essendo prevista una contabilità regolatoria con finalità analoghe a quelle introdotte dalla Delibera, non risultano essere richiesti ai gestori aeroportuali modelli di analogo livello di dettaglio e complessità.</p> <p>In tale contesto, la scelta operata con la Delibera di affiancare alla contabilità regolatoria un articolato insieme di <i>tool</i> operativi, vincolanti e fortemente prescrittivi per la costruzione tariffaria e per il monitoraggio annuale dei livelli tariffari, si configura come una significativa novità regolatoria e solleva rilevanti profili di criticità sotto il profilo della proporzionalità delle misure rispetto agli scopi prefissati dall'Autorità. Tale impostazione appare infatti non pienamente allineata con le previsioni adottate dalla stessa Autorità in altri ambiti regolati, nei quali l'esigenza di trasparenza e verificabilità è perseguita senza ricorrere a strumenti contraddistinti da un forte sforzo implementativo. Ne deriva il rischio che, oltretutto in assenza di un vero e proprio manuale operativo e di istruzioni esaustive messe a disposizione del concessionario da parte dell'Autorità, gli Annessi Y e Z introducano un aggravio informativo e operativo non giustificato da un corrispondente beneficio in termini di efficacia dell'azione regolatoria, soprattutto nella fase di prima applicazione delle nuove misure, nella quale – fisiologicamente – aumenterebbero richieste integrative e interlocuzioni istruttorie.</p>

		<p>Si evidenzia inoltre che, nell’ambito della revisione preliminare degli annessi X, Y e Z, sono stati rilevati numerosi errori e imprecisioni nei riferimenti e nelle formule contenute nei file <i>Excel</i>, che rendono gli schemi di contabilità regolatoria, costruzione tariffaria, e monitoraggio annuale, attualmente inutilizzabili per la Scrivente. A tal proposito, si raccomanda all’Autorità di mettere in atto attività di <i>auditing</i> puntuali e dettagliate degli annessi X, Y e Z, al fine di provvedere alla correzione degli stessi. In assenza di tale attività, che sancirebbe la correttezza e la coerenza delle formule e in generale dell’impostazione metodologica degli annessi, rimarrebbe impossibile per la Scrivente la compilazione degli schemi senza provvedere alla loro modifica secondo le esigenze e con possibili distorsioni interpretative.</p> <p>A tal proposito, il presente documento include segnalazioni di errori e riferimenti non corretti che sono stati rilevati all’interno degli annessi X, Y e Z, in corrispondenza del commento delle misure corrispondenti contenute nelle Linee Guida, identificate nella prima colonna della presente tabella dalla dicitura “LG”. Tuttavia, tali segnalazioni sono da intendersi come <u>non esaustive</u>, e non si esclude la presenza di ulteriori aspetti da correggere da parte dell’Autorità.</p> <p>A titolo preliminare (si veda per un approfondimento mirato la trattazione delle specifiche misure contenute nelle Linee Guida), si segnalano i seguenti punti di attenzione:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- <u>Poste figurative: con la Delibera n.6/2026 (e in particolare gli annessi Y e Z), l’Autorità ha prefigurato una modalità di assorbimento anticipato delle poste figurative che, anziché prevedere il totale ammortamento delle stesse al decimo anno, prevede erroneamente di riallocare il saldo delle poste figurative non ancora ammortizzato alla componente di poste figurative remunerate al costo del debito, determinando di conseguenza (i) il venir meno del principio di salvaguardia previsto dalla Delibera n. 241/2025 per gli investimenti realizzati fino al 31 dicembre 2025 e conseguentemente (ii) una significativa ed ingiustificata riduzione implicita della remunerazione spettante alle stesse.</u> Tale circostanza non consente il corretto recupero dei costi di investimento sostenuti, sia in termini di ammortamento che di remunerazione, e si ribadisce che di fatto <u>la dinamica prevista nell’Annesso Y</u></li></ul>
--	--	---

			<p><b><u>invalida il principio di salvaguardia degli investimenti pre-2026 previsto dalle delibere 240/2025 e 241/2025.</u></b> Si sottolinea quindi la necessità di modificare di conseguenza l’Annesso Y.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>TIR dell’azionista:</u> nei fogli Excel predisposti dall’Autorità come Annessi all’Allegato A, il calcolo del TIR dell’azionista viene effettuato a partire dal 2019, mentre le delibere 240/2025 e 241/2025 definiscono il TIR Equity come “[...] il tasso di rendimento del flusso di cassa disponibile per gli azionisti [...] così come individuato nel PEF alla data di applicazione della presente misura [...]”, il che comporta il calcolo del tasso di rendimento a partire – al più presto – dall’anno precedente l’applicazione delle misure oggetto di consultazione. Il calcolo del TIR Equity a partire dal 2019 si pone quindi in contrasto con quanto stabilito dalle delibere di aggiornamento dei sistemi tariffari sopra descritti. A tal proposito, si evidenziano possibili profili di retroattività di tale implementazione e si richiede pertanto un approfondimento all’Autorità al fine di chiarire il momento di calcolo del TIR dell’azionista in maniera univoca per tutte le società concessionarie.</li> </ul>
<p><b>6.1, 6.2, 6.3</b></p>	<p><b>Obblighi informativi all’Autorità e certificazione (contabilità regolatoria)</b></p> <p><b>6.1:</b> Il concessionario autostradale è tenuto a predisporre e a trasmettere annualmente [...] entro il 15 luglio [...] il Fascicolo di contabilità regolatoria, redatto sulla base dai prospetti di cui all’Annesso X [...] costituito da:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) <b>dati generali</b>, elaborati secondo gli schemi di cui al citato Annesso X;</li> <li>b) <b>schemi contabili</b>, elaborati secondo gli</li> </ul>		<p>L’introduzione di obblighi informativi strutturati e sistematici nei confronti dell’Autorità, imperniati sulla predisposizione e trasmissione del Fascicolo di contabilità regolatoria, è finalizzata a rafforzare i presidi di trasparenza, verificabilità e controllo a supporto delle attività regolatorie. Tale obiettivo è sicuramente condivisibile e apprezzabile, in quanto volto a garantire un quadro informativo più completo, omogeneo e coerente rispetto alle esigenze connesse ai procedimenti tariffari e di monitoraggio.</p> <p>Tuttavia, la numerosità dei documenti da produrre e il livello di dettaglio delle informazioni richieste – che comprendono schemi di contabilità regolatoria, dati tecnici e di traffico, documentazione metodologica e certificazioni indipendenti – configurano un insieme di adempimenti di elevata complessità. L’attuazione della misura non si limita alla trasmissione di informazioni già disponibili, ma richiede l’impostazione <b>ex novo</b> di processi informativi strutturati e continuativi, con un impatto organizzativo trasversale che coinvolge una pluralità di funzioni aziendali (amministrazione, controllo di gestione, sistemi informativi, strutture tecniche), nonché il coordinamento con soggetti terzi incaricati delle attività di certificazione.</p>

	<p>schemi di cui al citato Annesso X [...]</p> <p>c) [...] prospetti di <b>riclassificazione del bilancio secondo gli schemi dei principi contabili nazionali</b>;</p> <p>d) <b>dati di natura tecnica e dati relativi al traffico</b>, elaborati secondo gli schemi di cui al citato Annesso X;</p> <p>e) dati relativi alla variazione dei ricavi a seguito dell'applicazione degli <b>arrotondamenti del pedaggio</b>;</p> <p>f) <b>copia del bilancio di esercizio approvato dall'Assemblea</b>;</p> <p>g) <b>Documento di metodologia e rendicontazione</b> [...]; Al documento di metodologia e rendicontazione sono tassativamente allegati, quale parte integrante e sostanziale degli stessi, gli <b>strumenti analitici di verifica contabile e</b></p>	<p>L'elevato livello di dettaglio richiesto e la complessità generale e specifica degli adempimenti richiesti configurano un onere particolarmente significativo, che implica una revisione profonda dei processi interni, dei sistemi informativi e degli assetti organizzativi. In assenza di esperienze pregresse e di prassi consolidate nel settore, la fase di prima applicazione presenta rilevanti criticità operative, rendendo necessaria – come già evidenziato in relazione alla misura 3.1 – un'introduzione graduale degli obblighi informativi.</p> <p><u>In tale contesto, si osserva preliminarmente che gli strumenti analitici di verifica contabile e regolatoria richiamati dalle Linee Guida (cfr. misura 4.7) prevedono una disaggregazione estremamente granulare delle informazioni, fino al livello del singolo costo, del singolo asset e delle singole movimentazioni contabili. Tale impostazione equivale, di fatto, alla messa a disposizione dell'intero database di contabilità analitica delle società concessionarie. Si evidenzia inoltre che il livello di dettaglio richiesto risulta, sotto il profilo logico, non direttamente riconducibile alle dinamiche di separazione contabile, di adeguamento tariffario e di costruzione e aggiornamento dei PEF, con il rischio di un aggravio informativo non proporzionato rispetto alle finalità regolatorie perseguite.</u></p> <p>La figura seguente sintetizza, a titolo esemplificativo, la numerosità degli adempimenti e la quantità di dati richiesti dalle misure in consultazione, evidenziando come l'impianto prefigurato comporti – a valle della predisposizione dei <i>format</i> e della relativa documentazione di supporto – anche la necessità di sottoporre a certificazione indipendente più set informativi distinti, con scadenze ravvicinate. Tale impostazione risulta particolarmente onerosa non solo per l'ampiezza del perimetro informativo, ma anche perché la certificazione interviene su documenti e dati complessi che, specie nel caso del monitoraggio annuale, possono essere soggetti ad aggiornamenti fino a ridosso della sottomissione, rendendo difficile individuare un perimetro stabile su cui svolgere verifiche complete e tempestive.</p> <p><u>In tale contesto, si richiede a codesta Autorità di valutare un alleggerimento e una migliore calibrazione del presidio di certificazione, evitando che l'obbligo di attestazione da parte di una società di revisione indipendente si applichi indistintamente a tutti i <i>format</i> e a tutte le relative evidenze documentali. In particolare, potrebbe essere</u></p>
--	---	---

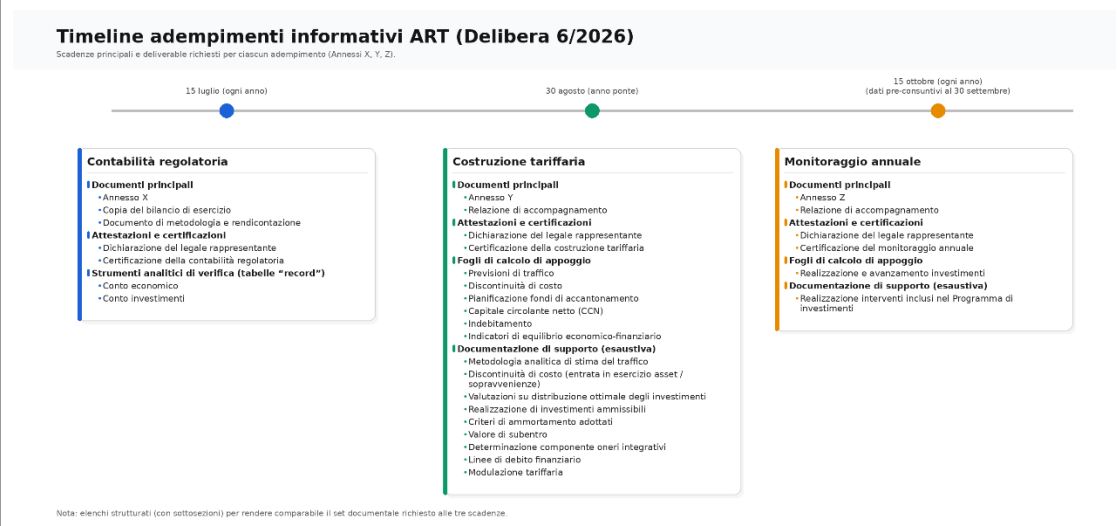
**regolatoria** definiti nelle Linee Guida;

h) **dichiarazione del legale rappresentante della società concessionaria.**

**6.2:** Nella redazione del Fascicolo di contabilità regolatoria di cui al punto 1, il concessionario autostradale si avvale delle istruzioni operative contenute nelle **Linee Guida** di cui alla Misura 2, punto 6.

**6.3:** Il Fascicolo di contabilità regolatoria di cui al punto 1 è corredato da una relazione, redatta da una società di revisione indipendente dal concessionario autostradale e attestante la conformità alle disposizioni emanate dall’Autorità con i Sistemi tariffari definiti per le singole concessioni autostradali [...] nonché con le Linee Guida [...] (c.d. **Certificazione della contabilità regolatoria**)

valutata una soluzione più proporzionata in cui la certificazione indipendente sia concentrata sul nucleo informativo annuale di contabilità regolatoria, mentre per gli altri adempimenti (costruzione tariffaria e/o monitoraggio annuale) sia previsto un presidio alternativo basato su attestazioni del management e controlli a campione o mirati dell’Autorità, fermo restando il potere istruttorio di richiedere integrazioni ove necessario. Tale calibrazione risulterebbe coerente con un approccio di proporzionalità già richiamato nel confronto con altri settori regolati, quale ad esempio il settore aeroportuale.



Ulteriori profili di chiarimento riguardano la definizione e il ruolo della “società di revisione indipendente” chiamata a rilasciare le certificazioni previste dalla Delibera. Non risulta infatti chiaro se debba o possa esservi coincidenza tra la società incaricata della revisione legale dei conti e il soggetto chiamato a rilasciare le certificazioni di contabilità regolatoria e di costruzione tariffaria, né se tale soggetto debba necessariamente qualificarsi come società di revisione contabile ai sensi delle previsioni richiamate dalle Linee Guida (misure 3.3.1–3.3.4). In assenza di chiarimenti puntuali, permangono incertezze applicative in merito all’individuazione del soggetto certificatore e all’ambito delle responsabilità a esso attribuite.

			<p><u>Le criticità delle specifiche misure sono evidenziate in dettaglio nei commenti alle singole misure contenute nelle Linee Guida, contenuti nel presente documento e contrassegnati dalla dicitura “LG” nella prima colonna, seguita dal numero della misura considerata.</u></p>
<p><b>6.4,</b> <b>6.5,</b> <b>6.6</b></p>	<p><b>Obblighi informativi all’Autorità e disponibilità informazioni (contabilità regolatoria)</b></p> <p><b>6.4:</b> Il concessionario deve essere in possesso della documentazione necessaria per comprovare la veridicità e la correttezza delle informazioni fornite, da esibire all’Autorità nell’ambito dell’attività di vigilanza e controllo di quest’ultima.</p> <p><b>6.6:</b> È facoltà dell’Autorità richiedere elementi informativi aggiuntivi, con obbligo per il concessionario autostradale di fornire i dati richiesti entro il termine indicato dall’Autorità medesima.</p>		<p>Con riferimento alle misure in oggetto, appare opportuno valutare se gli obblighi informativi previsti possano determinare, anche successivamente alla trasmissione del Fascicolo di contabilità regolatoria entro il 15 luglio, ulteriori richieste informative a carico dei concessionari, in relazione alle diverse circostanze di riporto dei dati all’Autorità e alle relative scadenze. In assenza di una chiara delimitazione temporale e contenutistica degli obblighi, sussiste il rischio di un aggravio informativo non pienamente prevedibile e difficilmente pianificabile.</p>

<p><b>7.1, 7.2, 7.3, 7.4</b></p>	<p><b>Obblighi informativi all’Autorità (costruzione tariffaria)</b></p> <p><b>7.1:</b> 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, il concessionario autostradale è tenuto a trasmettere all’Autorità, entro i termini previsti nelle citate delibere [...]:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) <b>moduli di acquisizione dati</b>, elaborati secondo gli schemi di cui al citato Annesso Y [...];</li> <li>b) <b>Programma degli investimenti</b>, elaborato secondo gli schemi di cui al citato Annesso Y;</li> <li>c) <b>moduli di calcolo delle singole componenti tariffarie</b>, elaborati secondo gli schemi di cui al citato Annesso Y [...];</li> <li>d) <b>PFR</b> [...] elaborato secondo lo schema di cui al citato Annesso Y;</li> </ul>		<p>L’introduzione di obblighi informativi strutturati a supporto dei procedimenti di elaborazione, aggiornamento o revisione del PEF è coerente con l’obiettivo di rafforzare la trasparenza, la verificabilità e la solidità delle valutazioni regolatorie. La previsione di un set informativo articolato, comprensivo di moduli di acquisizione dati, strumenti di costruzione tariffaria e documentazione di accompagnamento, appare funzionale a garantire una rappresentazione completa e coerente delle dinamiche economico-finanziarie delle concessioni.</p> <p>Tuttavia, la numerosità dei documenti richiesti e il livello di dettaglio delle informazioni da produrre configurano un insieme di adempimenti di elevata complessità, che richiedono l’impostazione di processi informativi strutturati e il coinvolgimento coordinato di una pluralità di funzioni aziendali. In tale contesto, l’ampiezza e la profondità del set informativo previsto rendono necessario un adeguato bilanciamento tra completezza delle informazioni richieste e sostenibilità dei processi di predisposizione, al fine di garantire che le informazioni trasmesse siano effettivamente coerenti, affidabili e pienamente utilizzabili ai fini delle valutazioni regolatorie.</p> <p>Ulteriori profili di criticità derivano dalla certificazione della costruzione tariffaria, richiesta a corredo della documentazione trasmessa nell’ambito dei procedimenti di PEF. In particolare, la necessità di sottoporre a certificazione set informativi complessi e, per loro natura, suscettibili di affinamenti fino alla sottomissione dei piani può rendere difficoltosa una verifica completa e tempestiva da parte delle società di revisione. Ciò potrebbe tradursi in una maggiore esposizione a richieste integrative e in un incremento delle interlocuzioni istruttorie, con possibili riflessi sulle tempistiche dei procedimenti.</p> <p><u>In tale contesto, appare opportuno un approccio graduale e proporzionato all’introduzione degli obblighi informativi, volto a garantire sostenibilità operativa ed efficacia complessiva dei procedimenti. A tal fine, risulta rilevante chiarire la tempistica di implementazione degli obblighi di informazione previsti, anche alla luce della mole di informazioni da includere e delle informazioni aggiuntive richieste dalle Linee Guida (in particolare alle misure 3.2.2.1, 5.3.1 e 5.3.6), nonché dei processi contabili e informativi necessari per la loro corretta predisposizione.</u></p>
--	---	--	---

<p>e) <b>PEF</b> [...] elaborato secondo lo schema di cui al citato Annesso Y [...];</p> <p>f) <b>scheda di calcolo degli indicatori di equilibrio economico-finanziario</b> [...] elaborata secondo lo schema di cui al citato Annesso Y;</p> <p>g) <b>scheda di verifica dei criteri di applicazione del meccanismo di recupero</b> in caso di sussistenza di un eventuale sovra-rendimento [...];</p> <p>h) <b>relazione di accompagnamento</b> [...];</p> <p>i) <b>dichiarazione del legale rappresentante</b> [...]</p> <p><b>7.2:</b> Nella redazione della documentazione di cui al punto 1, il concessionario autostradale si avvale delle istruzioni operative contenute nelle Linee Guida di cui alla Misura 2, punto 6.</p>	<p>Si osserva inoltre che il termine previsto per la presentazione della documentazione è fissato al 30 agosto dell'anno ponte. In tale prospettiva, appare opportuno valutare la sostenibilità delle tempistiche di produzione della documentazione, anche in relazione agli obblighi di contabilità regolatoria di cui alla Misura 6 e alle tempistiche richieste per le attività di revisione e certificazione della costruzione tariffaria, che potrebbero risultare difficilmente compatibili con il calendario procedimentale delineato.</p> <p>Ulteriori elementi di chiarimento risultano infine necessari con riferimento al ruolo e ai requisiti di indipendenza della società di revisione incaricata della certificazione della costruzione tariffaria, anche in coerenza con quanto già evidenziato con riferimento alle certificazioni previste dalla misura 6. In assenza di indicazioni puntuali, permangono incertezze applicative circa l'individuazione del soggetto certificatore e l'ambito delle responsabilità a esso attribuite.</p> <p>In aggiunta, appare opportuno valutare se, oltre agli obblighi informativi espressamente previsti entro il termine del 30 agosto, possano configurarsi ulteriori richieste informative a carico del concessionario in fasi successive, in relazione alle diverse circostanze di riporto dei dati all'Autorità e alle relative scadenze ravvicinate. In assenza di un chiaro coordinamento complessivo degli adempimenti, sussiste il rischio di un aggravio informativo non pienamente prevedibile e difficilmente pianificabile, specie in combinato con le tempistiche richieste per la presentazione della documentazione relativa al monitoraggio annuale.</p> <p>Le criticità delle specifiche misure sono evidenziate in dettaglio nei commenti alle singole misure contenute nelle Linee Guida, contenuti nel presente documento e contrassegnati dalla dicitura "LG" nella prima colonna, seguita dal numero della misura considerata. Da ultimo, la Scrivente evidenzia che alcune delle informazioni richieste dalla Delibera sono già attualmente messe a disposizione del Concedente nell'ambito dei flussi informativi in essere. In tale contesto, appare opportuno introdurre un principio di coordinamento e allineamento tra i requisiti informativi e le tempistiche richieste dall'Autorità e quelle già previste nei confronti del Concedente, al fine di evitare duplicazioni, disallineamenti e oneri amministrativi non proporzionati.</p>
--	---

	<p><b>7.3:</b> La documentazione di cui alla presente Misura è corredata da una relazione, redatta da una società di revisione indipendente dal concessionario autostradale e attestante la conformità alle disposizioni emanate dall'Autorità con i Sistemi tariffari definiti per le singole concessioni autostradali [...] nonché con le Linee Guida [...] (c.d. <b>Certificazione della costruzione tariffaria</b>)</p> <p><b>7.4:</b> L'Autorità si riserva di richiedere informazioni addizionali al concessionario autostradale, qualora ritenuto necessario ai fini dell'esercizio delle proprie funzioni, con obbligo per il concessionario autostradale di fornire i dati richiesti entro il termine indicato dall'Autorità medesima.</p>		
<p><b>8.1,</b> <b>8.2,</b> <b>8.3,</b> <b>8.4</b></p>	<p><b>Obblighi informativi all'Autorità (monitoraggio annuale)</b></p> <p><b>8.1:</b> Nell'ambito delle procedure di rilascio dei pareri di cui ai</p>		<p>L'introduzione di obblighi informativi strutturati a supporto dei procedimenti di adeguamento annuale dei livelli tariffari è coerente con l'obiettivo di rafforzare la trasparenza e la verificabilità delle valutazioni regolatorie, assicurando un monitoraggio puntuale delle dinamiche economiche, finanziarie e operative delle concessioni. Tale impostazione si inserisce in modo sistematico nel quadro delineato dagli obblighi</p>

<p>Sistemi tariffari START 2024 e START 2025 sugli adeguamenti annuali dei livelli tariffari, il concessionario autostradale è tenuto a trasmettere all'Autorità, entro i termini ivi previsti [...]:</p> <p>a) <b>moduli di acquisizione dati</b>, elaborati secondo gli schemi di cui al citato Annesso Z, e costituiti da:</p> <p>i. sottomoduli relativi all'imputazione dei <b>dati di riferimento per l'adeguamento tariffario</b> [...];</p> <p>ii. sottomoduli relativi all'imputazione dei dati per <b>l'aggiornamento [della componente di gestione e di costruzione]</b> [...];</p> <p>b) <b>moduli di calcolo per l'aggiornamento delle singole componenti</b></p>	<p>informativi relativi alla contabilità regolatoria annuale (punto 6) e da quelli connessi ai procedimenti di aggiornamento e revisione quinquennale dei PEF (punto 7).</p> <p>Tuttavia, le criticità già evidenziate in relazione alla numerosità e alla complessità degli adempimenti informativi risultano ulteriormente accentuate nel caso dell'adeguamento annuale dei livelli tariffari, in ragione della ricorrenza annuale degli obblighi e delle tempistiche procedurali particolarmente ristrette. L'ampiezza e il livello di dettaglio del set informativo richiesto comportano oneri organizzativi e operativi di elevata complessità, che risultano, per profondità e articolazione, comparabili a quelli previsti per i procedimenti di aggiornamento tariffario quinquennale, pur dovendo essere assolti su base annuale.</p> <p><u>Un ulteriore profilo di criticità è rappresentato dalla certificazione del monitoraggio annuale, richiesta a corredo della documentazione trasmessa, in difformità rispetto alle esperienze maturate in altri settori.</u></p> <p>Analogamente a quanto osservato per la certificazione della costruzione tariffaria nei procedimenti di PEF, la necessità di sottoporre a certificazione set informativi complessi e soggetti ad aggiornamenti fino a ridosso della sottomissione rende particolarmente difficile individuare un perimetro informativo stabile sul quale effettuare verifiche complete e tempestive. Tale criticità assume carattere strutturale nel caso del monitoraggio annuale, in quanto si ripropone sistematicamente a ogni esercizio, con il rischio di un incremento delle interlocuzioni istruttorie e di impatti sull'efficienza complessiva dei procedimenti.</p> <p><u>Nello specifico si evidenziano rilevanti criticità connesse alle tempistiche di consegna della documentazione all'Autorità, anche in relazione ai tempi tecnici necessari per le attività di revisione e certificazione da parte delle società di revisione. In particolare, l'attuale scadenza annuale fissata al 15 ottobre, su dati riferiti al 30 settembre, è incompatibile con la complessità delle informazioni richieste e con le tempistiche incomprimibili delle verifiche di revisione, rendendo opportuno valutare una possibile ridefinizione delle date e delle scadenze connesse agli adempimenti annuali e, più in generale, al coordinamento con gli altri obblighi informativi previsti dal provvedimento, dalla vigente normativa e dagli atti convenzionali sottoscritti dalla Scrivente.</u></p>
--	---

<p><b>tariffarie,</b> elaborati secondo gli schemi di cui al citato Annesso Z [...];</p> <p>c) <b>PFR aggiornato</b> [...] elaborato secondo lo schema di cui al citato Annesso Z, comprensivo di un sottomodulo relativo alla modulazione tariffaria;</p> <p>d) <b>relazione di accompagnamento</b> [...];</p> <p>e) <b>dichiarazione del legale rappresentante.</b></p> <p><b>8.2:</b> Nella redazione della documentazione di cui al punto 1, il concessionario autostradale si avvale delle istruzioni operative contenute nelle Linee Guida di cui alla Misura 2, punto 6.</p> <p><b>8.3:</b> Detta documentazione è corredata da una relazione, redatta da una società di revisione indipendente dal concessionario autostradale e attestante la conformità alle disposizioni emanate dall’Autorità con i Sistemi</p>	<p>Il complesso degli adempimenti previsti per il monitoraggio annuale determina inoltre un impatto significativo in termini di <i>effort</i> e organizzazione aziendale, anche in considerazione della concomitanza con la trasmissione annuale della contabilità regolatoria entro il 15 luglio.</p> <p>Ulteriori elementi di chiarimento risultano necessari con riferimento al ruolo e ai requisiti di indipendenza della società di revisione incaricata della certificazione del monitoraggio annuale, anche in coerenza con quanto già evidenziato in relazione alle certificazioni previste ai punti 6 e 7. In assenza di indicazioni puntuali, permangono incertezze applicative circa l’individuazione del soggetto certificatore e l’ambito delle responsabilità a esso attribuite.</p> <p>Le criticità delle specifiche misure sono evidenziate in dettaglio nei commenti alle singole misure contenute nelle Linee Guida, contenuti nel presente documento e contrassegnati dalla dicitura “LG” nella prima colonna, seguita dal numero della misura considerata.</p>
---	--

	<p>tariffari [...] (c.d. <b>Certificazione del monitoraggio annuale</b>).</p> <p><b>8.4:</b> L'Autorità si riserva di richiedere informazioni addizionali al concessionario autostradale, qualora ritenuto necessario ai fini dell'esercizio delle proprie funzioni.</p>		
--	--	--	--

## **ANNESI ALL'ALLEGATO A:**

**Annesso LG all'allegato A: "Linee guida per la compilazione dei format di contabilità regolatoria, di costruzione tariffaria e di monitoraggio annuale per il settore autostradale";**

**Annesso X all'allegato A: Schemi di contabilità regolatoria;**

**Annesso Y all'allegato A: Tool di costruzione tariffaria quinquennale;**

**Annesso Z all'allegato A: Tool di monitoraggio annuale dei livelli tariffari.**

<b>Misura</b>	<b>Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta</b>	<b>Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato</b>	<b>Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione</b>
<b>LG 2.1.4</b>	<b>Obiettivi generali</b>  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) [...]		<p>I cambiamenti prefigurati dall'Autorità prevedono un consistente adeguamento dei sistemi di contabilità, pianificazione e programmazione economico-finanziaria. Infatti, da un lato gli strumenti di pianificazione economico-finanziaria (PEF e PFR) vengono rinnovati ma mantengono la loro natura originaria con la presente consultazione, gli strumenti di contabilità regolatoria (nella forma delle cosiddette "integrazioni ART") rappresentano un elemento di novità nel panorama regolatorio e – come dettagliato in seguito – implicano un considerevole sforzo implementativo ed organizzativo da parte delle società concessionarie.</p> <p><u>In tale contesto, appare altresì essenziale chiarire l'intersezione con i flussi informativi verso il concedente e, più in generale, il coordinamento con i presidi già esistenti.</u> Sul punto si osserva che, in passato, l'Autorità – nell'impostare le proprie analisi – ha fatto affidamento sulle schede di contabilità analitica trasmesse dai concessionari tramite il sistema informatico del concedente (SIVCA), integrandole con raccolte dati autonome per le sole informazioni non disponibili sulla piattaforma; analogamente, il Fascicolo di contabilità regolatoria risulta costruito "sulla base" delle informazioni SIVCA, con opportune integrazioni finalizzate ad assicurare una rappresentazione corretta</p>

			e inequivocabile delle partite economiche, patrimoniali e dei dati tecnici/di traffico. <u>Ne deriva l'esigenza che l'Autorità definisca in modo puntuale se e in che misura i nuovi format e i nuovi flussi informativi siano destinati a sostituire (in tutto o in parte) gli obblighi informativi già in essere verso il concedente, ovvero se tali obblighi restino invariati, con il conseguente rischio di un "doppio binario" di trasmissioni e riconciliazioni su basi informative solo parzialmente sovrapponibili.</u>
<b>LG</b> <b>4.4.1.3</b> <b>4.4.1.4</b> <b>4.4.1.5</b>	<b>Separazione contabile per attività</b>  <b>4.4.1.3:</b> 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.  <b>4.4.1.4:</b> 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.		<p>La separazione contabile per attività, così come delineata nelle Linee Guida, risulta in linea di principio utile e appropriata con riferimento alle attività non pertinenti, per le quali appare corretto prevedere una chiara distinzione rispetto al perimetro delle attività regolatorie, al fine di evitare commistioni con la base informativa rilevante ai fini tariffari.</p> <p>Diversamente, con riferimento alle attività accessorie, si osserva che non risultano attualmente in essere sistemi strutturati di monitoraggio e rendicontazione che consentano una separazione contabile sostanziale e operativamente significativa. In tale contesto, l'obbligo di separazione rischia di tradursi prevalentemente in un esercizio di natura teorica, con limitata utilità informativa rispetto alle finalità regolatorie sottese e con un incremento degli oneri amministrativi non necessariamente proporzionato ai benefici attesi.</p> <p>In termini comparativi, <u>si richiama che, nel settore aeroportuale, pur in presenza di esigenze di separazione informativa spesso più marcate (anche in ragione del diverso assetto tariffario e della maggiore rilevanza delle attività non aeronautiche in un modello di tipo dual till), non risultano generalmente previsti tool standardizzati di costruzione tariffaria e di monitoraggio annuale di livello comparabile, né un impianto informativo altrettanto prescrittivo.</u> In tale quadro, a differenza del settore aeroportuale, <u>la limitata materialità delle attività accessorie nel settore autostradale rispetto al perimetro complessivo regolato – anche tenuto conto dell'impostazione regolatoria di tipo single till – rende l'onere informativo richiesto potenzialmente eccessivo rispetto ai benefici conoscitivi e alle finalità regolatorie concretamente conseguibili, soprattutto nella fase di prima applicazione, nella quale l'aggravio di tempi e</u></p>

	<p><b>4.4.1.5:</b> 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).</p>	<p>costi rischia di crescere senza un corrispondente incremento dell’efficacia dell’azione regolatoria</p> <p>Inoltre, si ritiene che la separazione contabile risulti maggiormente appropriata e funzionale con riferimento alle partite economiche, che per loro natura si prestano a essere allocate e monitorate in coerenza con le logiche di costruzione tariffaria e di verifica dell’equilibrio economico-finanziario. Al contrario, l’estensione della separazione alle partite patrimoniali appare meno immediata e più problematica, in quanto comporta complessità applicative rilevanti, soprattutto in relazione alla corretta attribuzione degli asset e alla loro riconciliazione con i criteri contabili civilistici. In particolare, il foglio di lavoro “X1 CoReg Schemi Contabili” dell’annesso X riporta un livello di disaggregazione di partite economiche e patrimoniali non raggiungibile, o che in ogni caso rappresentano un esercizio teorico con limitata applicabilità alla realtà delle operazioni. In tal senso, si nota come l’attribuzione alle attività descritte dalle misure 4.4.1.3-4.4.1.5 delle Linee Guida sia di naturale applicazione per le partite economiche tramite un approccio <i>bottom-up</i>, per cui ogni ricavo o giustificativo di spesa incorpora per sua stessa natura una allocazione a un particolare insieme di attività. Dall’altro lato, l’applicazione delle partite patrimoniali alle tipologie di attività individuate dall’Autorità risulterebbe effettuata tramite un approccio <i>top-down</i>, attraverso l’utilizzo di driver la cui valutazione è rimessa alle singole società concessionarie. È quindi possibile – se non probabile – che tale attribuzione introduca un livello di disomogeneità nelle attribuzioni delle singole partite, con un effetto sulla comparabilità dei dati per l’Autorità. In assenza di una precisa definizione dei driver da utilizzare da parte delle società concessionarie, quindi, si ritiene che la suddivisione delle partite patrimoniali all’interno delle attività distinte da ART possa portare a distorsioni con effetti negativi sulla percezione della capitalizzazione del settore.</p> <p>Alla luce di quanto sopra, si ritiene opportuno che l’Autorità valuti un approccio più flessibile e proporzionato, differenziando il livello di dettaglio e di obbligatorietà della separazione contabile in funzione della tipologia di attività</p>
--	--	---

			e privilegiando, in particolare, le componenti economiche maggiormente rilevanti ai fini regolatori.
<b>LG</b> <b>4.4.1.6</b> <b>e</b> <b>Tabella</b> <b>1</b>	<b>Definizione delle tratte</b>  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		Con riferimento alla definizione delle tratte autostradali, si rileva una criticità di coerenza tra quanto previsto dalle Linee Guida, laddove da un lato si afferma che l'attivazione di una sistematica rilevazione per tratta potrà essere implementata "soltanto a valle di" una puntuale definizione delle tratte e di un'analisi delle effettive necessità informative, e dall'altro si prevede che, "nelle more di tale definizione", l'allocazione delle componenti economiche e patrimoniali venga comunque effettuata sulla base dei tronchi già individuati ai fini delle precedenti raccolte dati. Tale impostazione appare contraddittoria e genera incertezza applicativa, in quanto introduce obblighi allocativi prima che sia chiaramente e stabilmente definito il perimetro delle tratte rilevanti ai fini regolatori. La disponibilità di una definizione certa e condivisa delle tratte autostradali rappresenta invece un presupposto essenziale, in particolare per i concessionari che gestiscono più tronchi autostradali e che, in prospettiva, potrebbero essere interessati da processi di "spacchettamento" della concessione o da articolazioni più complesse del perimetro gestionale. In tale contesto, è fondamentale disporre quanto prima di un quadro chiaro e definitivo delle separazioni contabili da effettuare per tratta, al fine di consentire alla Scrivente di adeguare tempestivamente i sistemi informativi, i processi contabili e l'organizzazione interna. L'assenza di tale certezza rischia infatti di determinare interventi transitori, duplicazioni di attività e inefficienze operative, con un aggravio di oneri non proporzionato rispetto alle finalità informative e regolatorie perseguite.  Alla luce di quanto sopra, si ritiene opportuno che l'Autorità assicuri una definizione preventiva, stabile e non transitoria delle tratte autostradali, eventualmente accompagnata da un adeguato periodo di transizione. <u>In particolare, si richiede di chiarire espressamente che, ai fini del presente impianto, per "tratta autostradale" debba intendersi un perimetro coerente con quello utilizzato per la determinazione e l'applicazione della tariffa di pedaggio (i.e. perimetro concessorio regolato), così da escludere che possano essere</u>

	<p>risulti necessario rilevare il dettaglio allocativo per tratta.</p> <p>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.</p> <p>[...]</p> <p>Tabella 1. Tratte autostradali a pedaggio e Società concessionarie [...]</p>		<p><u>richieste allocazioni e rendicontazioni riferite a “sub-tratte” all’interno della medesima concessione in assenza di una corrispondente articolazione tariffaria e di un esplicito razionale regolatorio.</u> Tale chiarimento appare essenziale per garantire coerenza regolatoria, certezza applicativa e sostenibilità operativa degli adempimenti richiesti così da garantire coerenza regolatoria, certezza applicativa e sostenibilità operativa degli adempimenti richiesti.</p>
<p><b>LG</b> <b>4.4.1.7</b></p>	<p><b>Ricostruibilità delle variabili regolatorie</b></p> <p>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,</p>		<p>Con riferimento alla ricostruibilità delle variabili regolatorie, si osserva che la previsione di una “completa ricostruzione di tutte le variabili regolatorie” risulta formulata in termini generici e poco determinati, non chiarendo in modo puntuale né il perimetro delle variabili interessate né il livello di analiticità richiesto. In particolare, non risultano esplicitate le operazioni contabili, extracontabili e di riconciliazione necessarie per pervenire a tale risultato, né il grado di dettaglio atteso nella rappresentazione delle variazioni regolatorie rispetto ai valori di bilancio.</p> <p>Tale indeterminatezza rischia di generare incertezza applicativa e approcci non omogenei tra i concessionari, con un conseguente incremento delle attività manuali di ricostruzione e documentazione, nonché potenziali criticità in termini di confrontabilità dei dati. Appare pertanto opportuno che l’Autorità fornisca chiarimenti più puntuali sulle modalità operative e sugli <i>standard</i></p>

	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.		minimi di ricostruibilità richiesti, al fine di garantire certezza applicativa, proporzionalità degli oneri e coerenza con i processi contabili esistenti.
<b>LG</b> <b>4.4.2.1</b> <b>4.4.2.2</b> <b>4.4.2.3</b> <b>4.4.2.4</b> <b>Tabella</b> <b>2</b>	<b>Conto Finanziario</b>  [...]  Tabella 2. Contabilità regolatoria: Conto finanziario  [...]		Con riferimento al conto finanziario, si apprezza la coerenza con le vigenti tabelle “DICOTER”, pur in permanenza delle già citate problematiche di disaggregazione dei dati per attività e tratta. Per quanto riguarda la Tabella 2, si notano alcune imprecisioni nella descrizione delle operazioni effettuate nel foglio di lavoro “X1 CoReg Schemi Contabili” dell’Annesso X. Ad esempio, la descrizione dell’Accantonamento TFR (“Indica la quota di accantonamento relativa al trattamento fine rapporto, di cui alla riga 2.20 ter del Conto economico (segno positivo)”) fa riferimento a una riga non rintracciabile nel foglio di lavoro, e non vi sono collegamenti ad altre celle.
<b>LG</b> <b>4.4.3</b> <b>Tabella</b> <b>3</b>	<b>Conto Economico</b>  [...]  Tabella 3. Contabilità regolatoria: Conto economico: ricavi Tabella 4. Contabilità regolatoria: Conto economico: costi operativi Tabella 5. Contabilità regolatoria: Conto economico: ammortamenti e svalutazioni Tabella 6. Contabilità regolatoria: Conto economico: oneri e proventi finanziari		Con riferimento al conto economico, si apprezza la coerenza con le vigenti tabelle “DICOTER”, pur in permanenza delle già citate problematiche di disaggregazione dei dati per attività e tratta. Tuttavia, si sottolinea che il livello di dettaglio richiesto da parte dell’Autorità nella compilazione del foglio di lavoro “X1 CoReg Schemi Contabili” contenuto nell’annesso X richiede un lavoro di disaggregazione delle singole partite economiche non indifferente, sia con riferimento alla separazione per binomio tratta-attività, che con riferimento specifico alle singole voci di ricavo e costo richieste. A titolo di esempio, le righe 219-279 suddividono i costi per la manutenzione ordinaria in diverse categorie di beni (pavimentazioni, ponti e viadotti, gallerie, altri elementi del corpo autostradale, sicurezza, impianti di esazione pedaggi, verde e pulizia, operazioni invernali, edifici, forniture e manutenzioni varie), a loro volta suddivisi in ulteriori sottocategorie (spese per servizi, relative a materie prime,

	Tabella 7. Contabilità regolatoria: Conto economico: risultato ante imposte e utili		<p>godimento di beni di terzi, oneri diversi di gestione e spese del personale). Tale minuziosità dei dati richiesti implica un livello di dettaglio – e di <i>effort</i> per la sua implementazione – apparentemente sproporzionato rispetto agli obiettivi della contabilità regolatoria stabiliti da ART. Inoltre, tali costi potrebbero essere difficilmente disaggregabili, specialmente nel caso di lavori appaltati a società terze per una molteplicità di opere e asset ricadenti sottocategorie diverse.</p> <p>Si segnala inoltre la difficoltà di implementazione della separazione contabile per attività degli oneri e proventi finanziari, non necessariamente riconciliabili in maniera precisa con il perimetro richiesto dall’Autorità – di difficile implementazione risulta ad esempio l’allocazione degli oneri finanziari su debiti verso banche ad attività autostradali, accessorie e non pertinenti. Tale considerazione rispetto al criterio di suddivisione delle spese rimane valido anche per le altre voci legate agli oneri finanziari.</p>
<p><b>LG</b> <b>4.4.5</b> <b>Tabella</b> <b>8</b></p>	<p><b>Conto degli Investimenti</b></p> <p>[...]</p> <p><b>4.4.5.7:</b> 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 partecche economiche (ad esempio i ricavi suddivisi per attività), con l’utilizzo degli stessi criteri</p>		<p>Il dettaglio richiesto per l’inserimento dei dati relativi alle immobilizzazioni in beni reversibili e irreversibili ricalca lo schema delle tabelle <i>DICOTER</i> e quindi potrebbe non presentare problematiche particolari di inserimento o di disaggregazione, pur rimanendo presente il tema della separata attribuzione ad attività autostradali, accessorie e non pertinenti. Con riferimento alla misura 4.4.5.7, tuttavia, si segnala che la derivazione diretta delle partite economiche relative al capitale circolante netto potrebbe presentare difficoltà implementative, in particolare (ma non esaustivamente) con riferimento a voci quali i debiti tributari ed eventuali ratei e risconti, non necessariamente dotati di un collegamento diretto con gli ambiti di attività individuati da ART. Infine, con riferimento alla congruenza fra le Linee Guida e gli schemi di contabilità contenuti nel foglio di lavoro “<i>X1 CoReg Schemi Contabili</i>” all’interno dell’annesso X, si segnala che le voci relative all’avviamento (righe 523, 524, 525) presentano una numerazione differente rispetto alla Tabella 8. Si segnala inoltre che la riga 563 del foglio non include nella somma tutte le celle rilevanti al capitale circolante netto, differentemente da quanto riportato nella Tabella</p>

	<p>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.</p> <p>[...]</p> <p>Tabella 8. Contabilità regolatoria, conto degli investimenti</p>		<p>8, mentre la riga 572 include nella somma anche altri elementi oltre a quelli inclusi nella descrizione della Tabella 8.</p>
<p><b>LG</b> <b>4.4.6</b> <b>Tabella</b> <b>9</b></p>	<p><b>Conto dei finanziamenti</b></p> <p>[...]</p> <p><b>4.4.6.2:</b> 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</p>		<p>Si apprezza il mantenimento degli schemi <i>DICOTER</i>, seppure ampliati nel dettaglio della disaggregazione a livello di partite economiche. A tal proposito, non si rilevano difficoltà implementative nella disaggregazione delle voci richieste. Tuttavia, si segnalano potenziali difficoltà implementative nella separazione per attività delle voci afferenti all'operatività generale delle società concessionarie, come ad esempio capitale sociale, riserve, debiti verso banche e verso soci, obbligazioni, e disponibilità liquide. In particolare con riferimento alla misura 4.4.6.2, si evidenzia che tali voci sono infatti di norma aggregate a livello di società, e la disaggregazione per attività autostradali, accessorie e non pertinenti potrebbe avvenire solamente <i>ex post</i> attraverso l'utilizzo dei driver di cui alle misure 5.3 e 5.4 dell'Allegato A alla delibera 6/2026, per i quali si richiede una definizione più chiara e puntuale da parte dell'Autorità al fine di focalizzare il lavoro di riclassificazione delle partite economiche e – soprattutto – patrimoniali secondo criteri certi e duraturi.</p>

	<p>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.</p> <p>[...]</p> <p>Tabella 9. Contabilità regolatoria, conto dei finanziamenti</p>		<p>Infine, con riferimento alla congruenza fra le Linee Guida e gli schemi di contabilità contenuti nel foglio di lavoro "X1 CoReg Schemi Contabili" all'interno dell'annesso X, si segnala che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La riga 581 non riporta le dovute formule di aggregazione delle singole voci relative alle riserve come descritto nella Tabella 9;</li> <li>- La numerazione delle voci "Fondo per altri impegni previsti in concessione", "Fondo per imposte", "Altri fondi per rischi e oneri" non è coerente fra la Tabella 9 e l'annesso X;</li> <li>- La riga 619 riporta una denominazione diversa da quanto mostrato nella Tabella 9.</li> </ul>
<p><b>LG</b> <b>4.5.1</b></p>	<p><b>Allocazione per tratta di alcune partite economico-patrimoniali</b> <b>Aspetti generali</b></p> <p><b>4.5.1.1:</b> [...] l'attribuzione alle singole tratte autostradali di alcune delle grandezze economiche e patrimoniali rilevanti per le finalità regolatorie [...] [è impostata] 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.</p> <p><b>4.5.1.3:</b> L'Autorità ritiene opportuno che la fornitura dei dati per tratta sia attuata</p>		<p>Si richiamano le osservazioni sopra espresse, relative alle criticità implementative dei criteri di allocazione previsti dalle misure in consultazione. Si rileva inoltre una contraddizione implicita ed esplicita tra l'impostazione di una implementazione graduale e per fasi delle misure di separazione per tratta, supportata da un periodo di transizione, e la previsione secondo cui, nelle more della definizione puntuale delle tratte, l'allocazione debba comunque essere effettuata sulla base della struttura concessioni/tronchi già utilizzata nelle precedenti raccolte dati. Tale impostazione introduce obblighi allocativi in assenza di un quadro metodologico e perimetrale pienamente definito, generando incertezza applicativa.</p> <p>In tale contesto, appare essenziale disporre quanto prima di regole chiare, stabili e definitive sia in merito alla definizione delle tratte sia ai criteri di allocazione delle partite economico-patrimoniali, al fine di consentire ai concessionari di progettare e ristrutturare in modo coerente i sistemi contabili, i processi informativi e l'organizzazione interna. In assenza di tale certezza, il rischio è quello di interventi transitori e non ottimali, con duplicazioni di attività e oneri non proporzionati rispetto alle finalità regolatorie perseguite.</p>

<p>per passi successivi e incrementali, 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.</p> <p>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</p>		
--	--	--

	<p>risultanze del bilancio di esercizio, secondo modalità che devono essere adeguatamente illustrate nel Documento di metodologia e rendicontazione.</p>		
<p><b>LG 4.5.2</b></p>	<p><b>Allocazione per tratta di alcune partite economico-patrimoniali</b> <b><i>Schemi contabili per tratta</i></b></p> <p><b>4.5.2.1:</b> [...] 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</p>		<p>Si rileva che l’impostazione proposta dall’Autorità, basata su un’allocazione sequenziale per attività e successivamente per tratta mediante driver e, in via residuale, su criteri proporzionali ai km a pedaggio, ripropone le medesime criticità già evidenziate con riferimento alla determinazione dei driver per attività, amplificate dalla maggiore complessità dell’approccio per tratta, e già menzionate nel commento alle misure 5.3 e 5.4 dell’Allegato A alla delibera 6/2026. In particolare, pur richiamando l’esigenza che i driver siano oggettivi, verificabili e stabili nel tempo, le Linee Guida non forniscono una definizione sufficientemente puntuale e operativa dei criteri di allocazione per tratta, né indicazioni chiare circa l’applicabilità dei driver alle diverse tipologie di partite economiche e, soprattutto, patrimoniali, o l’eventuale applicabilità di driver diversi a seconda della partita economica o patrimoniale in questione. L’assenza di riferimenti metodologici univoci rischia di lasciare alle singole società concessionarie un ampio margine di discrezionalità nella selezione e applicazione dei driver, con potenziali effetti di eterogeneità delle soluzioni adottate e ridotta comparabilità dei dati a livello regolatorio. Tali criticità risultano particolarmente rilevanti nel caso delle partite comuni a più tratte, incluse le spese amministrative e generali e le poste patrimoniali di natura aggregata, per le quali l’allocazione per tratta avviene in via indiretta e <i>ex post</i>, nonché per i costi del personale che potrebbero essere condivisi da più tratte all’interno della medesima concessione. In assenza di criteri chiari, stabili e condivisi, il rischio è che l’allocazione si traduca in un esercizio prevalentemente teorico, difficilmente replicabile e oneroso sotto il profilo operativo e di controllo.</p>

	<p>[...]</p> <p><b>4.5.2.6:</b> [...] ove la posta sia comune a più attività e/o tratte, l’allocazione 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’allocazione 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. [...]</p>		<p>Alla luce di quanto sopra, si ritiene opportuno che l’Autorità fornisca indicazioni più dettagliate e strutturate sui driver di allocazione per tratta, assicurandone coerenza metodologica, stabilità nel tempo e proporzionalità rispetto alle finalità regolatorie, anche al fine di consentire ai concessionari di progettare e ristrutturare in modo consapevole e duraturo i sistemi contabili, i processi informativi e i presidi di controllo interno, evitando interventi transitori o non ottimali. Si reiterano inoltre le criticità di disaggregazione dei costi richiesti dall’Autorità a livello di attività anche per la suddivisione per tratte.</p>
<p><b>LG</b> <b>4.6.2</b></p>	<p><b>Trattamento contabile-regolatorio dei contributi a fondo perduto su beni reversibili</b></p> <p><b>4.6.2.1:</b> I contributi pluriennali a fondo perduto, in conto impianti e in conto capitale, devono essere rilevati a conto</p>		<p>In assenza di un cambiamento strutturale del metodo contabile – operazione complessa, onerosa e dai benefici non immediatamente evidenti – la Delibera di fatto impone una riconciliazione tra il Fascicolo e il bilancio redatto secondo i principi OIC, attività che risulta inevitabilmente laboriosa, prevalentemente manuale e difficilmente automatizzabile. In tale contesto, non appare proporzionato né efficiente richiedere un sostanziale stravolgimento di impostazioni contabili e bilancistiche consolidate e certificate nel tempo per</p>

<p>economico con un criterio sistematico, gradualmente lungo la vita utile dei cespiti.</p> <p><b>4.6.2.2:</b> Sebbene i principi contabili, ed in particolare l'OIC 16 e la normativa fiscale, prevedano due metodi preferenziali di contabilizzazione, 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 scontare.</p> <p><b>4.6.2.3:</b> Pertanto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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;</li> <li>b) nel Conto dei Finanziamenti, alla voce "Contributi relativi a beni reversibili" saranno riportati i risconti passivi pluriennali per la quota di contributo rinviata agli esercizi successivi; tale voce sarà ridotta a seguito di iscrizione graduale, per competenza annua, del relativo</li> </ul>		<p>soddisfare una prescrizione regolatoria la cui utilità informativa per l'Autorità non risulta chiaramente dimostrata.</p> <p>In sintesi, l'adeguamento delle metodologie contabili strutturali per rispondere a tale previsione comporterebbe un significativo impiego di tempo e risorse a fronte di un valore aggiunto incerto, mentre l'attività di riconciliazione richiesta rimarrebbe comunque onerosa e non pienamente automatizzabile.</p>
--	--	---

	<p>rilascio a Conto Economico, da riportare nella voce “Rilascio risconti contributi in c/capitale e c/impianti”;</p> <p>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.</p> <p><b>4.6.2.4:</b> 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.</p> <p>[...]</p>		
<p><b>LG 4.7</b></p>	<p><b>Strumenti analitici di verifica contabile e regolatoria</b></p> <p><b>4.7.1:</b> 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</p>		<p>Con riferimento alle previsioni di cui alla LG 4.7, si osserva che l’obbligo di predisporre e trasmettere all’Autorità strumenti analitici di verifica contabile e regolatoria, in formato editabile e al massimo livello di disaggregazione, si traduce di fatto nella richiesta di messa a disposizione dell’intera contabilità analitica aziendale delle società concessionarie. Tale impostazione appare sproporzionata rispetto alle finalità di controllo dichiarate e comporta un onere informativo e operativo estremamente rilevante.</p> <p><u>In particolare, la richiesta di evidenziare, a partire dalle singole rilevazioni contabili, la mappatura dei conti, i saldi di bilancio, le allocazioni per attività e le variazioni regolatorie, nonché la trasmissione di informazioni di dettaglio su</u></p>

<p>allegare obbligatoriamente al Documento di metodologia e rendicontazione, di cui costituiscono parte integrante e sostanziale.</p> <p><b>4.7.2:</b> In particolare:</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) della mappatura dei conti di contabilità generale ed analitica rispetto alle voci regolatorie richieste,</li> <li>ii) dei saldi che sono andati a comporre il bilancio d'esercizio,</li> <li>iii) delle allocazioni per attività, nonché</li> <li>iv) delle eventuali variazioni regolatorie apportate;</li> </ul> <p>b) per il Conto Investimenti: con particolare riferimento alle immobilizzazioni (reversibili e non reversibili, materiali e</p>		<p><u>ciascun movimento di investimento e su ciascun cespite, eccede quanto normalmente e ragionevolmente richiesto ai fini della verifica della corretta applicazione delle regole regolatorie e solleva criticità anche sotto il profilo giuridico e della tutela della riservatezza, in quanto implica la condivisione con l'Autorità di dati estremamente granulari, sensibili e interni ai sistemi gestionali delle società.</u> Si ricorda inoltre che il bilancio d'esercizio delle società concessionarie è sottoposto a certificazione da parte di società di revisione contabile, a garanzia dell'affidabilità e della correttezza dei dati sottostanti. La riconciliazione e quadratura tra il bilancio civilistico e la contabilità regolatoria, così come richiesta dalle Linee Guida, assicura pertanto anche la coerenza e conformità della contabilità regolatoria ai dati contabili di base, rendendo non necessario, ai fini del controllo regolatorio, l'accesso diretto e sistematico all'intera contabilità analitica. <u>Alla luce di quanto sopra, si ritiene opportuno che l'Autorità valuti un approccio più proporzionato e selettivo, limitando le richieste informative agli elementi strettamente necessari per le finalità di verifica regolatoria, anche al fine di evitare duplicazioni di controlli, oneri amministrativi eccessivi e potenziali criticità in termini di riservatezza e tutela delle informazioni aziendali, in un contesto di forte discontinuità fra gli obblighi informativi vigenti e quelli sottoposti a consultazione con la delibera 6/2026.</u></p>
--	--	--

	<p>immateriale), 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:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>i) gli incrementi per investimenti realizzati nell'esercizio;</li><li>ii) gli incrementi per investimenti non remunerati;</li><li>iii) l'iscrizione dei contributi a fondo perduto;</li><li>iv) le rivalutazioni;</li><li>v) le svalutazioni;</li><li>vi) le riclassifiche contabili;</li><li>vii) i decrementi per dismissioni;</li><li>viii) la variazione dei fondi d'ammortamento per la quota dell'esercizio;</li><li>ix) il fondo ammortamento dell'esercizio;</li></ul>		
--	--	--	--

	<p>x) il saldo finale di bilancio prima delle variazioni regolatorie;</p> <p>xi) le eventuali variazioni regolatorie apportate.</p>		
<b>LG 4.9</b>	<p><b>Dati relativi agli arrotondamenti delle tariffe</b></p> <p><b>4.9.1:</b> 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.</p> <p><b>4.9.2:</b> 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.</p>		<p>Con riferimento ai dati relativi agli arrotondamenti delle tariffe, si ritiene che il livello di dettaglio informativo richiesto dall’Autorità risulti sproporzionato rispetto alle finalità della delibera. In particolare, la richiesta di informazioni al massimo livello di disaggregazione possibile per singola coppia origine-destinazione, classe veicolare e tratta comporta un significativo aggravio operativo e informativo per i concessionari, senza un corrispondente beneficio in termini di efficacia del controllo regolatorio. Si osserva inoltre che la coerenza tra i dati rilevati a livello di singola tratta e i dati aggregati riportati negli schemi di contabilità regolatoria risulta già assicurata dalla revisione contabile del bilancio di esercizio, sulla base del quale sono redatti i medesimi schemi. Tale presidio garantisce l’affidabilità e la riconciliabilità delle informazioni economico-finanziarie sottostanti, rendendo non necessario un ulteriore livello di dettaglio analitico ai fini della verifica regolatoria.</p>
<b>LG 5.2.2</b>	<p><b>Distribuzione temporale degli investimenti e capienza tariffaria annua disponibile</b></p>		<p>Con riferimento al punto 5.2.2.1, si osserva che la richiesta di fornire evidenze quantitative basate sul confronto tra scenari alternativi di distribuzione temporale degli investimenti implica, di fatto, la predisposizione e la trasmissione di più versioni dell’Allegato Y, ciascuna coerente con uno</p>

<p><b>5.2.2.1:</b> Le Misure regolatorie allegate 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.</p>		<p>specifico scenario ipotizzato. Tale impostazione determina un aggravio operativo significativo, considerando il livello di dettaglio richiesto dal tool e l’effort necessario per raccolta, elaborazione e riconciliazione dei dati; la replica di tali attività su più scenari rischia di generare oneri amministrativi e organizzativi difficilmente sostenibili rispetto alle finalità conoscitive perseguite. Inoltre, si ritiene opportuno precisare che il Programma degli investimenti, nella prassi concessoria, è in larga misura guidato da esigenze operative e di sicurezza, dallo stato dell’infrastruttura, nonché dalle interlocuzioni e dai vincoli autorizzativi e convenzionali con il concedente; esso richiede, peraltro, una riconciliazione puntuale con le pattuizioni convenzionali e con i relativi cronoprogrammi e PEF/PFR. In tale contesto, la distribuzione temporale degli interventi non può essere trattata come una variabile “discrezionale” modificabile a piacimento per finalità meramente contabili (ad es. per attenuare ex ante il ricorso alle poste figurative), pena l’introduzione di ipotesi non realistiche e non pienamente aderenti ai vincoli tecnici e procedurali che governano la realizzazione degli investimenti.</p> <p>Con riferimento al punto 5.2.2.2 e seguenti, si evidenzia infine che l’introduzione del concetto di “capienza tariffaria annuale disponibile” rappresenta un elemento di assoluta novità e di rilievo sostanziale nel quadro regolatorio, non esplicitamente richiamato nella Delibera n. 241/2025, e non risulta definito in modo puntuale né sotto il profilo concettuale né operativo. In assenza di formule, perimetri e responsabilità di calcolo chiaramente formalizzati – e considerato che tale indicatore non risulta neppure rappresentato in modo strutturato negli schemi dell’Allegato Y – vi è il rischio che esso divenga un parametro valutativo ex post, con effetti di incertezza applicativa e potenziale compromissione della prevedibilità del quadro regolatorio.</p>
---	--	---

	<p><b>5.2.2.2:</b> [...]. In tale prospettiva, per garantire uno sviluppo ordinato e sostenibile del sistema, è prioritario valutare la <i>capienza tariffaria annuale disponibile</i>, determinata dal livello tariffario di partenza, dalla sua evoluzione annua lungo il residuo periodo concessorio e dai volumi di traffico attesi. [...].</p>		
<p><b>LG 5.3</b></p>	<p><b>Contenuti del tool</b></p>		<p>In generale, si nota una differenza di approccio fra l'annesso X e l'annesso Y. In particolare, si rileva che le formule e le dinamiche contenute nell'annesso X sono descritte da tabelle esaustive che ne dettagliano i contenuti e le operazioni matematiche svolte (con particolare riferimento agli schemi di contabilità regolatoria), mentre l'annesso Y, che include operazioni e riclassificazioni egualmente complesse, non viene descritto con la medesima cura dalle Linee Guida. Sarebbe opportuna, da parte dell'Autorità, una descrizione puntuale delle trasformazioni adottate all'interno dell'annesso Y, anche al fine di poter meglio valutare la coerenza dell'annesso Y con l'impostazione metodologica generale. Inoltre, <u>durante la revisione dell'annesso Y, si sono rilevate numerosi errori e imprecisioni nei riferimenti e nelle formule contenuti nel file excel. A tal proposito, si raccomanda all'Autorità di mettere in atto attività di <i>auditing</i> puntuali e dettagliate degli annessi X, Y e Z, al fine di provvedere alla correzione degli stessi.</u> In assenza di tale attività, che sancirebbe la correttezza e la coerenza delle formule e in generale dell'impostazione metodologica degli annessi, rimarrebbe impossibile per le società concessionarie compilare detti schemi senza provvedere alla loro modifica secondo le singole sensibilità delle società, con possibili distorsioni interpretative. È quindi essenziale che gli schemi di cui agli annessi X, Y e Z possano essere utilizzati dalle società concessionarie senza la</p>

		<p>necessità di dover performare un <i>audit</i> concettuale e numerico. A tal proposito, il presente documento include segnalazioni di errori e riferimenti non corretti che sono stati rilevati all'interno degli annessi X, Y e Z. Tuttavia, tali segnalazioni sono da intendersi come <u>non esaustive</u>, in quanto non si esclude la presenza di ulteriori aspetti da correggere. Si osserva che l'Annesso Y include numerose celle e righe di controllo ("check") distribuite in diversi fogli di lavoro all'interno del medesimo file. Tale impostazione risulta dispersiva, in quanto la dislocazione dei controlli all'interno di una mole molto ampia di dati e formule rende difficoltoso individuarli e monitorarli in modo sistematico, con il rischio di perderne facilmente traccia. In tale contesto, sarebbe opportuno prevedere un apposito foglio di lavoro di sintesi che raccolga in modo organico tutti i check presenti nel file, così da migliorarne la leggibilità, la fruibilità e l'efficacia ai fini di controllo e verifica. Si raccomanda tale impostazione dei check dei fogli di lavoro anche per gli annessi X e Z, al fine di facilitare la rilevazione – preventiva e a posteriori – di eventuali disallineamenti interni ai documenti.</p> <p><u>Si evidenzia altresì che l'Annesso Y gestisce la dinamicità degli orizzonti temporali (in funzione della data di scadenza concessoria) attraverso macro VBA di complessità elevata e, per la Scrivente, non proporzionata rispetto all'esigenza da soddisfare. Tale impostazione, oltre a rendere lo strumento meno trasparente e più difficile da verificare e mantenere, appare suscettibile di introdurre criticità operative che avrebbero potuto essere evitate mediante soluzioni più semplici e robuste (ad esempio mediante flag e formule dinamiche, senza ricorso a logiche di copia/incolla automatizzata).</u></p> <p>Inoltre, da una revisione preliminare, la funzionalità non sembra garantire una corretta gestione dei casi di scadenza infra-annuale: nella versione dell'Annesso Y pubblicata sul sito dell'Autorità, a fronte di una data di scadenza fissata a metà anno (31/08/2038, come indicato nella cella D19 del foglio Y0.1 Dati generali), risulta un flag pari a 1 per l'anno 2038 (si veda ad esempio riga 10 del foglio C4 Tk Input), con la conseguenza che le grandezze economico-finanziarie (costi, ricavi e ulteriori componenti di piano) non verrebbero riproporzionate coerentemente all'effettivo periodo di esercizio.</p>
--	--	--

			<p>Alla luce di quanto sopra, si invita pertanto codesta Autorità a riesaminare e correggere il foglio di lavoro e la relativa logica di gestione dell'orizzonte temporale, assicurando soluzioni tecnicamente più semplici, verificabili e pienamente coerenti con le scadenze effettive delle singole concessioni.</p>
<p><b>LG</b> <b>5.3.1.2</b></p>	<p><b>Y0.1 – dati generali</b></p> <p><b>5.3.1.2.1:</b> 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.</p> <p>[...]</p>		<p><u>Annesso Y, foglio di lavoro “Y0.1 Dati generali”</u></p> <p>Si segnala che la riga 47 imposta l'applicazione del fattore di efficientamento annuale nelle colonne H, I, J, K, L, a prescindere dall'identificazione del periodo regolatorio nella riga 29. Più nello specifico, la formula distribuisce l'efficientamento X sui cinque anni corrispondenti alle colonne indicate, senza controllare per periodi regolatori differenti o applicazione eventuale di altri regimi regolatori. Si prega l'Autorità di rendere flessibile l'implementazione del fattore di efficientamento.</p>
<p><b>LG</b> <b>5.3.1.4</b></p>	<p><b>Y0.2.b – CoReg schemi contabili Anno base</b></p>		<p>Si rimanda al commento alla misura 4.4 delle Linee Guida all'Allegato A.</p> <p><u>Annesso Y, foglio di lavoro “Y0.2.b CoReg schemiCont AB”</u></p> <p>Si nota inoltre che all'interno del foglio di lavoro sono presenti dati che si ipotizzano “mock”, e quindi unicamente atti a mostrare il funzionamento del foglio di lavoro. È quindi singolare che il check fabbisogno-copertura, alla riga 667, riporti una situazione di errore e non quadratura. Sembra evidente che la formula inserita nella cella G667 imponi una comparazione fra due grandezze di segno opposto. Al fine di evitare fraintendimenti sul segno delle numerose</p>

			partite economiche e finanziarie da inserire, si suggerisce all'autorità di inserire, per ciascuna riga di ciascun foglio in cui le società concessionarie dovranno inserire dati, il segno con cui tali dati vanno inseriti, e, in secondo luogo, correggere il segno delle grandezze poste a confronto nella cella G667.
<b>LG 5.3.1.5</b>	<b>Y0.3 – Previsioni di traffico</b>  [...]  <b>5.3.1.5.2:</b> [...] 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.		<u>Annesso Y, foglio di lavoro “Y0.3 PrevisioniTraffico”</u>  Si segnala che le formule relative al traffico consuntivo e preconsuntivo per gli anni passati, alle righe 24-28, 35-39, 46-50, 57-61 del foglio di lavoro, non sono flessibili rispetto all'impostazione degli anni e dei periodi regolatori alle righe 6-10.  Si segnala che nella cella ci check E76, il riferimento al foglio di lavoro <u>Y0.2.b CoReg schemiCont AB</u> è impostato su una cella vuota. Si prega l'Autorità di correggere tale errore.  Si segnala infine che la società concessionaria è tenuta a produrre fogli di lavoro ulteriori qualora applichi modulazioni tariffarie diverse da quelle impostare nell'Annesso Y.
<b>LG 5.3.1.6</b>	<b>Y0.4.a – Discontinuità di costo Tg</b>  [...]  <b>5.3.1.6.5:</b> [...] 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.		<u>Annesso Y, foglio di lavoro “Y0.4.a DiscontinuitaCosto Tg”</u>  Si nota che né l'annesso Y né le Linee guida forniscono indicazione sul segno matematico con cui registrare le discontinuità di costo. Ad esempio, un aumento di costi potrebbe essere registrato in valore assoluto (con segno positivo) o in un'ottica di cash flow in uscita dalla società (segno negativo). Si prega l'Autorità di specificare con chiarezza il segno da attribuire a ciascuna posta dell'Annesso Y, al fine di evitare fraintendimenti.  Si segnala che la società concessionaria è tenuta a produrre fogli di lavoro ulteriori per la quantificazione delle discontinuità di costo, qualora necessario, in aggiunta alla mole di dati e informazioni già da produrre, determinando un carico implementativo notevole.

<p><b>LG</b> <b>5.3.1.7</b></p>	<p><b>Y0.4.b – PEF Dettaglio Fondi</b></p> <p>[...]</p> <p><b>5.3.1.7.3:</b> 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.</p>		<p><u>Annesso Y, foglio di lavoro “Y0.4.b PEF DettaglioFondi”</u></p> <p>Si segnala che la società concessionaria è tenuta a produrre fogli di lavoro ulteriori per il dettaglio dei fondi, qualora necessario, in aggiunta alla mole di dati e informazioni già da produrre, determinando un carico implementativo notevole.</p>
<p><b>LG</b> <b>5.3.1.8</b></p>	<p><b>Y0.4.c. – PEF Dettaglio CCN</b></p> <p>[...]</p> <p><b>5.3.1.8.3:</b> 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.</p>		<p><u>Annesso Y, foglio di lavoro “Y0.4.c PEF DettaglioCCN”</u></p> <p><b><u>Si segnalano numerosi e critici riferimenti errati all’interno del foglio di lavoro, e in particolare:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La formula nella riga 20 (Ricavi da PEF) non è corretta in quanto riferita a una cella vuota nel foglio PEF;</li> <li>- La formula nella riga 45 (Ricavi da PEF) sembra non corretta in quanto riferita a una componente dei ricavi da pedaggio incoerente con la denominazione della riga 45;</li> <li>- Le righe 56, 74, 96, 114, 131, 148, 165, 182 sono formattate come celle di input (secondo la legenda contenuta nell’annesso Y e nelle Linee Guida) pur in presenza di formule che aggregano i dati, generando incertezza nella compilazione del foglio di lavoro;</li> <li>- La formula nella riga 63 (Ricavi da PEF) non è corretta in quanto riferita a celle afferenti a singole componenti dei ricavi e addirittura dei costi operativi;</li> <li>- La formula nella riga 86 (Costi da PEF) non è corretta in quanto riferita a una singola componente del costo del personale;</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- La formula nella riga 103 (Costi da PEF) non è corretta in quanto riferita a celle afferenti a singole componenti dei costi operativi non coerenti con la descrizione della riga;</li> <li>- La formula nella riga 120 (Costi da PEF) non è corretta in quanto riferita a una singola componente dei costi di manutenzione in luogo del canone di concessione;</li> <li>- La formula nella riga 137 (Costi da PEF) non è corretta in quanto riferita a celle afferenti a singole componenti dei costi operativi non coerenti con la descrizione della riga;</li> <li>- La formula nella riga 154 (Costi da PEF) potrebbe essere non corretta in quanto riferita a unicamente ai costi capitalizzati;</li> <li>- La formula nella riga 171 (Costi da PEF) non è corretta in quanto riferita a celle non coerenti con la descrizione della riga;</li> <li>- La formula nella riga 231 (Risultato ante imposte) non è corretta in quanto riferita a una componente degli oneri finanziari, non coerente con la descrizione della riga;</li> <li>- La formula nella riga 249 (Risultato ante imposte) non è corretta in quanto riferita a una componente degli oneri finanziari, non coerente con la descrizione della riga.</li> </ul> <p>Si segnala infine che la società concessionaria è tenuta a produrre fogli di lavoro ulteriori qualora necessario, in aggiunta alla mole di dati e informazioni già da produrre, determinando un carico implementativo notevole.</p>
<p><b>LG</b> <b>5.3.1.9</b></p>	<p><b>Y0.4.d – PEF Dettaglio Debito</b></p> <p>[...]</p> <p><b>5.3.1.9.5:</b> Resta fermo che, nel caso in cui il concessionario adotti classificazioni più specifiche, è possibile fornire una corretta</p>	<p><u>Annesso Y, foglio di lavoro “Y0.4.d PEF Dettaglio Debito”</u></p> <p>Si segnala che la cella J97 (e le eventuali celle analoghe che saranno inserite attraverso l’apposita macro), non ha effetto su altre celle del foglio di lavoro.</p> <p>Si segnala inoltre che la rigidità del foglio di lavoro e delle categorie di dati da inserire potrebbe inficiare la corretta rappresentazione delle componenti finanziarie dei debiti contratti dalle società concessionarie (in presenza, ad</p>

	<p>rappresentazione delle stesse attraverso specifici fogli di lavoro di appoggio, corredati da adeguata descrizione nella relazione di accompagnamento</p>		<p>esempio, di periodi di rimborso del debito semestrali o trimestrali, con corrispondenti variazioni eventuali di tasso di interesse), portando a una distorsione nella percezione delle fonti di finanziamento delle società. Tale eventualità sembra essere da ricondurre alla presenza della misura 5.3.1.9.5, che tuttavia – nel caso specifico in particolare – risulterebbe potenzialmente e probabilmente in una duplicazione integrale della descrizione in excel delle fonti di finanziamento, all’unico fine di riclassificare e aggregare le partite economiche correlate allo schema dell’autorità. Si suggerisce quindi all’Autorità di adottare uno schema di rappresentazione più flessibile, anche in termini di periodi, al fine di poter addivenire a una corretta rappresentazione delle dinamiche di finanziamento delle società concessionarie.</p>
<p><b>LG</b> <b>5.3.1.12</b></p>	<p><b>Y0.5 – PR progressi</b></p>		<p><u>Annesso Y, foglio di lavoro “Y0.5 PR Progressi”</u></p> <p>Si segnala che le righe da 189 a 193, da 197 a 201, da 205 a 209, e da 213 a 217, sono formattate come celle di input (secondo la legenda contenuta nell’annesso Y e nelle Linee Guida) pur in presenza di formule che aggregano i dati, generando incertezza nella compilazione del foglio di lavoro.</p> <p>Si nota inoltre che le righe sopra riportate mostrano formule non corrette, in quanto (i) la modulazione tariffaria viene sempre effettuata con riferimento alla tariffa unitaria media integrata dell’annualità corrispondente alla colonna E, e (ii) tutte le celle di calcolo presenti nelle righe in considerazione riportano un riferimento alla riga 218, che non riporta dati nè intestazioni. Si prega l’Autorità di procedere alla revisione e alla correzione di queste e di altre celle la cui formula non sia coerente con i dati in esame.</p>
<p><b>LG</b> <b>5.3.2.1</b></p>	<p><b>Fogli di lavoro relativi al Programma degli investimenti – Generalità</b></p> <p>[...]</p>		<p>Si osserva che la richiesta di descrivere ciascun intervento attraverso una pluralità di fogli di lavoro distinti (spesa lorda programmata, contributi associati, dismissioni), unitamente all’obbligo di fornire una motivazione analitica per ciascun importo inserito, implica una ricostruzione estremamente granulare delle informazioni di investimento, che eccede le attuali modalità di</p>

<p><b>5.3.2.1.3:</b> Ciascuna delle due tipologie di investimento è compiutamente descritta in <b>tre fogli di lavoro</b>, afferenti rispettivamente: (i) alla <b>spesa lorda programmata</b>, (ii) ai <b>contributi</b> eventualmente associati e (iii) alle eventuali <b>dismissioni</b> previste entro la scadenza della concessione.</p> <p>[...]</p> <p><b>5.3.2.1.5:</b> 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.</p> <p><b>5.3.2.1.6:</b> 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.</p>	<p>pianificazione, monitoraggio e rendicontazione adottate dalle società concessionarie.</p> <p>Lo sforzo necessario a predisporre i numerosi fogli di lavoro aggiuntivi e i relativi allegati alla Relazione di accompagnamento risulta quindi ampiamente rilevante, sia in termini di risorse interne coinvolte sia in termini di complessità operativa, soprattutto alla luce della necessità di garantire coerenza, quadratura e riconciliazione tra fonti informative eterogenee.</p> <p>Tale onere appare ulteriormente amplificato se si considera la natura dinamica del Programma degli investimenti, fisiologicamente soggetto a revisioni, rimodulazioni e aggiornamenti nel tempo, che mal si concilia con una rappresentazione così rigida e analitica. Si evidenzia in tal senso che il livello di disaggregazione per singola opera richiesto non risulta coerente con le modalità con cui le decisioni di investimento sono assunte e monitorate a livello manageriale, con il rischio che la produzione dell’informazione si traduca prevalentemente in un esercizio di natura regolatoria, più che in uno strumento effettivamente utile ai fini gestionali.</p> <p>Si segnala infine che l’adozione di tale livello di dettaglio informativo richiederebbe adeguamenti strutturali dei sistemi contabili e gestionali, al fine di consentire la tracciabilità delle informazioni per singola opera secondo le nuove classificazioni richieste, con impatti non trascurabili in termini di tempi, costi e complessità organizzativa. In assenza di una calibrazione degli obblighi in funzione della dimensione e complessità delle concessioni, l’effort richiesto rischia di risultare non pienamente proporzionato rispetto alle finalità regolatorie perseguite.</p> <p>Alla luce di quanto sopra, si ritiene opportuno che l’Autorità valuti un approccio più graduale e proporzionato, anche prevedendo livelli di dettaglio differenziati o modalità di rappresentazione più aggregate, almeno in una fase transitoria,</p>
---	--

	<p><b>5.3.2.1.7:</b> 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.</p>		<p>così da garantire sostenibilità operativa, coerenza con i sistemi informativi esistenti e un effettivo bilanciamento tra oneri richiesti e benefici informativi.</p>
<p><b>LG</b> <b>5.3.2.2</b></p>	<p><b>Fogli di lavoro relativi al Programma degli investimenti – Y1.1, Y1.2, Y1.3 – Programma degli investimenti recuperabili in tariffa</b></p> <p><b>5.3.2.2.1:</b> Per quanto attiene al Programma degli investimenti recuperabili in tariffa, i fogli di lavoro inseriti nel tool sono i seguenti:</p> <p>a) Y1.1 – Programma Investimenti (riconosciuti in tariffa), Spesa: il foglio di lavoro permette al concessionario di inserire, al massimo livello di disaggregazione possibile:</p> <p>i) le informazioni anagrafiche relative alle singole</p>		<p>Con riferimento al “massimo livello di disaggregazione possibile” richiesto da parte dell’Autorità, rimangono validi i commenti alle misure 4.7 e 5.3.2.1 delle Linee Guida in termini di effort richiesto e di proporzionalità rispetto alle finalità informative del tool di costruzione tariffaria.</p>

	<p>commesse/interventi (atti convenzionali di riferimento, codifica, descrizione sintetica, tratta autostradale interessata);</p> <p>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);</p> <p>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</p>		
--	--	--	--

	<p>ciascun anno a partire dal primo anno del nuovo periodo regolatorio e fino alla scadenza della concessione.</p> <p>[...]</p>		
<b>LG 5.3.2.3</b>	<b>Fogli di lavoro relativi al Programma degli investimenti – Y1.4, Y1.5, Y1.6 – Programma degli investimenti non recuperabili in tariffa</b>		Si vedano i commenti alla misura 5.3.2.2 delle Linee Guida.
<b>LG 5.3.3.6, 5.4.3</b>	<b>C5 – Tk – Calcolo Poste figurative</b>		<p><u>Annexo Y, foglio di lavoro “C5 Tk CalcoloPF”</u></p> <p><u>Si riscontra una forte criticità nel meccanismo di assorbimento dei saldi di poste figurative, che allo stato attuale risulta incoerente con quanto previsto dalla delibera 241/2025 ed in evidente contrasto con la clausola di salvaguardia dei rendimenti del CIN pre-2026 prevista dalla stessa delibera, con effetti retroattivi sulla redditività degli investimenti realizzati.</u></p> <p>Più in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La Misura 4.1 della delibera n.241/2025 definisce le modalità di calcolo delle poste figurative introducendo alcune componenti in più rispetto al quadro di riferimento dei modelli finora utilizzati. In particolare, il punto 3 della misura indica che per le componenti relative alla remunerazione del capitale riferibili agli asset reversibili afferenti al CIN Ante, per gli stati di avanzamento non ancora contabilizzati alla data di pubblicazione della delibera, e al CIN post2026, ossia relativo agli investimenti ancora da realizzare, la valutazione della neutralità economica finanziaria è effettuata al costo del debito (Rd), anziché rispettivamente al TIR di salvaguardia e al WACC.</li> </ul>

			<ul style="list-style-type: none"><li>• Il punto 10 della stessa misura indica anche che il concessionario è tenuto a conseguire il completo recupero delle poste figurative in un periodo temporale, rispettivamente di: 10 anni per gli asset afferenti al CIN Ante e al CIN pre2026; e 15 anni per gli asset ancora da realizzare, ossia afferenti al CIN Ante, con riferimento agli stati di avanzamento ancora da contabilizzare, e al CIN post2026.</li><li>• Per quanto si evince dal file di calcolo pubblicato sul sito dell’Autorità, <u>l’Annesso Y posto in consultazione non permette il “completo recupero delle poste figurative” nei periodi temporali stabiliti attraverso adeguati incrementi tariffari, come indicato da ART nella delibera n.241/2025, bensì al termine di ciascun periodo temporale (i.e. 10-15 anni), il saldo delle poste figurative ancora presente viene semplicemente trasferito nel saldo delle poste figurative remunerate al tasso di capitalizzazione inferiore, ossia al costo del debito.</u> Ciò emerge in modo evidente dall’analisi delle celle P139 e P188 del foglio C5 “Tk CalcoloPF”, sulla base delle stesse ipotesi presenti nel foglio di lavoro pubblicato sul sito dell’Autorità:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Al settimo anno, il modello prevede l’allocazione di circa € 200 milioni di poste figurative positive alla componente di poste figurative capitalizzata al TIR Ante (PFK, Ante), nonostante le poste figurative generate nell’anno siano solo € 21 milioni (riga 121), quindi largamente non capienti;</li><li>○ La meccanica così impostata di fatto serve solo a “forzare” la chiusura delle poste figurative remunerate al TIR Ante, pur in assenza di capienza tariffaria. E infatti si genera contestualmente una posta figurativa di segno opposto, pari a € -180 milioni, nel saldo di poste remunerate al Kd (riga 188). Ne consegue che tali 180 mln non sono stati assorbiti attraverso adeguamenti tariffari, ma sono stati semplicemente riclassificati nel saldo di poste figurative con il tasso di capitalizzazione più basso.</li></ul></li></ul>
--	--	--	--

		<p><b><u>È evidente che tale errata implementazione è incoerente con le stesse finalità della Delibera 241/2025, introduce un elemento di incertezza e penalizzazione retroattiva nei confronti dei concessionari e non garantisce la salvaguardia dei rendimenti riconosciuti su tali asset, riducendone arbitrariamente e ingiustificatamente il tasso di remunerazione riconosciuto, facendo venir meno il principio di salvaguardia previsto dalla Delibera n. 241/2025 per gli investimenti realizzati fino al 31 dicembre 2025.</u></b></p> <p>Si richiede pertanto di modificare in tal senso la meccanica di assorbimento delle poste figurative, in maniera tale che – in assenza di deroga - i saldi di poste figurative vengano interamente assorbiti entro le rispettive scadenze attraverso adeguati incrementi tariffari, e non riclassificati sugli altri saldi di poste figurative in palese contrasto quanto previsto dalla delibera 241/2025.</p>
<p><b>LG 5.3.6.1</b></p>	<p><b>Calcolo degli indicatori di equilibrio economico-finanziario – Schema di calcolo degli indicatori</b></p>	<p><u>Annexo Y, foglio di lavoro “Y4 IndicatoriEquilibrioEF”</u></p> <p>Si sono riscontrate alcune formule non corrette all’interno del foglio considerato, in considerazione delle quali si prega l’Autorità di provvedere a un controllo puntuale di tutte le formule del foglio di calcolo al fine di assicurarne la loro correttezza. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Non appare chiaro lo scopo delle colonne G, H, I, originariamente nascoste nel modello, che non si riferiscono ad alcun anno;</li> <li>- Le righe 33 e 50 escludono non considerano tutte le voci di rettifica a vantaggio/svantaggio del concessionario;</li> <li>- La cella M52 riporta una formula diversa rispetto alle altre celle della medesima riga;</li> <li>- <u>La riga 112 include nella somma del patrimonio netto al 31/12 diverse voci non rilevanti, fra cui debiti, crediti, e celle vuote dal foglio di lavoro Y3 PEF;</u></li> <li>- La riga 157 (debito residuo) risulta non corretta, in quanto il riferimento utilizzato per il debito residuo riconduce a una riserva di patrimonio netto e non al debito effettivamente residuo;</li> </ul>

			<p>Con riferimento al calcolo del tasso interno di rendimento dell'equity, si nota che l'annesso Y attualmente in consultazione effettua il calcolo del tasso a partire dal 2019, il che si porrebbe in contrapposizione con quanto menzionato nelle delibere n. 240/2025 e 241/2025 dell'Autorità. In tal senso, si rimanda a quanto esposto nel commento alla rilevante misura dell'Allegato A. Rimane inoltre poco chiaro quali elementi vadano inclusi nella riga 95, con riferimento all'inclusione o meno delle riserve straordinarie nel patrimonio netto iniziale.</p>
<b>LG 6</b>	<b>Strumenti di monitoraggio annuale</b>		<p><u>Annesso Z</u></p> <p>Si rinvia alle osservazioni già formulate in merito alle criticità riscontrate nell'Annesso Y, considerato che l'Annesso Z ne riprende in larga misura l'impostazione strutturale e logica e, conseguentemente, risulta esposto alle medesime problematiche di coerenza, robustezza delle formule e qualità complessiva dello strumento. In tale quadro, e in linea con quanto già evidenziato in via generale circa la presenza di errori, imprecisioni e incoerenze che incidono sulla piena utilizzabilità degli strumenti in formato Excel, si rappresenta che anche l'Annesso Z presenta criticità operative tali da richiedere un intervento correttivo puntuale e sistematico.</p> <p>A titolo meramente esemplificativo, si segnala che nel foglio di lavoro "Z2.a ModulTariffaria agg" risultano presenti riferimenti non più validi: a partire dalla riga [124] (nonché, già alle righe [78-80]) le celle riportano unicamente il messaggio di errore "#REF!", circostanza che, di fatto, impedisce la corretta compilazione e verifica del modulo e compromette l'affidabilità delle elaborazioni collegate.</p> <p>Alla luce di quanto sopra, la Scrivente ribadisce le proprie perplessità circa l'adeguatezza, allo stato, degli strumenti messi a disposizione e raccomanda a codesta Autorità di avviare un'attività di audit tecnico-funzionale adeguata e completa sugli Annessi (ivi incluso l'Annesso Z), finalizzata a: (i) identificare e correggere in modo organico errori di formula, collegamenti interrotti e incoerenze interne; (ii) assicurare la coerenza metodologica complessiva tra i diversi moduli; e (iii) rilasciare versioni "stabilizzate" e pienamente utilizzabili,</p>

			evitando che gli operatori siano indotti a interventi correttivi autonomi, con conseguenti divergenze interpretative e perdita di comparabilità.
--	--	--	--