



Roma, 30 marzo 2026

Spett.le
Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza, 230
10126 – Torino (TO)
pec: pec@pec.autorita-trasporti.it

e, p.c.

Spett.le
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per le infrastrutture e le reti di
trasporto
Direzione Generale per le autostrade e la
vigilanza sui contratti di concessione
autostradale
Via Nomentana, 2 - 00161 Roma (RM)
pec: svca@pec.mit.gov.it

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

Con la Delibera n. 6/2026 (Delibera), l'Autorità ha indetto una consultazione pubblica sulla definizione dei criteri di separazione contabile, degli strumenti di contabilità regolatoria, di pianificazione economico-finanziaria e di monitoraggio inerenti alle concessioni autostradali, fissando il termine entro cui i soggetti interessati possono *“formulare osservazioni ed eventuali proposte sul documento di consultazione”*, al 6 marzo 2026, successivamente prorogato con Delibera n. 23/2026, al 30 marzo 2026.

Al riguardo, la scrivente, per conto delle società concessionarie del Gruppo Autostrade per l'Italia (Gruppo ASPI) trasmette, tramite l'apposito modello tabellare allegato, le proprie osservazioni sulla proposta di regolazione in consultazione.

La presente nota e il documento allegato, contenente le osservazioni ai materiali posti in consultazione con la Delibera, sono stati redatti con spirito di collaborazione istituzionale e fattivo confronto, nella consapevolezza dell'importanza di disporre di un set informativo solido, coerente e confrontabile a supporto delle attività di analisi, vigilanza e monitoraggio del settore.

Ciò premesso si rammenta preliminarmente che la **Società Autostrade per l'Italia** ha già avviato un **progetto finalizzato all'implementazione di un modello di Contabilità Regolatoria**, presentato agli Uffici dell'Autorità nell'incontro tenutosi il 20 marzo 2025 e in ultimo trasmesso con nota Prot. ASPI N. 7877 del 7 aprile 2025.

Ciò considerato, si evidenziano, nel merito, criticità che ineriscono principalmente a **due aspetti**: profili specifici inerenti alla Delibera e profili di incoerenza tra le disposizioni della Delibera stessa, con quanto previsto dalla delibera n. 241/2025, entrata in vigore a partire dal 1° gennaio 2026, discussi di seguito.

I. Profili specifici relativi alla Delibera 6/2026

Si evidenzia, in particolare, che il complesso delle misure delineate nell'ambito della consultazione **appare caratterizzato da un rilevante grado di onerosità e da una significativa complessità sotto il profilo dell'implementazione**. In particolare, le prescrizioni relative alla separazione contabile per attività e per tratta, configurano un sistema che implicherebbe la necessità di apportare modifiche strutturali ai sistemi informativi e ai processi amministrativo-contabili, con effetti organizzativi trasversali di portata non eludibile, che interverrebbero rispetto ad un impianto amministrativo-contabile di cui, come già detto, la società si è munita negli anni – e su cui continua ad investire tempo e risorse sia per l'adeguamento agli obblighi già previsti convenzionalmente (a titolo esemplificativo si richiamano le schede di contabilità analitica e la contabilità regolatoria dedicata) sia per la manutenzione evolutiva dei sistemi.

Per il Gruppo ASPI, le prescrizioni in esame comporterebbero, secondo una **valutazione interna preliminare**, un **periodo di adeguamento pluriennale** non inferiore a tre anni, unitamente a un **significativo incremento dei costi**, stimato in diversi milioni di euro. Tali oneri comprenderebbero sia le attività iniziali di adeguamento/rifacimento dei sistemi (ad es. progettazione e implementazione della contabilità analitica, tracciabilità delle operazioni per attività e tratta, presidi di quadratura e riconciliazione, processi di rendicontazione), sia i successivi costi ricorrenti relativi alla gestione ordinaria (ad es. competenze specialistiche, risorse dedicate, attività di verifica periodica e certificazione). Inoltre, per loro natura, inciderebbero sul costo complessivo del servizio e, di conseguenza, sull'utenza finale.

È opportuno a tal proposito evidenziare che a tali oneri si aggiungerebbero quelli relativi alle certificazioni, prodotte da primarie società di revisione, richieste a corredo delle documentazioni di volta in volta trasmesse.

Come ulteriore effetto si avrebbe quello di dover rivisitare le scadenze di talune attività, ad esempio quelle del monitoraggio annuale, incompatibili con le tempistiche connesse alle verifiche di revisione. Pertanto, si evidenzia la necessità di valutare attentamente **la proporzionalità degli oneri rispetto ai benefici informativi attesi**, anche in considerazione del livello di dettaglio richiesto, della

compatibilità con i sistemi attualmente utilizzati (SIVCA/SIMOT) per le informative e delle finalità regolatorie perseguibili, nonché dell'esperienza maturata in altri ambiti regolati.

Si sottolinea inoltre che, per i concessionari che, come Autostrade per l'Italia, **adottano i principi contabili internazionali IAS/IFRS** nella redazione del bilancio, le misure oggetto di consultazione comportano la necessità di una sostanziale **omogeneizzazione rispetto ai principi OIC**. Ciò implica processi di registrazione, riclassificazione, riconciliazione e analisi delle differenze tra bilancio civilistico e schemi di contabilità regolatoria, determinando la creazione di un "doppio binario" informativo economico e patrimoniale (IAS/IFRS per il bilancio d'esercizio e OIC per finalità regolatorie) e **generando oneri significativi** derivanti da attività sistematiche e dettagliate di riconciliazione. Inoltre, l'applicazione degli schemi di contabilità regolatoria in conformità ai principi contabili nazionali OIC anche per i concessionari che redigono il bilancio secondo i principi contabili IAS/IFRS, come anche riconosciuto nelle stesse Linee Guida allegate alla Delibera, fornisce una **indicazione meno rappresentativa/accurata della situazione aziendale** e, nel caso specifico di Autostrade per l'Italia, risulta **distorsivo e potenzialmente penalizzante nell'applicazione delle misure di verifica dell'equilibrio economico-finanziario**.

È inoltre opportuno evidenziare che **l'applicazione delle misure della stessa Delibera dipende dalla conclusione di un ulteriore procedimento, ad oggi non ancora avviato**, con considerevole incertezza e aumento del rischio regolatorio per i concessionari, ai quali sarebbe di fatto impedita una corretta e completa valutazione degli effetti e quindi delle implicazioni delle misure prospettate dalla Delibera, in contrasto con il principio di legalità procedurale. Sebbene infatti il binomio tratta autostradale – attività sia definito come *"unità elementare di riferimento per il concessionario, al fine di adempiere agli obblighi di separazione contabile"*, la definizione delle tratte autostradali è rimandata a un successivo procedimento, le cui tempistiche e modalità rimangono attualmente indefinite. Oltre a contribuire all'aumento dell'incertezza, la definizione solo successiva di un concetto chiave – alla luce dell'impostazione prevista dalla Delibera – come quello di tratta autostradale espone il concessionario al rischio di ulteriori duplicazioni di costi e adempimenti amministrativi.

Un ulteriore profilo critico riguarda gli strumenti operativi (i.e. Annessi X, Y e Z) messi a disposizione dalla Delibera in consultazione. **Dalla revisione preliminare emergono imprecisioni e incoerenze (riferimenti, formule, check, definizioni operative)** che andranno chiarite o rettificare. Infatti, sebbene alcune dinamiche siano descritte dalle Linee Guida, non si rinviene un corredo esplicativo adeguato alla complessità degli strumenti messi a disposizione, né un vero manuale organico di contabilità regolatoria che consenta di ridurre ambiguità interpretative e differenze applicative.

Appare infine fondamentale, come anticipato, che **l'evoluzione del set informativo richiesto dall'Autorità si innesti in modo coerente** sui presidi informativi già esistenti nel rapporto con il concedente e con le raccolte dati e attività di monitoraggio già svolte dall'Autorità (incluse quelle richiamate nell'ambito delle Valutazioni di Impatto della Regolazione – VIR). A tal proposito, si richiama l'esigenza di considerare gli **obblighi informativi già gravanti sui concessionari** e i possibili **profili di sovrapposizione**, anche alla luce della presenza di **flussi informativi verso il concedente** che, per alcuni profili, risultano paralleli o parzialmente sovrapponibili alle misure introdotte dalla Delibera (es. flussi SIVCA).

La scrivente auspica che possa essere scongiurato, **il rischio concreto è una duplicazione di attività e interlocuzioni, con possibili incoerenze nei dati trasmessi non per scelta del concessionario**, ma per un disallineamento delle richieste e delle modalità di rappresentazione. A parere della Scrivente, un obiettivo condivisibile di rafforzamento e omogeneizzazione dell'informazione regolatoria dovrebbe essere perseguito secondo un approccio incrementale, valorizzando e affinando progressivamente ciò che già funziona (presidi, tracciati, perimetri e canali consolidati), anziché richiedere un rifacimento integrale che moltiplica tempi, costi e rischi operativi, con effetti potenzialmente sproporzionati rispetto alle finalità desiderate e ai benefici attesi.

Infine, altrettanto critica appare l'entrata in vigore delle misure della Delibera, prevista "a decorrere dalla data di approvazione del presente provvedimento", quando invece un cambio di una simile portata richiede tempi tecnici di adattamento molto rilevanti e solo parzialmente comprimibili.

II. Profili di incoerenza tra le disposizioni della Delibera, con quanto previsto dalla delibera 241/2025, entrata in vigore a partire dal 1° gennaio 2026.

Le tempistiche di conclusione del procedimento avviato dalla Delibera, anche per quanto sopra esposto, **non risultano compatibili con l'approvazione dei PEF prevista ai sensi della delibera n. 241/2025 entro il 31 dicembre 2026**, ponendo un rischio di interferenza con l'iter approvativo dei PEF e di ulteriori ritardi nell'approvazione degli stessi.

L'incompatibilità temporale sopra descritta rende praticamente inattuabile la Delibera, se non prefigurando uno slittamento dell'applicazione della stessa al momento del successivo periodo regolatorio.

Nel seguito si evidenziano le criticità già richiamate di mancato coordinamento con la Delibera n. 241/2025 che, nei fatti, sembrano riaprire la discussione su alcuni aspetti legati all'implementazione di alcune delle misure approvate in un precedente procedimento regolatorio. Ne è un esempio il **concetto di "capienza tariffaria annuale disponibile"**, che **non trova riscontro nella Delibera n. 241/2025** e risulta quindi estraneo all'impianto procedurale che la Delibera dovrebbe limitarsi a trasporre in termini operativi, con potenziali ricadute in termini di coerenza e certezza regolatoria. Tale nozione, peraltro, non è accompagnata da una definizione puntuale né sotto il profilo metodologico né sotto quello operativo, risultando priva di indicazioni circa le formule di calcolo, le assunzioni sottostanti e i soggetti responsabili della sua determinazione. In assenza di tali elementi, la capienza tariffaria non appare dotata dei requisiti minimi di osservabilità, verificabilità e accertabilità propri di un indicatore regolatorio rilevante, né risulta formalmente rappresentata negli schemi e nelle tabelle dell'Allegato Y, con conseguente disallineamento tra il nuovo concetto introdotto e gli strumenti contabili e pianificatori previsti dall'Autorità.

Inoltre, gli schemi di contabilità regolatoria e dei tool di costruzione tariffaria e monitoraggio annuale (Annessi X, Y e Z) e le linee guida per la loro compilazione contengono, almeno allo stato attuale, **contraddizioni rispetto alle previsioni della Delibera n. 241/2025**. A titolo di esempio si richiamano i seguenti aspetti:

- La base dati per il **calcolo degli indici per la verifica dell'equilibrio economico-finanziario** viene sviluppato a partire dal 2019 anziché dal 2026, come invece previsto dalla misura 27 della Delibera n. 241/2025.
- I **tassi di attualizzazione applicati ad alcune componenti delle poste figurative** sono, nella pratica e per via delle modalità applicative definite dalla Delibera 6/2026, diversi da quelli previsti dalla Delibera n. 241/2025. In particolare, con la Delibera (e in particolare negli Annessi Y e Z), l'Autorità ha prefigurato una **modalità di assorbimento anticipato** che, anziché prevedere il totale recupero delle stesse al decimo anno, prevede di riallocare il saldo delle poste figurative non ancora utilizzato alla componente di poste figurative remunerate al costo del debito, determinando di conseguenza una significativa riduzione implicita della remunerazione spettante alle stesse. Tale circostanza **oltre a non essere coerente con quanto disposto dalla misura 41 della Delibera n. 241/2025, invalida la salvaguardia degli investimenti pre-2026, concetto invece preservato dalla richiamata Delibera n. 241/2025.**

In ultimo, si segnala che l'azione dell'Autorità appare connotata da incertezza e mancanza di prevedibilità, tenuto conto che subito dopo la conclusione del procedimento con cui ha significativamente riformato il sistema tariffario applicabile alla Scrivente e alle ulteriori società concessionarie autostradale ha avviato il presente procedimento, al fine di introdurre ulteriori misure che, come sopra rappresentato, sono suscettibili di incidere sul quadro regolatorio definito appena pochi mesi fa e cui la Società ha fatto riferimento al fine di presentare proposta di aggiornamento del PEF in esame al Ministero Concedente. Alla luce di quanto precede, **la scrivente auspica che l'Autorità accompagni l'evoluzione del framework con:**

- (i) una **road map per fasi**, che tenga conto dei tempi effettivamente necessari per ristrutturare sistemi e processi (in particolare per la separazione attività - tratta, l'omogeneizzazione IAS/IFRS - OIC, i driver da utilizzare e le riconciliazioni da prevedere);
- (ii) un **presidio tecnico stabile di confronto e chiarimento, anche mediante l'istituzione di un tavolo tecnico, coinvolgendo anche il Concedente per i profili di competenza, dedicato tra l'altro alla comprensione, affinamento e, laddove necessario, correzione degli strumenti messi a disposizione anche tarandoli in considerazione delle effettive necessità del Regolatore e del Concedente stesso.** L'articolazione per cluster di operatori e/o in funzione di obblighi differenti potrebbe evitare che le medesime criticità si traducano in interlocuzioni istruttorie ripetute e in rallentamenti procedurali, favorendo la razionalizzazione delle raccolte di dati e informazioni da parte di regolatore e Concedente. Il tavolo tecnico potrà inoltre approfondire i profili di apparente incoerenza tra gli strumenti operativi (i.e. Annessi X, Y e Z) e le indicazioni della citata delibera n. 241/2025;
- (iii) un'attività preventiva di **verifica e certificabilità dell'impianto**, anche mediante un **confronto strutturato con le associazioni rilevanti (ad esempio ASSIREVI)**, al fine di delimitare in modo chiaro perimetro e responsabilità delle certificazioni e **ridurre i rischi operativi che discendono dall'indeterminatezza o dall'instabilità delle regole e degli strumenti.**

Rimanendo pienamente disponibile a un confronto tecnico e operativo, la Scrivente auspica che l'obiettivo di trasparenza e rafforzamento informativo sia perseguito attraverso misure che siano **(a) proporzionate rispetto ai benefici attesi, (b) coerenti e coordinate con i presidi informativi già**

esistenti, evitando duplicazioni e incoerenze, (c) supportate da **strumenti operativi corretti, adeguatamente condivisi**, (d) introdotte secondo un **percorso graduale**, che consenta ai concessionari di adeguarsi in modo ordinato e omogeneo, in modo da **limitare l'aggravio in termini di tempi e costi** che si **ripercuoterebbero inevitabilmente anche a danno sull'utenza finale**.

L'occasione è gradita per porgere cordiali saluti

Direzione Affari Regulatori
Direttore
(Andrea Oglietti)

autostrade
per l'Italia 

Documento sottoscritto digitalmente

Allegati:

File compilato secondo il format di cui all'All. B Delibera n. 6/2026

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	<p>Ambito applicazione [...] nell’ambito dei procedimenti di cui ai Sistemi tariffari START 2024 e START 2025 [...]</p>		<p>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 ai concessionari 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 e informativi 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 che richiedono tempi di progettazione e realizzazione non compatibili con un’applicazione immediata.</p> <p>Alla luce di quanto sopra, tenuto anche conto della necessità per le società di revisione di attrezzarsi per far fronte ai numerosi obblighi di certificazione previsti dalla delibera in consultazione, appare opportuno prevedere un</p>

		<p>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, evitando di far ricadere gli obblighi su assetti e procedimenti già impostati.</p>
<p>2.4</p>	<p>Pubblicazione dati in forma anonima 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, ancorché in forma anonima e nel rispetto degli obblighi di riservatezza, presenta profili di criticità che meritano particolare cautela. L'elevata eterogeneità delle concessioni autostradali, il numero limitato di operatori e la specificità strutturale, dimensionale e finanziaria di ciascuna concessione rendono infatti concreto il rischio di re-identificazione indiretta, anche a fronte di tecniche di anonimizzazione formale: la combinazione di variabili economiche, patrimoniali e tecniche può consentire di ricondurre i dati pubblicati a singole realtà concessionarie.</p> <p>Si osserva inoltre che il livello di granularità richiesto ai fini istruttori e di vigilanza – come emerge anche dalle Linee Guida con riferimento agli strumenti analitici di verifica – risponde a esigenze di controllo regolatorio interno e non appare coerente con una diffusione pubblica di dati di dettaglio, neppure se anonimizzati. In tale configurazione, la pubblicazione di informazioni così disaggregate difficilmente apporta un valore informativo proporzionato rispetto alle finalità di trasparenza, a fronte di un'esposizione informativa potenzialmente eccessiva.</p> <p>Un ulteriore profilo riguarda il rischio che la diffusione di dati regolatori complessi e fortemente tecnici, se non accompagnata da un adeguato contesto metodologico e interpretativo, possa alimentare confronti impropri tra concessionari e letture fuorvianti da parte di soggetti terzi. Comparazioni basate su perimetri regolatori non omogenei o su dati non direttamente confrontabili potrebbero generare valutazioni distorte su efficienza, struttura dei costi o equilibrio economico-finanziario, con possibili effetti reputazionali indiretti e non intenzionali.</p> <p>Alla luce di quanto sopra, l'eventuale pubblicazione – qualora ritenuta strettamente necessaria dall'Autorità – dovrebbe essere preceduta dalla</p>

		<p>definizione di criteri chiari, puntuali e predeterminati che ne delimitino perimetro, livello di aggregazione e finalità, privilegiando, ove necessario, la diffusione di informazioni aggregate o di indicatori sintetici di sistema, più idonei a garantire trasparenza senza compromettere riservatezza, corretta interpretabilità e proporzionalità degli oneri informativi.</p>
<p>2.5</p>	<p>Condivisione dati con soggetti terzi L’Autorità mette i dati raccolti ai sensi del presente provvedimento a disposizione del concedente o di altro soggetto competente, ai fini dell’esercizio delle proprie competenze, secondo modalità definite dagli uffici dell’Autorità medesima</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 formulata in termini eccessivamente generici e, in quanto tale, meritevole di una puntuale delimitazione. In particolare, non è chiaro a quali soggetti faccia riferimento la nozione di “soggetto competente”, né quale sia il perimetro delle competenze rilevanti ai fini della condivisione, in assenza di un espresso rinvio a specifiche disposizioni normative o a linee guida di riferimento.</p> <p>Tale indeterminatezza introduce profili di incertezza applicativa, poiché non consente di individuare in modo univoco né i destinatari né le finalità ammissibili della condivisione, con il rischio di interpretazioni estensive e di una circolazione dei dati verso una pluralità di soggetti non chiaramente identificati, anche oltre quanto strettamente funzionale alle finalità regolatorie. Considerato il livello di dettaglio, granularità e sensibilità delle informazioni richieste, appare pertanto opportuno escludere la condivisione con soggetti terzi ulteriori rispetto al concedente, in assenza di una base normativa espressa o di procedure specifiche che ne definiscano in modo chiaro presupposti, limiti e modalità.</p> <p>Si evidenzia inoltre la necessità di coordinare tale previsione con gli obblighi informativi già gravanti sui concessionari verso il concedente, in particolare nell’ambito dei flussi SIVCA, che per alcuni profili risultano paralleli o parzialmente sovrapponibili alle misure introdotte dalla delibera 6/2026. In mancanza di armonizzazione, il rischio è la generazione di duplicazioni, incoerenze nei dati trasmessi e un aggravio non proporzionato degli oneri amministrativi.</p>

		<p>Alla luce di quanto sopra, si ritiene opportuno che la disciplina della condivisione dei dati sia accompagnata da una definizione puntuale e circoscritta (i) dei soggetti destinatari, (ii) delle finalità della condivisione e (iii) delle modalità operative, così da garantire certezza applicativa, proporzionalità degli oneri informativi e coerenza con il quadro complessivo degli obblighi già previsti a carico dei concessionari.</p>
<p>3.1</p>	<p>Entrata in vigore delle misure Le misure del presente provvedimento si applicano alle società concessionarie autostradali a decorrere dalla data di approvazione del presente provvedimento</p>	<p><u>L'applicazione delle misure "a decorrere dalla data di approvazione" appare difficilmente compatibile con la portata degli adempimenti e con le tempistiche tecniche necessarie per rendere operativo un impianto così prescrittivo, che richiede – tra l'altro – la strutturazione di una contabilità analitica ex ante, la separazione per attività e per tratta, la definizione e stabilizzazione dei driver, la predisposizione di strumenti analitici di verifica, nonché l'adempimento di obblighi informativi assistiti da certificazioni e supportati da tool standardizzati di pianificazione e monitoraggio.</u> In particolare, l'introduzione "immediata" dei nuovi obblighi rischia di innestarsi su assetti non ancora consolidati, determinando fisiologicamente un incremento delle interlocuzioni istruttorie e un rallentamento dei procedimenti, senza un beneficio informativo proporzionato nella fase iniziale.</p> <p><u>Per la scrivente, l'adeguamento richiede un orizzonte pluriennale (non inferiore a tre anni), poiché implica una ristrutturazione sostanziale dei sistemi informativi e dei processi amministrativo-contabili (mappature, anagrafiche, regole di imputazione e quadrature, procedure di riconciliazione e controlli), nonché l'attivazione ex novo di presidi organizzativi e di competenze dedicate, anche mediante il rafforzamento delle strutture interne e l'assunzione/formazione di personale specializzato per la gestione a regime.</u> A ciò si aggiunge che l'effettiva operatività del framework è strettamente legata alla disponibilità di società di revisione indipendenti in grado di svolgere le attività di certificazione secondo standard chiari e stabili: l'assenza di accordi già in essere e l'incertezza applicativa nella fase iniziale rendono particolarmente critico il rispetto di scadenze ravvicinate, trattandosi di attività</p>

		<p>che richiedono tempi tecnici incompressibili anche sotto il profilo contrattuale e organizzativo.</p> <p>In questo senso, appare opportuno che ART adotti un'impostazione di attuazione graduale, in cui l'evoluzione del set informativo avvenga secondo una sequenza ordinata di avvio, osservazione, adattamento e possibile estensione, evitando automatismi temporali e ancorando i passaggi più impattanti a verifiche ex post e all'esperienza acquisita. Un riferimento utile, in termini di metodo, è rappresentato dall'approccio seguito da ARERA, che – nella deliberazione 390/2025/R/com – articola il percorso regolatorio per step temporali distinti, introduce strumenti in via sperimentale e rinvia ogni eventuale stabilizzazione a successivi provvedimenti, sulla base degli esiti della sperimentazione, evitando una data di entrata in vigore automatica per le misure più onerose.¹ Un modello di questo tipo risulterebbe benefico anche per ART, consentendo di accompagnare e monitorare il percorso di adeguamento, intervenire tempestivamente su divergenze interpretative e assimilare progressivamente la mole informativa prodotta, rafforzando la certezza applicativa e l'efficacia complessiva del quadro regolatorio.</p> <p><u>Alla luce di quanto sopra, si chiede pertanto di: (i) escludere dall'applicazione immediata i procedimenti PEF/atti in istruttoria; (ii) prevedere un periodo transitorio effettivo e una messa a regime progressiva, con scadenze coerenti con i tempi di implementazione dei sistemi, di organizzazione interna e di certificazione; (iii) accompagnare il percorso con un tavolo tecnico dedicato (anche per cluster di concessionari/regimi), coinvolgendo anche il Concedente per i profili di competenza, con un confronto strutturato con le associazioni rilevanti (ad esempio ASSIREVI), così da stabilizzare standard, perimetro e</u></p>
--	--	--

¹ 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 "reopener" 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 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. 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.

			<p><u>responsabilità delle certificazioni e, più in generale, ridurre il rischio che la fase iniziale si traduca in duplicazioni operative, inefficienze e contenziosi interpretativi.</u></p>
<p>4.1, 4.2</p>	<p>Allocazione componenti economiche e patrimoniali per attività-tratta</p> <p>4.1: Il concessionario [...] è tenuto ad allocare annualmente 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>4.2: Il binomio attività-tratta costituisce l'unità elementare di riferimento per il concessionario, al fine di adempiere agli obblighi di separazione contabile</p>		<p>L'impostazione che assume il binomio attività-tratta quale unità elementare di riferimento per la separazione contabile risulta, allo stato, tecnicamente attuabile solo a fronte di uno sforzo implementativo particolarmente rilevante, che richiederebbe interventi strutturali sui sistemi di contabilità analitica e un'estesa attività di riclassificazione della contabilità storica. In assenza di un percorso di adattamento dei sistemi già avviato, tale processo implicherebbe costi elevati e tempi di realizzazione non coerenti con le tempistiche di applicazione delle misure poste in consultazione.</p> <p><u>Sotto il profilo della proporzionalità, si ritiene che la richiesta di allocare sistematicamente tutte le componenti tra attività autostradali, attività accessorie e attività non pertinenti – con ulteriore dettaglio delle componenti non ammissibili, delle operazioni con parti correlate e, per le sole attività autostradali, delle componenti afferenti al c.d. CMD – rappresenta un livello di disaggregazione eccessivamente elevato, che non appare giustificato da un corrispondente valore informativo ai fini dell'analisi regolatoria, soprattutto quando tali segmentazioni non incidono su determinazioni tariffarie effettivamente distinte. In tale contesto, l'ulteriore richiesta di ripartire le principali grandezze economico-patrimoniali rilevanti tra le diverse tratte della concessione (nel caso della Scrivente, circa 15 tratte, ciascuna ulteriormente "incrociata" per attività) rischia di tradursi in un aggravio significativo di attività manuali di allocazione, quadratura e riconciliazione, senza ricadute sostanziali sulle verifiche regolatorie laddove la costruzione tariffaria, il PEF e la verifica dell'equilibrio economico-finanziario restano, nella sostanza, unitarie a livello di concessione.</u></p> <p>La non proporzionalità delle misure previste emerge anche dal confronto con altri settori regolati:</p>

			<ul style="list-style-type: none">• Nel settore aeroportuale, ad esempio, pur in presenza di esigenze di separazione informativa spesso più marcate - in quanto la distinzione tra attività assume maggiore rilevanza tariffaria in relazione al modello regolatorio applicato (<i>dual till</i>) e alla materialità delle attività ulteriori rispetto a quelle regolate - non risultano generalmente previsti tool standardizzati di costruzione tariffaria e di monitoraggio annuale di livello comparabile, né un impianto informativo altrettanto prescrittivo. In tale quadro, a differenza del settore aeroportuale, <u>la limitata materialità delle attività accessorie del settore autostradale rispetto al perimetro complessivo regolato (oltre all'impostazione regolatoria <i>single till</i>) rende l'onere informativo richiesto eccessivo rispetto ai benefici conoscitivi e alle finalità regolatorie concretamente conseguibili</u>, soprattutto nella fase di prima applicazione, in cui l'aggravio di tempi e costi rischia di crescere senza un corrispondente incremento dell'efficacia dell'azione regolatoria.• Nel settore energetico, i criteri di separazione contabile previsti da ARERA sono disciplinati dal TIUC (Testo integrato <i>unbundling</i> contabile, Allegato A alla delibera 137/2016/R/com e successive modifiche), che persegue finalità di trasparenza e prevenzione di trasferimenti incrociati, richiedendo – in linea generale – sistemi contabili basati su dati analitici, verificabili e documentabili, fin dall'origine delle rilevazioni. A tal proposito, si osserva che, nel quadro ARERA, l'<i>unbundling</i> contabile risponde primariamente a finalità di prevenzione di discriminazioni e trasferimenti incrociati di risorse tra attività e di tutela della concorrenza; coerentemente, il TIUC calibra il perimetro della separazione escludendo dall'attribuzione alle attività le voci tributarie, finanziarie e di patrimonio netto, che vengono esposte come 'valori non attribuibili'. Tale impostazione evidenzia come, anche in presenza di finalità tipiche di <i>unbundling</i>, <u>il regolatore circoscriva il livello di disaggregazione alle sole grandezze effettivamente informative</u>.
--	--	--	---

		<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 determini 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>4.3, 4.4</p>	<p>Sistemi di contabilità</p> <p>4.3: 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 svolte da imprese separate e indipendenti</p> <p>4.4: [...] fin dall'origine delle rilevazioni contabili e in modo sistematico, [...] secondo una logica <i>ex-ante</i>, i sistemi 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>L'introduzione dell'obbligo di adottare sistemi di contabilità analitica distinti per singole attività rappresenta una forte discontinuità rispetto all'attuale assetto contabile. Le misure in oggetto presuppongono infatti 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 – allo stato – non risulta diffusamente presente nel settore.</p> <p>Più in particolare, la previsione di sistemi di tenuta della contabilità basati su dati analitici, verificabili e documentabili, tali da rappresentare le componenti economiche e patrimoniali “come se” le singole attività fossero svolte da imprese separate e indipendenti, implica l'adozione di architetture e processi contabili significativamente più strutturati rispetto a quelli oggi in essere. La concreta attuazione di tali prescrizioni richiederebbe la progettazione e l'implementazione di sistemi e procedure nuovi (mappature, anagrafiche, regole di imputazione, controlli di quadratura e riconciliazione), con impatti che non si limitano alla dimensione contabile, ma coinvolgono trasversalmente processi gestionali, sistemi informativi e organizzazione interna, anche in termini di forza lavoro da riorganizzare, assumere o formare.</p> <p><u>La Scrivente ritiene inoltre fondamentale richiamare i presidi informativi e i flussi già esistenti e già utilizzati nel rapporto con il concedente (Contabilità analitica, tabelle DICOTER) e nell'ambito delle attività di raccolta dati e monitoraggio effettuati dalla stessa Autorità nell'ambito delle Valutazioni di Impatto della Regolazione (VIR). In tale contesto, la Scrivente ritiene preferibile un approccio incrementale, che valorizzi gli schemi e i presidi già operativi (anche in continuità con strumenti di pianificazione e rendicontazione</u></p>

		<p><u>storicamente utilizzati) e li integri/affini per colmare i gap informativi strettamente necessari, evitando un rifacimento integrale dei sistemi che rischia di generare duplicazioni, doppio binario e un aggravio di interlocuzioni. Un percorso per fasi consentirebbe di rendere progressivamente disponibile un set informativo più robusto e comparabile, limitando complessità e disomogeneità applicative nella fase iniziale.</u></p> <p>Sotto il profilo della sostenibilità operativa, l'adeguamento strutturale dei sistemi informativi necessario per soddisfare il livello di analiticità richiesto comporterebbe infatti – come già rappresentato - costi e tempistiche significativi, potenzialmente sproporzionati e difficilmente conciliabili con gli obiettivi di efficienza amministrativa richiamati dal provvedimento. Tali costi – iniziali e ricorrenti – non possono inoltre essere valutati prescindendo dai possibili impatti indiretti sull'utenza, in assenza di un beneficio immediato proporzionato in termini di efficacia regolatoria nella fase di prima applicazione.</p> <p>Alla luce di quanto sopra, lo sforzo organizzativo, tecnico ed economico richiesto² dalle misure 4.3 e 4.4 rischia di risultare 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, anche al fine di evitare duplicazioni e inefficienze che finirebbero per incidere sull'intero sistema.</p>
<p>4.5, 4.6, 4.7, 4.8</p>	<p>Omogeneizzazione dei principi contabili</p> <p>4.5: Il concessionario autostradale che redige il bilancio di esercizio sulla base</p>	<p>Si condivide l'obiettivo dell'Autorità di disporre di un set informativo omogeneo e confrontabile tra concessionari, funzionale a rafforzare l'efficacia delle attività di analisi, vigilanza e monitoraggio. Tuttavia, per i concessionari (come la Scrivente) che redigono il bilancio secondo i principi contabili internazionali IAS/IFRS, la riconduzione sistematica delle grandezze contabili ai criteri OIC –</p>

² Per talune società del Gruppo ASPI (RAV, SAT) il termine delle attività di implementazioni richieste risulterà molto ravvicinato, o addirittura successivo, alla scadenza della concessione

<p>dei principi IAS/IFRS è tenuto ad adottare opportuni sistemi di tenuta della contabilità, con un livello di analiticità tale da:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) garantire [...] l’omogeneità della rappresentazione contabile con gli operatori che redigono il bilancio d’esercizio secondo i principi contabili nazionali; b) assicurare, anche attraverso opportune rettifiche, la valorizzazione secondo i principi contabili nazionali OIC delle seguenti voci di rilevanza regolatoria [...] <p>4.6: In caso di adozione, a decorrere da un determinato esercizio, dei principi IAS/IFRS in luogo dei principi OIC, si assumono - ai fini regolatori - i valori contabili determinati in applicazione dei principi contabili nazionali OIC. A tal fine, con riferimento alle poste rilevanti per il capitale investito netto, sono assunti i valori originariamente iscritti in applicazione dei principi contabili nazionali OIC e le successive movimentazioni [...]; per gli esercizi successivi, i medesimi valori sono aggiornati in coerenza con i criteri di rilevazione e valutazione previsti dai principi contabili nazionali OIC</p>	<p>per come delineata – rischia di tradursi, in concreto, in un vero e proprio doppio binario informativo: da un lato il bilancio civilistico IAS/IFRS; dall’altro una ricostruzione regolatoria su base OIC, alimentata da riclassificazioni e rettifiche analitiche, con oneri estesi e ricorrenti che non si limitano a interventi puntuali su singole poste.</p> <p>La complessità non deriva soltanto dalla necessità di “tradurre” alcune voci, ma dal fatto che la disciplina proposta richiede di sterilizzare e riallineare, ai fini regolatori, effetti contabili tipici degli IAS/IFRS (e delle relative interpretazioni) che incidono sia sulle dinamiche economiche sia sulle grandezze patrimoniali e finanziarie. In termini operativi, ciò comporta la necessità di predisporre riconciliazioni sistematiche e “spiegazioni” analitiche delle differenze tra bilancio e schemi di contabilità regolatoria, con un livello di dettaglio elevato e ripetuto nel tempo. A titolo esemplificativo, il foglio X2 – Variazioni IAS/OIC (richiamato nei materiali e nelle bozze interne) mostra chiaramente come l’esercizio di riconciliazione non sia, nella pratica, un’attività automatica o meramente formale, ma richieda un lavoro significativo e in larga parte manuale, con potenziali criticità sia in termini di sostenibilità operativa sia in termini di ripetibilità e coerenza nel tempo.</p> <p>Alla luce di quanto sopra, <u>si ritiene opportuno che l’omogeneizzazione IAS/IFRS→OIC sia calibrata e ricondotta entro un perimetro proporzionato, evitando che la richiesta di riallineamento si trasformi in una ricostruzione integrale e continuativa di tutto il bilancio in chiave OIC. In particolare, si propone di limitare l’omogeneizzazione alle sole voci strettamente necessarie ai fini regolatori (ad esempio, quelle effettivamente incidenti sulle componenti tariffarie e sulle grandezze regolatorie essenziali), definendo ex ante: (i) quali poste sono oggetto di rettifica; (ii) quali rettifiche sono richieste; (iii) secondo quali criteri e con quali evidenze documentali minime.</u> Una simile delimitazione consentirebbe di ridurre la duplicazione dei processi, contenere tempi e costi e – soprattutto – limitare il rischio di disomogeneità applicative tra operatori, che in questa fase sarebbe fisiologicamente elevato.</p>
--	--

	<p>4.7: Qualora le partite economiche e patrimoniali rappresentate nelle voci degli schemi di contabilità regolatoria non coincidano con le voci del Bilancio d'esercizio [...] il concessionario fornisce [...] ogni informazione di dettaglio utile ad individuare i casi in cui la voce è stata ottenuta attraverso l'applicazione di riclassificazioni e rettifiche al valore iscritto nel bilancio d'esercizio</p> <p>4.8: Per i concessionari che adottano la contabilità finanziaria o schemi contabili ibridi, i prospetti di contabilità regolatoria sono redatti su base di competenza economica, in conformità ai principi contabili nazionali OIC applicabili [...]</p>		<p>Appare inoltre preferibile prevedere una transizione per step, anche in funzione della materialità delle poste e della complessità delle rettifiche: una prima fase potrebbe concentrarsi su un set minimo di riconciliazioni standardizzate e replicabili, rinviando a una successiva messa a regime gli esercizi più onerosi e meno rilevanti ai fini regolatori.</p> <p>Infine, proprio perché la disciplina contempla rettifiche tecniche complesse e potenzialmente differenziate tra concessionari, è indispensabile che l'Autorità accompagni il framework con un quadro metodologico stabile (manuale e istruzioni operative), che chiarisca in modo univoco il trattamento delle principali fattispecie IAS/IFRS rilevanti ai fini regolatori e renda le riconciliazioni il più possibile standardizzate e verificabili. In assenza di tale presidio, il rischio è che l'esercizio di omogeneizzazione si trasformi in un'attività interpretativa caso per caso, con inevitabili divergenze tra operatori, incremento di interlocuzioni istruttorie e aggravio complessivo non proporzionato rispetto ai benefici informativi attesi.</p>
<p>4.9</p>	<p>Verifica equilibrio economico finanziario 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</p>		<p>Con riferimento alle modalità di verifica dell'equilibrio economico-finanziario, appare opportuno approfondire e chiarire il perimetro delle componenti di patrimonio netto da includere nella determinazione dell'<i>Equity</i> permanentemente impiegato nell'iniziativa concessoria. L'assenza di una chiara delimitazione delle componenti da includere introduce margini di ambiguità applicativa e potrebbe condurre a interpretazioni non uniformi nella determinazione del TIR dell'<i>Equity</i> ai fini delle verifiche di equilibrio economico-finanziario effettuate dall'Autorità.</p> <p>Si sottolinea, a tal proposito, che le modalità di calcolo del TIR <i>Equity</i> impostate da ART mantengono forti elementi di criticità sotto il profilo concettuale, in</p>

	<p>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> <ul style="list-style-type: none"> i. le riserve straordinarie; ii. le riserve direttamente collegate ai principi contabili internazionali (ove applicati dal concessionario). <p>c) Ai medesimi fini sono viceversa ammissibili:</p> <ul style="list-style-type: none"> iii. le voci di patrimonio netto utilizzate a copertura di eventuali perdite iv. [...] 	<p>quanto non pienamente allineato con la logica della regolazione tariffaria. L'equilibrio della concessione risulta infatti più direttamente 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 e che, per loro natura, non risultano standardizzabili tra operatori. 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>Inoltre, rettifiche conseguenti all'allineamento ai valori “Benchmark” dell'eventuale sovra-rendimento del TIR Equity potrebbero innescare effetti iterativi sul calcolo del TIR di progetto (variazioni del TIR Equity comporterebbero effetti sul TIR di Progetto che crollerebbe sotto soglia con esigenza di valutare la rinegoziazione del riequilibrio 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). 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, tanto da indurre ART a sottoporlo a rettifiche la cui natura rimane incerta anche nella delibera 6/2026. Inoltre, 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.</p> <p>In generale, si continua a ritenere poco rappresentativo il TIR Equity calcolato su FCFE, a maggior ragione quando il calcolo venga effettuato su un orizzonte</p>
--	--	---

		<p>“troncato” (ad esempio a partire da metà concessione) e senza includere, tra l’altro, il saldo di poste figurative esistente, come già evidenziato in sede di precedente consultazione. In particolare, l’approccio basato su FCFE non riflette necessariamente l’effettiva distribuibilità dei flussi agli azionisti, che è invece condizionata dai vincoli e dalle regole del Codice Civile (nonché dalle scelte di governance e di politica dei dividendi). Parimenti, il valore del Patrimonio Netto alla data di calcolo può risultare influenzato da politiche pregresse di distribuzione o capitalizzazione degli utili: a seconda dei casi, ciò può condurre a una sottostima del rendimento dell’equity ovvero, in senso opposto, a una sovrastima del rendimento (in presenza di perdite accumulate nei primi anni di gestione).</p> <p>Si nota infine che 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.</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>5.3, 5.4</p>	<p>Driver di allocazione</p> <p>5.3: 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</p>	<p>Le misure in oggetto introducono criteri di allocazione delle componenti economiche e patrimoniali fondati sull’utilizzo di driver 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 che l’Autorità definisca in modo più puntuale i criteri di individuazione e selezione dei driver, poiché la disciplina – pur richiamando esigenze di oggettività, adeguatezza e verificabilità – rimane formulata in termini generali e lascia ampi margini di discrezionalità applicativa. Tale circostanza è particolarmente rilevante anche alla luce del fatto che l’Autorità si riserva espressamente di verificare la ragionevolezza, l’adeguatezza e l’oggettività dei</p>

	<p>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>5.4: [...] 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>driver adottati, pur prevedendone al contempo la stabilità lungo l’arco concessorio salvo preventiva e motivata richiesta del concessionario: senza criteri operativi più definiti, il rischio è che la “stabilità” dei driver resti, nella pratica, esposta a incertezze interpretative e a successive richieste integrative o correttive</p> <p>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), soprattutto nei casi in cui la costruzione tariffaria è definita in modo unitario per la concessione. In tali situazioni, l’applicazione di driver allocativi per tratta rischia di tradursi in un esercizio prevalentemente teorico e “contabile”, con limitata significatività informativa ai fini regolatori, senza una corrispondente capacità di incidere sulla robustezza delle verifiche o sulla qualità delle decisioni regolatorie.</p> <p>Ulteriori profili di incertezza riguardano i criteri sulla base dei quali l’Autorità intende valutare l’adeguatezza e l’oggettività dei driver, nonché la concreta governabilità nel tempo di tali scelte. In assenza di standard metodologici sufficientemente codificati, l’inevitabile evoluzione dei sistemi informativi e delle modalità di raccolta delle evidenze potrebbe comportare, nel tempo, la necessità di affinamenti o riallineamenti che rischiano di tradursi in frequenti interlocuzioni istruttorie e in richieste di documentazione integrativa, con effetti di disomogeneità applicativa e perdita di comparabilità intertemporale.</p> <p>Si osserva inoltre che, secondo le misure contenute nelle Linee Guida (ad esempio, misura 3.3.4), i driver sono oggetto di valutazione e certificazione da parte di una società di revisione indipendente. <u>In tale contesto, l’assenza di criteri pienamente determinati e “auditabili” amplifica il rischio di un aggravio di tempi e costi: la validazione dei driver finirebbe per richiedere cicli iterativi di confronto e di affinamento (con produzione di evidenze, tracciati e riconciliazioni), sia con la società di revisione sia con l’Autorità, in un quadro in cui le responsabilità e le aspettative dei diversi soggetti non risultano chiaramente ordinate. Ne derivano (i) un incremento dei costi di compliance e certificazione, (ii) un aumento del rischio operativo e di contestazioni ex post, e</u></p>
--	--	---

		<p><u>(iii) un aggravio di interlocuzioni che, soprattutto nella fase iniziale, potrebbe non corrispondere a un beneficio regolatorio effettivo, se le allocazioni per tratta restano meramente “distributive” e non incidono su determinazioni tariffarie differenziate.</u></p> <p>Alla luce di quanto sopra, al fine di garantire un’effettiva omogeneità di rappresentazione dei dati e una reale confrontabilità tra concessionari, appare opportuno che l’Autorità fornisca indicazioni più precise e strutturate in merito ai driver da utilizzare (o, quantomeno, un set minimo di standard metodologici e criteri di selezione), chiarendo contestualmente il rapporto tra l’asseverazione della società di revisione e le valutazioni dell’Autorità. Un maggior livello di dettaglio operativo consentirebbe di ridurre asimmetrie applicative, aumentare la certezza regolatoria e limitare il rischio che le allocazioni si traducano in esercizi teorici o non pienamente confrontabili, con un aggravio di costi e rischi non proporzionato rispetto ai benefici attesi.</p>
6, 7, 8 (Titolo 3)	Strumenti di pianificazione economico-finanziaria e di monitoraggio	<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, non risultano richiesti ai gestori aeroportuali tool standardizzati di analogo livello di dettaglio e complessità per la costruzione tariffaria quinquennale e per il monitoraggio annuale dei livelli tariffari.</p> <p>In tale contesto, la scelta operata con la delibera n. 6/2026 di affiancare alla contabilità regolatoria un articolato insieme di tool operativi vincolanti e fortemente prescrittivi si configura come una significativa novità regolatoria e solleva rilevanti profili di criticità sotto il profilo della proporzionalità delle misure rispetto agli scopi perseguiti. Il rischio è che 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, 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 state riscontrate numerose imprecisioni ed errori nei riferimenti e nelle formule contenuti nei file Excel, tali da rendere gli schemi – allo stato – non affidabili e, in più parti, di fatto inutilizzabili per i concessionari. In assenza di un’attività di auditing puntuale e di una conseguente pubblicazione di versioni corrette e “stabilizzate”, la compilazione degli strumenti rischierebbe di avvenire tramite correzioni/adattamenti autonomi da parte dei singoli operatori, con inevitabili distorsioni interpretative e perdita di comparabilità.</p> <p>A tale criticità si aggiunge un profilo metodologico: la documentazione messa a disposizione, pur articolata, non risulta oggi accompagnata da un manuale operativo di contabilità regolatoria e da istruzioni applicative pienamente esaustive per i tool (convenzioni, controlli di quadratura, logiche di calcolo e “casi d’uso”), tali da ridurre ambiguità e assicurare un’applicazione uniforme. In un quadro così prescrittivo, l’assenza di un riferimento operativo consolidato aumenta il rischio di disomogeneità e di un aggravio di interlocuzioni senza benefici regolatori effettivi nella fase iniziale.</p> <p><u>Alla luce di quanto sopra, si raccomanda che l’Autorità: (i) metta in atto attività di auditing puntuali e dettagliate degli Annessi X, Y e Z, finalizzate alla correzione e validazione delle formule e delle coerenze interne, prima di ogni messa a regime; (ii) accompagni gli strumenti con un corredo metodologico e operativo completo (manuale/istruzioni), così da rendere replicabili e verificabili le compilazioni; e (iii) istituisca un tavolo tecnico dedicato (anche articolato per cluster di operatori/regimi) per la comprensione dei file, la gestione ordinata delle correzioni e la stabilizzazione delle modalità di applicazione, evitando che la fase di prima implementazione si traduca in correzioni “a iniziativa” dei singoli concessionari e in interlocuzioni iterative e dispersive.</u></p> <p>Infine, si segnala che il presente documento include alcune prime segnalazioni di alcuni degli errori e riferimenti non corretti riscontrati negli Annessi X, Y e Z, in corrispondenza delle misure pertinenti delle Linee Guida (indicate in tabella con la dicitura “LG”); tali segnalazioni sono da intendersi non esaustive e non</p>
--	--	--

			escludono la presenza di ulteriori elementi da correggere in sede di consolidamento degli strumenti.
6.1, 6.2, 6.3	<p>Obblighi informativi all’Autorità e certificazione (contabilità regolatoria)</p> <p>6.1: 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"> a) dati generali, elaborati secondo gli schemi di cui al citato Annesso X; b) schemi contabili, elaborati secondo gli schemi di cui al citato Annesso X [...] c) [...] prospetti di riclassificazione del bilancio secondo gli schemi dei principi contabili nazionali; d) dati di natura tecnica e dati relativi al traffico, elaborati secondo gli schemi di cui al citato Annesso X; e) dati relativi alla variazione dei ricavi a seguito dell’applicazione degli arrotondamenti del pedaggio; f) copia del bilancio di esercizio approvato dall’Assemblea; 		<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 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 ex novo 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>L’elevato livello di dettaglio 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 delle società concessionarie. 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>In tale contesto, <u>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</u></p>

<p>g) Documento di metodologia e rendicontazione [...]; Al documento di metodologia e rendicontazione sono tassativamente allegati, quale parte integrante e sostanziale degli stessi, gli strumenti analitici di verifica contabile e regolatoria definiti nelle Linee Guida;</p> <p>h) dichiarazione del legale rappresentante della società concessionaria.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>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, <u>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>Ulteriori profili di chiarimento riguardano la definizione e il ruolo della “società di revisione indipendente” chiamata a rilasciare le certificazioni previste dalla delibera 6/2026. 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> <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>
--	--

	Certificazione della contabilità regolatoria)		
6.4, 6.5, 6.6	<p>Obblighi informativi all’Autorità e disponibilità informazioni (contabilità regolatoria)</p> <p>6.4: 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>6.5: Il concessionario autostradale che redige il Bilancio di esercizio sulla base dei principi contabili IAS/IFRS è tenuto a riclassificare i prospetti di bilancio secondo gli schemi dei principi contabili nazionali e, successivamente, a riconciliare i prospetti di bilancio con i prospetti di Contabilità regolatoria in accordo con la disciplina della presente Misura. [...]</p> <p>6.6: È facoltà dell’Autorità richiedere elementi informativi aggiuntivi, con obbligo per il concessionario autostradale di</p>		<p>Si osserva che gli obblighi informativi previsti, per loro natura già consistenti, comportano un onere aggiuntivo particolarmente rilevante per i concessionari che – come la Scrivente - adottano i principi contabili IAS/IFRS. In questi casi, infatti, il Fascicolo non si esaurisce nella compilazione degli schemi “core”, ma include specifici prospetti di riclassificazione e rettifica (cfr. modulo X2) finalizzati a ricondurre le grandezze IAS/IFRS agli schemi dei principi contabili italiani, oltre alla necessità di descrivere in modo analitico – nel Documento di metodologia e rendicontazione – sia le ulteriori riclassifiche eventualmente adottate sia le rettifiche di principio necessarie ad assicurare la riconciliazione con i principi contabili regolatori. Questo impianto, per come è strutturato, evidenzia che l’attività richiesta non è meramente “una tantum” o limitata a poche poste, ma implica un processo esteso e sistematico di riconciliazione e riallineamento, con un livello di analiticità elevato e potenzialmente ripetitivo nel tempo, anche in funzione di successive richieste integrative e di verifiche istruttorie.</p> <p>In tale contesto, appare opportuno valutare attentamente la sostenibilità complessiva degli adempimenti informativi e l’esigenza di un coordinamento più strutturato delle richieste (anche per evitare sovrapposizioni tra flussi e duplicazioni di evidenze), soprattutto per i soggetti IAS/IFRS. In particolare, sarebbe auspicabile che l’Autorità (i) circoscriva ex ante i casi e le finalità per cui possono essere attivate richieste integrative post-invio, (ii) definisca criteri chiari su perimetro, formati e livelli di dettaglio, e (iii) assicuri un set di indicazioni metodologiche stabile per le riconciliazioni IAS/IFRS (Principio, nel caso della Società Autostrade per l’Italia, di riferimento anche per la predisposizione del Piano Economico Finanziario)→OIC, così da ridurre ambiguità interpretative e contenere i costi di compliance, evitando che l’onere aggiuntivo si traduca in un aggravio sproporzionato non giustificato da un effettivo beneficio regolatorio</p>

	fornire i dati richiesti entro il termine indicato dall'Autorità medesima.		
7.1, 7.2, 7.3, 7.4	<p>Obblighi informativi all'Autorità (costruzione tariffaria)</p> <p>7.1: 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"> a) moduli di acquisizione dati, elaborati secondo gli schemi di cui al citato Annesso Y [...]; b) Programma degli investimenti, elaborato secondo gli schemi di cui al citato Annesso Y; c) moduli di calcolo delle singole componenti tariffarie, elaborati secondo gli schemi di cui al citato Annesso Y [...]; d) PFR [...] elaborato secondo lo schema di cui al citato Annesso Y; e) PEF [...] elaborato secondo lo schema di cui al citato Annesso Y [...]; 	<p>Si osserva che 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><u>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.</u> 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.</u> 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.</p> <p>Le criticità delle specifiche misure sono evidenziate in dettaglio nei commenti alle singole misure contenute nelle Linee Guida, contenuti nel presente</p>	

<p>f) scheda di calcolo degli indicatori di equilibrio economico-finanziario [...] elaborata secondo lo schema di cui al citato Annesso Y;</p> <p>g) scheda di verifica dei criteri di applicazione del meccanismo di recupero in caso di sussistenza di un eventuale sovra-rendimento [...];</p> <p>h) relazione di accompagnamento [...];</p> <p>i) dichiarazione del legale rappresentante [...]</p> <p>7.2: 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>7.3: 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.</p>	<p>documento e contrassegnati dalla dicitura “LG” nella prima colonna, seguita dal numero della misura considerata.</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 che evidenziano, peraltro, profili di incoerenza con quanto disposto dalla delibera 241/2025:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il concetto di “capienza tariffaria annuale disponibile”, che non trova riscontro nella delibera n. 241/2025 e risulta quindi estraneo all’impianto procedurale che la Delibera dovrebbe limitarsi a trasporre in termini operativi, con potenziali ricadute in termini di coerenza e certezza regolatoria. Di tale nozione si dà nel seguito adeguata informativa (vedi commento alla misura 5.2.2 delle linee guida). - <u>Poste figurative</u>: 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 una significativa riduzione implicita della remunerazione spettante alle stesse. Tale circostanza risulta estremamente penalizzante, in quanto non permette il corretto recupero dei costi di investimento sostenuti, sia in termini di ammortamento che di remunerazione, e di fatto la dinamica prevista nell’Annesso Y invalida la salvaguardia degli investimenti pre-2026 prevista dalle delibere 240/2025 e 241/2025. Si sottolinea quindi la necessità di modificare di conseguenza l’Annesso Y. - <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
---	--

	<p>Certificazione della costruzione tariffaria)</p> <p>7.4: 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>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 richiede un approfondimento all’Autorità al fine di chiarire il momento di calcolo del TIR dell’azionista in maniera univoca per tutte le società concessionarie.</p>
<p>8.1, 8.2, 8.3, 8.4</p>	<p>Obblighi informativi all’Autorità (monitoraggio annuale)</p> <p>8.1: Nell’ambito delle procedure di rilascio dei pareri di cui ai 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) moduli di acquisizione dati, elaborati secondo gli schemi di cui al citato Annesso Z, e costituiti da:</p> <p>i. sottomoduli relativi all’imputazione dei dati di riferimento per l’adeguamento tariffario [...];</p>		<p>Si osserva che 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>Un ulteriore profilo di criticità è rappresentato dalla certificazione del monitoraggio annuale, richiesta a corredo della documentazione trasmessa. 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</p>

<p>ii. sottomoduli relativi all'imputazione dei dati per l'aggiornamento [della componente di gestione e di costruzione] [...];</p> <p>b) moduli di calcolo per l'aggiornamento delle singole componenti tariffarie, elaborati secondo gli schemi di cui al citato Annesso Z [...];</p> <p>c) PFR aggiornato [...] elaborato secondo lo schema di cui al citato Annesso Z, comprensivo di un sottomodulo relativo alla modulazione tariffaria;</p> <p>d) relazione di accompagnamento [...];</p> <p>e) dichiarazione del legale rappresentante.</p> <p>8.2: 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>8.3: Detta documentazione è corredata da una relazione, redatta da una società di revisione indipendente dal concessionario autostradale e</p>	<p>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 (con riferimento alla proposta annuale di incremento tariffario), 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, appare difficilmente compatibile con la complessità delle informazioni richieste e con le tempistiche incompressibili 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.</u></p> <p>Il complesso degli adempimenti previsti per il monitoraggio annuale determina inoltre un impatto significativo in termini di effort e organizzazione aziendale per tutte le società concessionarie, anche in considerazione della concomitanza con la trasmissione annuale della contabilità regolatoria entro il 15 luglio.</p>
---	---

	attestante la conformità alle disposizioni emanate dall'Autorità con i Sistemi tariffari [...] (c.d. Certificazione del monitoraggio annuale).		
--	--	--	--

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.

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
LG 2.1.4	Obiettivi generali 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) [...]		Si osserva che i cambiamenti prefigurati dall'Autorità prevedono un consistente adeguamento dei sistemi di contabilità, pianificazione e programmazione economico finanziaria. Infatti, se 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 – <u>implicano un impegno implementativo da parte delle società concessionarie non banale e comunque da non sottovalutare, con tempistiche di adeguamento fisiologicamente lunghe e oneri sostanziosi. In tale contesto, appare opportuno non sottovalutare che tali costi – iniziali e ricorrenti – sono suscettibili di riflettersi, in ultima istanza, sull'utenza, con la conseguente esigenza di bilanciare il livello di dettaglio richiesto con la sostenibilità operativa dell'implementazione.</u>
LG 4.4.1.3 4.4.1.4 4.4.1.5	Separazione contabile per attività 4.4.1.3: Il primo e più rilevante livello di separazione contabile è quello		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

<p>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.</p> <p>4.4.1.4: Fra le attività autostradali e accessorie, rilevanti ai fini della costruzione tariffaria e dell’equilibrio economico-finanziario della concessione, sono poi specificamente rilevate: (i) le partite economiche e patrimoniali non ammissibili, ossia quelle che, ai sensi delle pertinenti misure regolatorie, non possono concorrere alla determinazione dei pedaggi; (ii) le partite economiche e patrimoniali afferenti a operazioni intervenute con parti correlate.</p> <p>4.4.1.5: Nell’ambito delle sole attività autostradali, sono inoltre isolate, al fine di accertarne l’effettiva quantificazione e la corretta allocazione secondo le relative previsioni regolatorie, le partite economiche e patrimoniali afferenti all’applicazione delle misure regolatorie definite dall’Autorità in relazione al contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli</p>		<p>informativa rilevante ai fini tariffari. Diversamente, <u>con riferimento alle attività accessorie, 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.</u></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, <u>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.</u></p> <p>In particolare, il foglio di lavoro “X1 CoReg Schemi Contabili” dell’annesso X riporta un livello di disaggregazione di partite economiche e patrimoniali difficilmente raggiungibile, o che in ogni caso rappresentano un esercizio teorico con limitata applicabilità alla realtà delle operazioni, e con nessuna utilità dal punto di vista regolatorio.</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 e privilegiando, in particolare, le componenti economiche maggiormente rilevanti ai fini regolatori.</p>
---	--	---

	utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali (c.d. CMD).		
LG 4.4.1.6 e Tabella 1	<p>Definizione delle tratte</p> <p>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.</p> <p>Al riguardo, si precisa che l'attivazione di una sistematica rilevazione per tratta potrà essere implementata soltanto a valle di:</p> <p>a) una accurata, preventiva e puntuale definizione delle tratte autostradali afferenti a ciascuna concessione;</p> <p>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;</p> <p>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</p>		<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 ai concessionari 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.</p> <p>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, così da garantire coerenza regolatoria, certezza applicativa e sostenibilità operativa degli adempimenti richiesti.</p>

	<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>LG</p> <p>4.4.2.1</p> <p>4.4.2.2</p> <p>4.4.2.3</p> <p>4.4.2.4</p> <p>Tabella</p> <p>2</p>	<p>Conto Finanziario</p> <p>[...]</p> <p>Tabella 2. Contabilità regolatoria: Conto finanziario</p> <p>[...]</p>		<p><u>Si osserva, innanzitutto, che il livello di dettaglio richiesto dall’Autorità nella compilazione del foglio di lavoro “X1 CoReg Schemi Contabili” (e dei relativi sottomoduli) appare, in più punti, sproporzionato rispetto alle finalità regolatorie concretamente perseguibili.</u></p> <p><u>In particolare, la richiesta di separare in modo sistematico le componenti di conto economico, conto finanziario e stato patrimoniale tra attività autostradali, attività accessorie e attività non pertinenti, con ulteriore evidenza delle componenti non ammissibili, delle operazioni con parti correlate e – per le sole attività autostradali – delle componenti afferenti al c.d. CMD, nonché l’estensione di logiche analoghe a grandezze che, per loro natura, risultano consolidate e gestite in modo strutturalmente aggregato (ad es. poste finanziarie, capitale circolante, utili distribuiti), non sembra apportare un valore aggiunto effettivo in termini di capacità di analisi o decisione regolatoria, specie</u></p>

		<p><u>nei casi in cui la costruzione tariffaria resta definita su base unitaria di concessione.</u></p> <p>Al contrario, tale granularità comporta un lavoro di disaggregazione e tracciabilità significativo – spesso inevitabilmente manuale, soprattutto nella fase iniziale – e rischia di generare un aggravio rilevante di tempi e costi (anche per le necessarie attività di affinamento, quadratura e riconciliazione, nonché per le interlocuzioni istruttorie che fisiologicamente ne derivano), con effetti che, in ultima istanza, tendono a riflettersi sull’utenza senza benefici proporzionati nella prima applicazione.</p> <p>Per quanto riguarda la Tabella 2 (Conto Finanziario), 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.</p>
<p>LG 4.4.3 Tabella 3</p>	<p>Conto Economico</p> <p>[...]</p> <p>Tabella 3. Contabilità regolatoria: Conto economico: ricavi</p> <p>Tabella 4. Contabilità regolatoria: Conto economico: costi operativi</p> <p>Tabella 5. Contabilità regolatoria: Conto economico: ammortamenti e svalutazioni</p> <p>Tabella 6. Contabilità regolatoria: Conto economico: oneri e proventi finanziari</p>	<p>Con riferimento al conto economico, 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 attività, che con riferimento specifico alle singole voci di ricavo e costo richieste.</p> <p>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, godimento di beni di terzi, oneri diversi di gestione e spese del personale). Tale minuziosità dei dati richiesti implica un livello di dettaglio – e</p>

	<p>Tabella 7. Contabilità regolatoria: Conto economico: risultato ante imposte e utili</p>		<p>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 – e di scarsa utilità da un punto di vista regolatorio - 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>LG 4.4.5 Tabella 8</p>	<p>Conto degli Investimenti</p> <p>[...]</p> <p>4.4.5.7: Per tutte le partite patrimoniali afferenti al Conto investimenti, ivi incluso il capitale circolante netto operativo, è richiesta la separazione contabile per attività, oltre ad un livello di dettaglio per natura più specifico rispetto a quanto richiesto dalle norme di redazione del bilancio. Tale separazione, ove possibile, deve avvenire per derivazione diretta dalle relative partecche economiche (ad esempio i ricavi suddivisi per attività), con l’utilizzo degli stessi criteri</p>		<p>Con riferimento alla misura 4.4.5.7, 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.</p> <p>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 8, mentre la riga 572 include nella somma anche altri elementi oltre a quelli inclusi nella descrizione della Tabella 8.</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>LG 4.4.6 Tabella 9</p>	<p>Conto dei finanziamenti</p> <p>[...]</p> <p>4.4.6.2: Per tutte le partite patrimoniali afferenti al Conto dei finanziamenti, ivi incluso il Patrimonio netto, è richiesta la separazione contabile per attività, oltre ad un livello di dettaglio per natura più specifico rispetto a quanto richiesto dalle norme di redazione del bilancio. Tale separazione, ove possibile, deve avvenire per derivazione diretta dalle relative partecche economiche, con l'utilizzo degli stessi criteri metodologici. In alternativa, qualora le partite patrimoniali non risultino</p>		<p>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>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"> - La riga 581 non riporta le dovute formule di aggregazione delle singole voci relative alle riserve come descritto nella Tabella 9;

	<p>attribuibili secondo il percorso delineato, è consentito l'utilizzo di altri criteri di allocazione, più o meno sofisticati, che devono essere esaurientemente illustrati nel Documento di metodologia e rendicontazione.</p> <p>[...]</p> <p>Tabella 9. Contabilità regolatoria, conto dei finanziamenti</p>		<ul style="list-style-type: none"> - 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; - La riga 619 riporta una denominazione diversa da quanto mostrato nella Tabella 9.
<p>LG 4.5.1</p>	<p>Allocazione per tratta di alcune partite economico-patrimoniali Aspetti generali</p> <p>4.5.1.1: [...] 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>4.5.1.3: L'Autorità ritiene opportuno che la fornitura dei dati per tratta sia attuata</p>		<p><u>Si richiamano le osservazioni sopra espresse, relative alle criticità implementative dei criteri di allocazione previsti dalle misure in consultazione. In particolare, si ritiene opportuno evidenziare che, per concessioni caratterizzate da una costruzione tariffaria unitaria, l'onere connesso alla separazione per tratta rischia di risultare particolarmente sproporzionato rispetto all'utilità regolatoria conseguibile. Nel caso della Scrivente, ad esempio, l'impostazione proposta comporterebbe la necessità di disaggregare ricavi, costi, ammortamenti e immobilizzazioni (e, più in generale, le principali grandezze economico-patrimoniali rilevanti) su un numero elevato di tratte, a loro volta ripartite per le diverse attività, nonostante la costruzione tariffaria, il PEF e la verifica dell'equilibrio economico-finanziario siano definiti in modo unitario a livello di concessione. In tali circostanze, la separazione per tratta tende a tradursi in un esercizio prevalentemente “distributivo” e organizzativo, con limitata capacità di incidere sulle verifiche regolatorie sostanziali, a fronte di un aggravio significativo di tempi e costi (anche per la necessaria tracciabilità, le quadrature e le interlocuzioni istruttorie), che finirebbe per riflettersi sull'utenza senza benefici proporzionati, soprattutto nella fase iniziale di applicazione.</u></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>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><u>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.</u></p>
--	--	--

	<p>risultanze del bilancio di esercizio, secondo modalità che devono essere adeguatamente illustrate nel Documento di metodologia e rendicontazione.</p>		
<p>LG 4.5.2</p>	<p>Allocazione per tratta di alcune partite economico-patrimoniali <i>Schemi contabili per tratta</i></p> <p>4.5.2.1: [...] 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.</p> <p>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.</p> <p>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 ed <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>4.5.2.6: [...] 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.</p> <p>Si reiterano inoltre le criticità di disaggregazione dei costi richiesti dall’Autorità a livello di attività anche per la suddivisione per tratte.</p>
LG 4.6	IAS IFRS e trattamento contabile accantonamenti, contributi, imposte		Si rimanda a quanto già esposto nel commento alle misure 4.5, 4.6, 4.7, 4.8 dell’Allegato A.
LG 4.7	Strumenti analitici di verifica contabile e regolatoria		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
	4.7.1: Al fine di permettere all’Autorità di esercitare le attività di controllo sulla		

<p>corretta applicazione delle disposizioni contenute nelle presenti Linee Guida, è tassativamente richiesto al concessionario di predisporre alcuni strumenti analitici di verifica contabile e regolatoria, in formato editabile, da allegare obbligatoriamente al Documento di metodologia e rendicontazione, di cui costituiscono parte integrante e sostanziale.</p> <p>4.7.2: 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> <p>i) della mappatura dei conti di contabilità generale ed analitica rispetto alle voci regolatorie richieste,</p> <p>ii) dei saldi che sono andati a comporre il bilancio d'esercizio,</p> <p>iii) delle allocazioni per attività, nonché</p>		<p>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 ciascun movimento di investimento e su ciascun cespite, eccede quanto normalmente 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></p> <p>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.</p> <p>Si evidenzia infine che la Società Autostrade per l'Italia ha già avviato un progetto finalizzato all'implementazione di un modello di contabilità regolatoria, presentato all'Autorità il 20 marzo 2025 con presupposti e con approfondimenti informativi non sempre coincidenti con quelli previsti dalla delibera 241/2025.</p> <p><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>iv) delle eventuali variazioni regolatorie apportate;</p> <p>b) per il Conto Investimenti: con particolare riferimento alle immobilizzazioni (reversibili e non reversibili, materiali e immateriali), è richiesta la trasmissione di una tabella basata su un tracciato record che, in relazione ai singoli movimenti contabili, distinti per cespiti e/o per intervento, e a partire dal costo storico iniziale di periodo, permetta una completa ricostruzione, ivi comprese le allocazioni per attività, delle seguenti partite, al massimo livello di disaggregazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) gli incrementi per investimenti realizzati nell'esercizio; ii) gli incrementi per investimenti non remunerati; iii) l'iscrizione dei contributi a fondo perduto; iv) le rivalutazioni; v) le svalutazioni; vi) le riclassifiche contabili; 		
--	---	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> vii) i decrementi per dismissioni; viii) la variazione dei fondi d'ammortamento per la quota dell'esercizio; ix) il fondo ammortamento dell'esercizio; x) il saldo finale di bilancio prima delle variazioni regolatorie; xi) le eventuali variazioni regolatorie apportate. 		
<p>LG 4.9</p>	<p>Dati relativi agli arrotondamenti delle tariffe</p> <p>4.9.1: La tabella "X4 Arrotondamenti" contiene, al massimo livello di disaggregazione possibile, le informazioni relative ai ricavi da traffico conseguiti nell'anno di riferimento, tenuto conto della tariffa unitaria media – prima e dopo il relativo arrotondamento – applicata a ciascuna coppia origine-destinazione generata da una specifica stazione di entrata e di uscita per ciascuna delle classi veicolari oggetto di modulazione tariffaria.</p> <p>4.9.2: Il totale dei ricavi da traffico scaturente da detta tabella deve risultare coerente con quello rilevabile</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.</p> <p>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>

	negli schemi contabili e con quello inserito fra i dati tecnici e di traffico.		
LG 5.2.2	<p>Distribuzione temporale degli investimenti e capienza tariffaria annua disponibile</p> <p>5.2.2.1: 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</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 specifico scenario ipotizzato. Tale impostazione comporta un significativo aggravio operativo per i concessionari, tenuto conto che la compilazione dell'Allegato Y richiede un elevato livello di dettaglio informativo ed è caratterizzata da un <i>effort</i> rilevante in termini di raccolta, elaborazione e riconciliazione dei dati. La necessità di replicare tale attività su più scenari alternativi rischia di determinare oneri amministrativi e organizzativi difficilmente sostenibili rispetto alle finalità conoscitive perseguite.</p> <p>Con riferimento al punto 5.2.2.2 e seguenti si evidenzia, come già anticipato, che l'introduzione del concetto di <i>capienza tariffaria annuale disponibile</i> rappresenta un elemento di assoluta novità e di rilevanza sostanziale nel quadro regolatorio delineato dall'Autorità. Tale concetto non risulta infatti presente né esplicitamente richiamato nella delibera n. 241/2025, di cui la delibera n. 6/2026 dovrebbe costituire, secondo l'impostazione generale del procedimento (e in particolare la misura 1.1 dell'Allegato A), una mera applicazione e trasposizione operativa attraverso formule, schemi e strumenti di contabilità regolatoria. L'introduzione di una nuova grandezza concettuale e operativa in una fase successiva alla conclusione del processo di consultazione pubblica solleva pertanto profili di criticità sotto il profilo della coerenza procedurale e della certezza regolatoria.</p> <p>Si osserva inoltre che la <i>capienza tariffaria annuale disponibile</i> non risulta definita in modo puntuale né sotto il profilo concettuale né sotto il profilo operativo. In particolare, non è chiaro se essa debba essere intesa come una grandezza numerica puntualmente determinata o come un concetto teorico di riferimento, né se il relativo calcolo debba essere effettuato dal concessionario</p>

<p>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>5.2.2.2: A tal fine, si evidenzia che il sistema tariffario concepito dall’Autorità persegue l’interesse pubblico attraverso la previsione di un articolato set di strumenti regolatori finalizzati ad affrontare, in modo strutturato e trasparente, il “conflitto” intrinseco tra:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) esigenza di mantenere la tariffa entro livelli sostenibili per gli utenti; b) esigenza di realizzare rilevanti investimenti infrastrutturali; c) necessità di garantire l’equilibrio economico-finanziario della concessione. <p>Il modello assume esplicitamente che tale trade-off non possa essere risolto una volta per tutte ex ante, ma debba essere gestito dinamicamente nel tempo, attraverso un processo decisionale iterativo periodico, trasparente e verificabile, mediante il quale siano resi espliciti i vincoli reali del sistema, ponendo al centro dei meccanismi regolatori il <u>vincolo di</u></p>	<p>o dal concedente. Non risultano altresì esplicitate le modalità di determinazione della capienza, le formule di calcolo da adottare, le grandezze economico-finanziarie da includere o escludere, né le assunzioni metodologiche sottostanti. Tale indeterminatezza appare difficilmente compatibile con un quadro regolatorio attualmente in consultazione che, per il resto, si caratterizza per un elevato livello di prescrittività, dettaglio e formalizzazione degli adempimenti richiesti ai concessionari.</p> <p>Sotto un ulteriore profilo, la <i>capienza tariffaria annuale disponibile</i>, per come formulata, non appare dotata dei requisiti minimi di osservabilità, verificabilità e auditabilità che dovrebbero caratterizzare un indicatore regolatorio di rilievo. In assenza di una definizione formale delle modalità di calcolo e delle grandezze di riferimento, tale indicatore non risulta ricostruibile in modo univoco a partire da dati oggettivi e certificati, né replicabile da soggetti terzi indipendenti. Ciò rende la capienza difficilmente sottoponibile a verifiche ex post e ne compromette l’utilizzabilità quale parametro tecnico-regolatorio in un sistema che, per il resto, fonda la propria coerenza sulla riconciliazione con il bilancio di esercizio e sulla tracciabilità delle grandezze contabili.</p> <p>Si rileva inoltre che le finalità attribuite alla <i>capienza tariffaria annuale disponibile</i> risultano già ampiamente presidiate dagli strumenti regolatori vigenti, e in particolare dal PEF e dal PFR, nonché dai meccanismi di aggiornamento e revisione previsti dai Sistemi tariffari approvati dall’Autorità con le delibere 240/2025 e 241/2025. Tali strumenti consentono già di valutare l’equilibrio economico-finanziario della concessione, la sostenibilità tariffaria nel tempo e il trade-off tra programmazione degli investimenti e recupero dei costi ammissibili. In assenza di una chiara delimitazione del ruolo e del valore informativo aggiunto della capienza rispetto a tali strumenti, il rischio è quello di una sovrapposizione concettuale e operativa, con possibili incoerenze interpretative e duplicazioni valutative all’interno del modello regolatorio.</p> <p>Ulteriore elemento di criticità è rappresentato dal fatto che la <i>capienza tariffaria annuale disponibile</i> non risulta inclusa, né direttamente né indirettamente, negli schemi e nelle tabelle dell’Allegato Y. Ne consegue che, pur essendo</p>
---	---

<p><u>sostenibilità tariffaria</u>, da assumere quale principio essenziale di tutela dell'interesse pubblico costituendo, in tal senso, l'obiettivo prioritario da conseguire.</p> <p>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. Dal confronto di questo indicatore con i costi ammissibili da recuperare, possono discendere due opposti scenari operativi:</p> <p>a) se la capienza risultasse inferiore ai costi, si genererebbe uno squilibrio con effetti negativi da colmare nelle annualità successive;</p> <p>b) se, di contro, la capienza fosse superiore ai costi, esisterebbe margine per riassorbire eventuali squilibri pregressi o, in via preferenziale, per riduzioni tariffarie a beneficio degli utenti, almeno in termini reali.</p> <p>5.2.2.3: Nel contesto sopra illustrato, il concedente dovrebbe essere posto in condizione di valutare analiticamente gli scostamenti annui fra la <i>capienza</i></p>	<p>individuata come indicatore centrale ai fini delle valutazioni del concedente e del confronto con i costi ammissibili da recuperare, essa non trova una rappresentazione formale e strutturata all'interno degli strumenti contabili e di pianificazione previsti dalla stessa Autorità. Tale disallineamento tra concetto regolatorio e strumenti operativi genera incertezza applicativa, difficoltà di interpretazione e potenziali divergenze nella sua determinazione e utilizzo.</p> <p>In un contesto regolatorio così articolato, dettagliato e fortemente prescrittivo, non appare opportuno lasciare elementi centrali del modello a margini di interpretazione o a prassi applicative non uniformi. La definizione della <i>capienza tariffaria annuale disponibile</i>, per la rilevanza che essa assume nel governo del trade-off tra sostenibilità tariffaria, realizzazione degli investimenti ed equilibrio economico-finanziario della concessione, richiederebbe pertanto una esplicitazione chiara, completa e formalizzata all'interno del quadro regolatorio, sia sotto il profilo metodologico sia sotto quello operativo.</p> <p>Infine, ma non per importanza, si ritiene fortemente critica l'introduzione di nuovi concetti regolatori di natura sostanziale a valle di un procedimento di consultazione conclusosi solo recentemente, nel dicembre 2025, con la pubblicazione delle delibere 240/2025 e 241/2025. In tale contesto, l'introduzione di un indicatore non pienamente definito sotto il profilo metodologico e non formalizzato negli schemi regolatori comporta il rischio che la <i>capienza tariffaria annuale disponibile</i> venga utilizzata come parametro valutativo ex post, piuttosto che come riferimento noto e condiviso ex ante. Ciò potrebbe determinare un'asimmetria regolatoria, nella quale le scelte di pianificazione e programmazione effettuate dai concessionari sulla base degli strumenti vigenti siano valutate successivamente alla luce di un indicatore non codificato, con effetti di incertezza applicativa e potenziale compromissione della prevedibilità delle regole, particolarmente critici in un settore caratterizzato da investimenti di lungo periodo e da esigenze di stabilità e affidamento del quadro regolatorio.</p>
--	---

<p><i>tariffaria annua disponibile</i> e i costi ammissibili di cui è necessario prevedere il recupero, al fine di verificare l'utilizzo efficiente dei ricavi generati dall'applicazione dei pedaggi, minimizzando il ricorso al meccanismo di poste figurative, attraverso il consapevole esercizio delle seguenti opzioni:</p> <p>a) dimensionamento ottimale della durata della concessione e dei correlati piani di investimento, alla luce di un opportuno bilanciamento, nell'orizzonte concessorio, fra i ricavi generati dal traffico dell'infrastruttura assentita e l'onere economico degli interventi da realizzare sugli asset reversibili alla scadenza della concessione stessa;</p> <p>b) adeguata distribuzione temporale della programmazione pluriennale riferibile alla spesa per investimenti, sulla base dei flussi di cassa generati dalla gestione autostradale, al fine di evitare quanto più possibile l'insorgere di squilibri di sistema e la conseguente necessità di ricorrere al meccanismo di poste figurative, strumento suscettibile, per sua stessa natura, di limitare la sostenibilità a lungo termine dei livelli tariffari;</p> <p>c) adozione di opportuni criteri di ammortamento del capitale investito</p>		
---	--	--

	<p>netto afferente agli stessi asset reversibili, utilizzando in modo adattivo le forme di flessibilità ammesse dal modello regolatorio, che includono il ricorso al criterio delle vite utili regolatorie e l'eventuale appostamento di un ragionevole valore di subentro alla scadenza della concessione.</p> <p>5.2.2.4: Conseguentemente, il concessionario è tenuto a fornire documentazione esaustiva e dettagliata, finalizzata all'esercizio di dette opzioni. Sotto tale profilo, costituiscono grandezze rilevanti ai fini delle valutazioni del concedente, almeno i seguenti indicatori: [...]</p> <p>e) andamento annuale del rapporto fra i costi di capitale afferenti alla componente tariffaria di costruzione e la <i>capienza tariffaria annuale</i> disponibile; f) andamento annuale del rapporto fra il saldo progressivo di poste figurative e la <i>capienza tariffaria annuale</i> disponibile.</p>		
<p>LG 5.3</p>	<p>Contenuti del tool</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</p>

		<p>cura dalle Linee Guida. Sarebbe opportuna, da parte dell’Autorità, oltre alla specifica della eventuale sequenza operativa da adottare per la corretta compilazione, 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.</p> <p><u>Inoltre, 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 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.</p> <p>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>LG 5.3.1.2</p>	<p>Y0.1 – dati generali</p> <p>5.3.1.2.1: In questo foglio vanno inseriti: a) i termini e le scadenze relativi alla concessione e alla successione dei periodi regolatori; b) i principali input esogeni che influiscono sulla dinamica tariffaria del periodo regolatorio in corso (inflazione programmata, recupero di produttività da efficientamento, tassi di remunerazione del capitale investito, incidenza dei canoni di concessione); c) i dati di input relativi alla specifica concessione, da utilizzare per la costruzione tariffaria.</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>LG 5.3.1.4</p>	<p>Y0.2.b – CoReg schemi contabili Anno base</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 imposti una comparazione fra due grandezze di segno opposto. Al fine di evitare fraintendimenti sul segno delle numerose partite economiche e finanziarie da inserire, si suggerisce all’autorità di inserire, per ciascuna riga di ciascun foglio in cui le società concessionarie</p>

			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.
LG 5.3.1.5	Y0.3 – Previsioni di traffico [...] 5.3.1.5.2: [...] 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 Previsioni Traffico”</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.
LG 5.3.1.6	Y0.4.a – Discontinuità di costo Tg [...] 5.3.1.6.5: [...] Il concessionario è tenuto a motivare e documentare, nella relazione di accompagnamento, l’inserimento di ciascuna discontinuità di costo inserita nel foglio di lavoro Y0.4.a, illustrandone esaurientemente 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 Discontinuità Costo 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.
LG 5.3.1.7	Y0.4.b – PEF Dettaglio Fondi		<u>Annesso Y, foglio di lavoro “Y0.4.b PEF Dettaglio Fondi”</u>

	<p>[...]</p> <p>5.3.1.7.3: Resta fermo che, nel caso in cui il concessionario adotti classificazioni più specifiche, è possibile fornire una corretta rappresentazione delle stesse attraverso specifici fogli di lavoro di appoggio, corredati da adeguata descrizione nella relazione di accompagnamento.</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>LG 5.3.1.8</p>	<p>Y0.4.c. – PEF Dettaglio CCN</p> <p>[...]</p> <p>5.3.1.8.3: Resta fermo che, nel caso in cui il concessionario adotti classificazioni più specifiche, è possibile fornire una corretta rappresentazione delle stesse attraverso specifici fogli di lavoro di appoggio, corredati da adeguata descrizione nella relazione di accompagnamento.</p>		<p><u>Annesso Y, foglio di lavoro “Y0.4.c PEF DettaglioCCN”</u></p> <p><u>Si segnalano numerosi e critici riferimenti errati all’interno del foglio di lavoro, e in particolare:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - La formula nella riga 20 (Ricavi da PEF) non è corretta in quanto riferita a una cella vuota nel foglio PEF; - 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; - 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; - 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; - La formula nella riga 86 (Costi da PEF) non è corretta in quanto riferita a una singola componente del costo del personale;

			<ul style="list-style-type: none"> - 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; - 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; - 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; - La formula nella riga 154 (Costi da PEF) potrebbe essere non corretta in quanto riferita a unicamente ai costi capitalizzati; - La formula nella riga 171 (Costi da PEF) non è corretta in quanto riferita a celle non coerenti con la descrizione della riga; - 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; - 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. <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>LG 5.3.1.9</p>	<p>Y0.4.d – PEF Dettaglio Debito</p> <p>[...]</p> <p>5.3.1.9.5: 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 DettaglioDebito”</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>LG 5.3.1.12</p>	<p>Y0.5 – PR pregressi</p>		<p><u>Annesso Y, foglio di lavoro “Y0.5 PR Pgressi”</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 né 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>LG 5.3.2.1</p>	<p>Fogli di lavoro relativi al Programma degli investimenti – Generalità</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 pianificazione, monitoraggio e rendicontazione adottate.</p>

<p>5.3.2.1.3: Ciascuna delle due tipologie di investimento è compiutamente descritta in tre fogli di lavoro, afferenti rispettivamente: (i) alla spesa lorda programmata, (ii) ai contributi eventualmente associati e (iii) alle eventuali dismissioni previste entro la scadenza della concessione.</p> <p>[...]</p> <p>5.3.2.1.5: Il concessionario è tenuto a motivare e documentare, nella relazione di accompagnamento, l’inserimento di ciascun importo specifico inserito nei fogli di lavoro afferenti al Programma degli investimenti, illustrandone esaustivamente i criteri di quantificazione, con il supporto – ove necessario – di eventuali fogli di lavoro di appoggio, in formato editabile e aperti nelle formule di calcolo.</p> <p>5.3.2.1.6: Per consentire all’Autorità di effettuare le proprie valutazioni su dati caratterizzati da adeguata chiarezza, si richiede ai concessionari il massimo dettaglio di ciascuna delle fattispecie sopra illustrate per tutti gli interventi oggetto di programmazione.</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 segnali 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, così da garantire sostenibilità operativa, coerenza con i sistemi informativi esistenti e un effettivo bilanciamento tra oneri richiesti e benefici informativi.</p>
---	--	--

	<p>5.3.2.1.7: Si raccomanda la riconciliazione di tutte le opere presenti nel programma degli investimenti con quanto indicato nelle pattuizioni convenzionali, ed in particolare con il contenuto degli annessi relativi al cronoprogramma e al piano economico finanziario. La riconciliazione degli investimenti è indispensabile per la formazione e la corretta rappresentazione delle capex, pertanto, si richiede anche la previsione di un foglio di lavoro di quadratura in allegato alla Relazione di accompagnamento del piano economico finanziario.</p>		
<p>LG 5.3.2.2</p>	<p>Fogli di lavoro relativi al Programma degli investimenti – Y1.1, Y1.2, Y1.3 – Programma degli investimenti recuperabili in tariffa</p> <p>5.3.2.2.1: 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 style="padding-left: 40px;">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>		
LG 5.3.2.3	Fogli di lavoro relativi al Programma degli investimenti – Y1.4, Y1.5, Y1.6 – Programma degli investimenti non recuperabili in tariffa		Si vedano i commenti alla misura 5.3.2.2 delle Linee Guida.
LG 5.3.3.6, 5.4.3	C5 – Tk – Calcolo Poste figurative		<p><u>Annesso 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 e potenzialmente atto a inficiare 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"> • 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.

			<ul style="list-style-type: none"> • Il punto 6 della delibera 241/2025 specifica che alle componenti delle poste figurative viene applicato il seguente ordine di priorità decrescente fino all’azzeramento dei saldi: (i) componente remunerata al TIR; (ii) componente remunerata al WACC e (iii) componente remunerata al costo del debito (Rd). • 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. • 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 più basso, ossia al costo del debito.</u> Ciò emerge ad esempio 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"> ○ 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; ○ 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
--	--	--	--

			<p>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.</p> <p>È evidente che tale errata implementazione risulta incoerente con le stesse finalità della Delibera 241/2025 e introduce un elemento di incertezza e penalizzazione retroattiva nei confronti dei concessionari, non garantendo la salvaguardia dei rendimenti riconosciuti su tali asset, bensì riducendone arbitrariamente il tasso di remunerazione riconosciuto.</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>LG 5.3.6.1</p>	<p>Calcolo degli indicatori di equilibrio economico-finanziario – Schema di calcolo degli indicatori</p>		<p><u>Annesso 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"> - Non appare chiaro lo scopo delle colonne G, H, I, originariamente nascoste nel modello, che non si riferiscono ad alcun anno; - Le righe 33 e 50 escludono non considerano tutte le voci di rettifica a vantaggio/svantaggio del concessionario; - La cella M52 riporta una formula diversa rispetto alle altre celle della medesima riga; - <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>

			<ul style="list-style-type: none">- 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; <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>
--	--	--	---