

CONCLUSIONE DEL PROCEDIMENTO AVVIATO CON DELIBERA N. 6/2026 DEL 5 FEBBRAIO 2026, RECANTE “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.”

RELAZIONE ISTRUTTORIA DEGLI UFFICI

8 luglio 2026

ART

SOMMARIO

INDICE	2
INDICE DELLE ABBREVIAZIONI	3
1. PROCEDIMENTO	5
2. ESITI DELLA CONSULTAZIONE	10
CONCLUSIONI	40

INDICE

1. PROCEDIMENTO	5
1.1. Inquadramento normativo	5
1.2. Il procedimento avviato con delibera n. 6/2026	7
1.3. Oggetto del procedimento	7
2. ESITI DELLA CONSULTAZIONE	10
2.1. Osservazioni sul Documento di consultazione – Allegato A	11
2.1.1. Aspetti generali	11
2.1.2. Misura 2 - Finalità	11
2.1.3. Misura 3 – Entrata in vigore	13
2.1.4. Misura 4 – Obblighi di separazione contabile	16
2.1.5. Misura 5 – Criteri di allocazione	22
2.1.6. Misura 6 – Obblighi informativi all’Autorità	24
2.1.7. Misura 7 e 8 – Obblighi informativi all’Autorità per l’elaborazione, l’aggiornamento o la revisione del PEF e Obblighi informativi all’Autorità per l’adeguamento annuale dei livelli tariffari	26
2.2. Osservazioni sul Documento di consultazione – Annesso LG	30
2.2.1. Capitolo 2 – Aspetti generali	30
2.2.2. Capitolo 3 – Obblighi informativi all’Autorità	31
2.2.3. Capitolo 4 – Contabilità regolatoria	31
2.2.4. Capitolo 5 – Strumenti di costruzione tariffaria	35
2.3. Osservazioni sul Documento di consultazione – Annesso X	36
2.4. Osservazioni sul Documento di consultazione – Annesso Y	37
2.5. Osservazioni sul Documento di consultazione – Annesso Z	39
CONCLUSIONI	40

INDICE DELLE ABBREVIAZIONI

AISCAT	<i>Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori</i>
ART o Autorità	<i>Autorità di regolazione dei trasporti</i>
CAL	<i>Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.</i>
CIN	<i>Capitale investito netto</i>
Codice	<i>Codice dei contratti pubblici di cui al d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36</i>
IAS	<i>International Accounting Standards</i>
IFRS	<i>International Financial Reporting Standards</i>
ITA GAAP	<i>Italian Generally Accepted Accounting Principles</i>
MEF	<i>Ministero dell'economia e delle finanze</i>
MIT	<i>Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (precedentemente Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, MIMS)</i>
NARS	<i>Nucleo di consulenza per l'Attuazione delle linee guida per la Regolazione dei Servizi di pubblica utilità</i>
OIC	<i>Organismo Italiano di Contabilità</i>
PEF	<i>Piano Economico Finanziario</i>
PFR	<i>Piano Finanziario Regolatorio</i>
SIMOT	<i>Sistema di monitoraggio dati dei trasporti</i>
SIVCA	<i>Sistema informatico per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali</i>
START 2024	<i>Sistema tariffario approvato con delibera n. 241/2025 del 19 dicembre 2025 per le concessioni autostradali affidate entro il 31 dicembre 2024</i>
START 2025	<i>Sistema tariffario approvato con delibera n. 240/2025 del 19 dicembre 2025 per nuove concessioni affidate a decorrere dal 1° gennaio 2025</i>
TIR	<i>Tasso interno di rendimento</i>
WACC	<i>Weighted Average Cost of Capital</i>

1. PROCEDIMENTO

1.1. Inquadramento normativo

Il d.l. 201/2011, all'art. 37, comma 3, lettera b), stabilisce che l'Autorità *“determina i criteri per la redazione della contabilità delle imprese regolate e può imporre, se necessario per garantire la concorrenza, la separazione contabile e societaria delle imprese integrate”*.

Le società concessionarie autostradali ricadono fra le imprese regolate dall'Autorità. Come noto, con particolare riferimento al settore autostradale, la competenza dell'Autorità è delineata nell'articolo 37, comma 2, del d.l. 201/2011, come modificato dall'art. 16 del d.l. 109/2018 (c.d. “decreto Genova”) e dall'art. 16 della L. 16 dicembre 2024, n. 193 (Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023), in base al quale:

“L'Autorità è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed in particolare provvede:

a) a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali, fatte salve le competenze dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali di cui all'articolo 36 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, nonché in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci in ambito nazionale, locale e urbano anche collegata a stazioni, aeroporti e porti ad esclusione del settore dell'autotrasporto merci;

b) a definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori;

c) a verificare la corretta applicazione da parte dei soggetti interessati dei criteri fissati ai sensi della lettera b);

(...)

e) a definire, in relazione ai diversi tipi di servizio e alle diverse infrastrutture, il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture di trasporto e a dirimere le relative controversie; sono fatte salve le ulteriori garanzie che accrescano la protezione degli utenti che i gestori dei servizi e delle infrastrutture possono inserire nelle proprie carte dei servizi;

(...)

g) con particolare riferimento al settore autostradale, a stabilire per le concessioni affidate fino al 31 dicembre 2024, nonché per quelle di cui all'articolo 43, comma 1 e, per gli aspetti di competenza, comma 2 sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del price cap, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per ciascuna concessione; a definire gli schemi di concessione da inserire nei bandi di gara relativi alla gestione o costruzione; a definire gli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per le nuove concessioni nonché per quelle di cui all'articolo 43, comma 1 e, per gli aspetti di competenza, comma 2; a definire gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, allo scopo di promuovere una gestione plurale sulle diverse tratte e stimolare la concorrenza per confronto;

g-bis) con particolare riferimento al settore autostradale, per le nuove concessioni affidate a decorrere dal 1° gennaio 2025: a stabilire il sistema tariffario per la definizione delle tariffe basato sul modello del price-cap, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per ciascuna concessione; a definire, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministero dell'economia e delle finanze, uno schema di bando-tipo di concessione e uno schema di convenzione-tipo, anche con riferimento agli affidamenti in house; a esprimere il parere di competenza sulla proposta di affidamento in relazione agli affidamenti con gara e in house nonché sugli aggiornamenti o sulle revisioni

delle convenzioni autostradali; a definire gli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per le nuove concessioni; a definire gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, allo scopo di promuovere una gestione plurale sulle diverse tratte e di stimolare la concorrenza per confronto.”

Con specifico riferimento alla pianificazione economico-finanziaria, rileva poi l'art. 43 del medesimo d.l. 201/2011, anch'esso innovato dal “decreto Genova” e dalla Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023, che reca:

“1. Gli aggiornamenti o le revisioni delle convenzioni autostradali vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto, laddove comportino variazioni o modificazioni al piano degli investimenti ovvero ad aspetti di carattere regolatorio a tutela della finanza pubblica, sono trasmessi, previo adeguamento del testo convenzionale alle eventuali prescrizioni formulate dall'Autorità di regolazione dei trasporti per i profili di competenza di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g), in merito all'individuazione dei sistemi tariffari, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al CIPE che, sentito il NARS, si pronuncia entro trenta giorni e, successivamente, approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dalla avvenuta trasmissione dell'atto convenzionale ad opera dell'amministrazione concedente.

2. Gli aggiornamenti o le revisioni delle convenzioni autostradali vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto che non comportano le variazioni o le modificazioni di cui al comma 1 sono approvate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dall'avvenuta trasmissione dell'atto convenzionale ad opera dell'amministrazione concedente.

2-bis. Nei casi di cui ai commi 1 e 2 il concedente, sentita l'Autorità di regolazione dei trasporti, verifica l'applicazione dei criteri di determinazione delle tariffe, anche con riferimento all'effettivo stato di attuazione degli investimenti già inclusi in tariffa.”

Per focalizzare l'attenzione sulla disciplina contabile, si rileva che la disciplina recentemente introdotta con il Capo I della Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023, rubricato “*Disposizioni in tema di riordino delle concessioni autostradali*”, stabilisce, all'art. 1, comma 2, che “*alle concessioni autostradali si applicano le disposizioni del libro IV, parte II, del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, come integrate e specificate dalle disposizioni del presente capo, che costituiscono norme speciali di settore*”.

In materia di separazione contabile e contabilità regolatoria, fra le disposizioni del Codice dei contratti pubblici (di seguito: Codice), rilevano in particolare:

- a) L'art. 177, comma 5, che reca: “*L'assetto di interessi dedotto nel contratto di concessione deve garantire la conservazione dell'equilibrio economico-finanziario, intendendosi per tale la contemporanea presenza delle condizioni di convenienza economica e sostenibilità finanziaria. L'equilibrio economico-finanziario sussiste quando i ricavi attesi del progetto sono in grado di coprire i costi operativi e i costi di investimento, di remunerare e rimborsare il capitale di debito e di remunerare il capitale di rischio*”;
- b) L'art. 178, comma 2, che reca: “*Per le concessioni ultraquinquennali, la durata massima della concessione non supera il periodo di tempo in cui si può ragionevolmente prevedere che il concessionario recuperi gli investimenti effettuati nell'esecuzione dei lavori o dei servizi, insieme con un ritorno sul capitale investito, tenuto conto degli investimenti necessari per conseguire gli obiettivi contrattuali specifici assunti dal concessionario per rispondere alle esigenze riguardanti, ad esempio, la qualità o il prezzo per gli utenti ovvero il perseguimento di elevati standard di sostenibilità ambientale*”;

Lo stesso art. 1 della L. 193/2024, al comma 3, definisce il piano economico-finanziario (PEF) come “*il documento annesso alla convenzione, nel quale sono rappresentati i presupposti e le condizioni per l'equilibrio economico-finanziario del rapporto concessorio*”.

Riguardo alla medesima L. 193/2024, rilevano, infine, per quanto di interesse in riferimento alla materia in questione:

- le competenze dell'Autorità – sia in ordine agli affidamenti *in house* (art. 5) che agli affidamenti con gara (art. 9) relativi alle nuove concessioni – con riferimento all'espressione del proprio parere vincolante sulla proposta di affidamento, corredata della proposta di convenzione e del relativo PEF, nonché su ogni susseguente aggiornamento periodico, definito con apposito atto aggiuntivo;

- le prerogative ART in merito alla fissazione e all'aggiornamento delle tariffe autostradali, sancite all'art. 12;
- i poteri dell'Autorità nell'ambito delle disposizioni applicabili alle concessioni in essere, di cui all'art. 14.

1.2. Il procedimento avviato con delibera n. 6/2026

Con la delibera n. 6/2026 del 5 febbraio 2026, l'Autorità ha avviato il procedimento e indetto la correlata consultazione per la 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, lettere g) e g-bis), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, definendo il termine per la conclusione della consultazione in data 6 marzo 2026 e il termine per la conclusione del procedimento in data 30 aprile 2026.

A seguito della nota prot. ART n. 11086/2026 del 18 febbraio 2026, con la quale l'Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori (AISCAT) ha chiesto una proroga di trentacinque giorni del termine della consultazione e dei chiarimenti, l'Autorità ha adottato la delibera n. 23/2026 del 22 marzo 2026, posticipando al 30 marzo 2026 il termine per la presentazione di osservazioni e contributi, e al 1° giugno 2026 il termine di conclusione dell'indicato procedimento.

Infine, considerata la numerosità e la complessità dei contributi pervenuti, gli approfondimenti istruttori conseguenti, nonché le rilevanti finalità del procedimento, con la delibera n. 89/2026 del 27 maggio 2026 l'Autorità ha ritenuto necessario prorogare al 10 luglio 2026 il termine per la conclusione del procedimento, al fine di consentire il completamento degli approfondimenti istruttori necessari, assicurando al contempo che la durata complessiva dello stesso resti contenuta entro limiti ragionevoli.

1.3. Oggetto del procedimento

Il presente procedimento si riferisce alla ridefinizione degli schemi di separazione contabile e contabilità regolatoria, alla predisposizione di adeguati strumenti di costruzione tariffaria e pianificazione economico-finanziaria per le concessioni autostradali, nonché al relativo monitoraggio, facendo seguito all'approvazione da parte dell'Autorità:

- con **delibera n. 240/2025 del 19 dicembre 2025**, del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g-bis), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 (di seguito: Sistema tariffario ART per nuove concessioni affidate dal 1° gennaio 2025 o START 2025).
- con **delibera n. 241/2025 del 19 dicembre 2025**, dell'aggiornamento del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 (di seguito: Sistema tariffario ART per concessioni vigenti al 31 dicembre 2024 o START 2024).

Esso si inserisce pertanto nel più ampio contesto regolatorio dei due procedimenti, afferenti alla definizione dei Sistemi tariffari, rispettivamente avviati:

- con delibera ART n. 62/2024 del 15 maggio 2024, che reca *"Aggiornamento del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lett. g), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla l. 22 dicembre 2011, n. 214. Avvio del procedimento"*;
- con delibera ART n. 74/2025 del 15 maggio 2025, che reca *"Definizione del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g-bis), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Avvio del procedimento e indizione di una consultazione"*.

Ne consegue che l'*output* del procedimento debba essere costituito da:

- 1) misure regolatorie finalizzate, con riferimento alla fornitura di informazioni all'Autorità nell'ambito dell'esercizio delle proprie funzioni con riferimento al settore autostradale, a definirne: (i) i principi e le finalità, (ii) l'ambito di applicazione, (iii) le procedure, (iv) gli obblighi a carico degli *stakeholders*, ivi incluso il relativo quadro sanzionatorio in caso di mancata fornitura o di incompletezza/inadeguatezza delle informazioni raccolte;

- 2) adeguamento degli attuali schemi di separazione contabile e contabilità regolatoria, nonché degli strumenti di costruzione e monitoraggio tariffario ed economico-finanziario delle concessioni (PFR, PEF), corredati dalle Linee Guida per la relativa compilazione, secondo le seguenti specifiche:

A - Format di contabilità regolatoria

Si è ritenuto necessario definire una nuova e aggiornata disciplina di separazione contabile e contabilità regolatoria, dotata di adeguate istruzioni operative, idonea a consentire all'Autorità l'esercizio delle proprie prerogative, tenendo altresì conto delle osservazioni pervenute dagli *stakeholders* nell'ambito della consultazione oggetto del presente procedimento, e basata su:

- 1) definizione di nuovi schemi contabili, mantenendo la compatibilità – ove possibile – con le attuali schede SIVCA, ma basati su una più completa ed esaustiva riclassificazione del bilancio di esercizio (nelle sue componenti essenziali: conto economico, stato patrimoniale), inclusiva di appositi prospetti di dettaglio e riconciliazione con il bilancio di esercizio stesso, prevedendo l'allocazione delle componenti economiche e patrimoniali alle singole attività autostradali, accessorie e non pertinenti, partitamente per i singoli tronchi autostradali;
- 2) adeguamento/integrazione degli schemi per l'acquisizione dei dati tecnici e dei dati di traffico necessari per le analisi dell'Autorità, in prima istanza con riferimento all'applicazione tariffaria e all'efficienza gestionale, ma tenendo anche conto della progressiva possibilità di estensione alle *performances* del concessionario (almeno con riguardo alla disponibilità dell'infrastruttura), alla modulazione tariffaria e alla definizione degli ambiti ottimali di gestione.

B - Format di costruzione tariffaria

Per assicurare l'esercizio delle competenze dell'Autorità in termini di valutazione sulle proposte di elaborazione, aggiornamento e revisione dei Piani economico-finanziari afferenti alle concessioni autostradali, si è ritenuto necessario aggiornare i *format* di costruzione tariffaria, tenendo altresì conto delle osservazioni pervenute dagli *stakeholders* nell'ambito della consultazione oggetto del presente procedimento, con l'approntamento di adeguate istruzioni operative relativamente a:

- 1) moduli di acquisizione di dati tecnici ed economici definiti in coerenza con i nuovi *format* di CoReg (vedi *infra*), ma caratterizzati da un livello di dettaglio adeguato alle esigenze istruttorie;
- 2) una serie di moduli e sottomoduli di costruzione tariffaria, dedicati all'implementazione semi-automatica delle misure afferenti al Sistema tariffario, da alimentare con le informazioni acquisite dagli *stakeholders* e finalizzati a restituire come *output*, in maniera parzialmente automatica, i seguenti documenti, con il livello di dettaglio necessario per assicurare lo svolgimento dell'istruttoria ART:
 - il PEF e il PFR elaborati secondo gli schemi di cui all'Annesso Y;
 - gli indicatori di equilibrio economico-finanziario, a partire dalle informazioni contenute nei PEF/PFR e sulla base dei criteri definiti dall'Autorità;
- 3) l'obbligo di redigere una relazione di accompagnamento, che contenga adeguate informazioni in merito alle scelte operate dal concessionario nell'elaborazione del PEF/PFR.

C - Format di monitoraggio annuale

Per assicurare l'esercizio delle competenze dell'Autorità in termini di valutazione sulle proposte di adeguamento annuale dei livelli tariffari, si è ritenuto necessario predisporre una serie di moduli di monitoraggio annuale in seguito all'implementazione delle pertinenti misure del Sistema tariffario ART, tenendo altresì conto delle osservazioni pervenute dagli *stakeholders* nell'ambito della consultazione oggetto del presente procedimento e finalizzati, in particolare, a tener conto dell'evoluzione:

- 1) della componente tariffaria di gestione, in relazione all'andamento degli eventuali oneri incrementali e della qualità dei servizi offerti, in applicazione del meccanismo premi/penalità previsto dal Sistema tariffario;
- 2) della componente tariffaria di costruzione, in relazione all'effettiva realizzazione degli investimenti, con un livello di dettaglio adeguato all'esercizio delle pertinenti funzioni di vigilanza.

D - Linee Guida per la compilazione

Per assicurarne la corretta implementazione da parte dei soggetti regolati, si è ritenuto necessario – tenendo altresì conto delle osservazioni pervenute dagli *stakeholders* nell’ambito della consultazione oggetto del presente procedimento – predisporre Linee Guida contenenti le istruzioni operative per la compilazione dei *format* di contabilità regolatoria, di costruzione tariffaria e di monitoraggio annuale predisposte dall’Autorità sulla base di quanto evidenziato *supra*.

Le specifiche tecniche contenute nelle Linee Guida, che rappresentano istruzioni operative utili alle società concessionarie autostradali nell’applicazione delle disposizioni del Sistema tariffario ART, costituiscono il riferimento da parte degli Uffici dell’Autorità per l’esercizio delle proprie prerogative in ordine alla verifica, anche in sede di ispezione, della corretta applicazione da parte delle imprese delle suddette disposizioni, ferma restando la prevalenza delle disposizioni dell’Allegato A e dei Sistemi tariffari applicabili.

Le Linee Guida – che sono da considerarsi, tenendo conto degli esiti derivanti dalla prassi applicativa, un documento suscettibile di eventuali adeguamenti per mezzo di apposita delibera dell’Autorità medesima – includono, oltre alla parte introduttiva (Capitolo 1), i seguenti contenuti:

- Capitolo 2: aspetti generali;
- Capitolo 3: obblighi informativi all’Autorità;
- Capitolo 4: contabilità regolatoria;
- Capitolo 5: strumenti di costruzione tariffaria;
- Capitolo 6: strumenti di monitoraggio annuale.

2. ESITI DELLA CONSULTAZIONE

Al fine di facilitare la lettura della presente relazione istruttoria, si precisa che nel testo si adotterà la seguente nomenclatura:

- sarà denominato **“Documento di consultazione – Allegato A”** il documento contenente le misure di regolazione posto in consultazione con la delibera n. 6/2026;
- sarà denominato **“Documento di consultazione – Annesso LG”** il documento contenente le Linee guida per la compilazione dei format di contabilità regolatoria, di costruzione tariffaria e di monitoraggio annuale posto in consultazione con la delibera n. 6/2026;
- sarà denominato **“Documento di consultazione – Annesso X”** il documento contenente gli schemi di contabilità regolatoria posto in consultazione con la delibera n. 6/2026;
- sarà denominato **“Documento di consultazione – Annesso Y”** il documento contenente il *tool* di costruzione tariffaria quinquennale posto in consultazione con la delibera n. 6/2026;
- sarà denominato **“Documento di consultazione – Annesso Z”** il documento contenente il *tool* di monitoraggio annuale dei livelli tariffari posto in consultazione con la delibera n. 6/2026;
- sarà invece denominato **“Allegato A”** il documento contenente le misure di regolazione di cui, in esito all’attività istruttoria svolta, si propone l’adozione come allegato alla delibera di conclusione del procedimento di cui trattasi;
- sarà invece denominato **“Annesso LG”** il documento contenente le Linee guida per la compilazione dei format di contabilità regolatoria, di costruzione tariffaria e monitoraggio annuale di cui, in esito all’attività istruttoria svolta, si propone l’adozione come allegato alla delibera di conclusione del procedimento di cui trattasi;
- sarà invece denominato **“Annesso X”** il documento contenente gli schemi di contabilità regolatoria di cui, in esito all’attività istruttoria svolta, si propone l’adozione come allegato alla delibera di conclusione del procedimento di cui trattasi;
- sarà invece denominato **“Annesso Y”** il documento contenente il *tool* di costruzione tariffaria quinquennale di cui, in esito all’attività istruttoria svolta, si propone l’adozione come allegato alla delibera di conclusione del procedimento di cui trattasi;
- sarà invece denominato **“Annesso Z”** il documento contenente il *tool* di monitoraggio annuale dei livelli tariffari di cui, in esito all’attività istruttoria svolta, si propone l’adozione come allegato alla delibera di conclusione del procedimento di cui trattasi;

Ciò premesso, nel prosieguo della presente relazione si darà conto della fase istruttoria finale del procedimento, ossia:

- delle osservazioni e/o proposte formulate, in merito ai contenuti del Documento, dai partecipanti alla consultazione svolta, che sono risultati essere: Autostrada Alto Adriatico S.p.A. (AAA), Autostrada dei Fiori S.p.A. (AdF), Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori (AISCAT), Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. (APL), Autostrade per l’Italia S.p.A. (ASPI), Autostrada Asti-Cuneo S.p.A. (AT-CN), Autovia Padana S.p.A. (AP), Società di progetto BreBeMi S.p.A. (BreBeMi), Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. (BVVP), Concessioni Autostradali Venete S.p.A. (CAV), Concessioni del Tirreno S.p.A. (CdT), Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A. (Mi-Se), Società Autostrada Ligure Toscana p.a (SALT), Società Autostrada Torino-Alessandria-Piacenza S.p.A. (SATAP A4), Società Autostrade Valdostane S.p.A. (SAV), Società Italiana Traforo Autostradale del Frejus S.p.A. (SITAF) e Tangenziale Esterna S.p.A. (TE);
- delle motivate valutazioni degli Uffici riguardo alle suddette osservazioni e/o proposte.

2.1. Osservazioni sul Documento di consultazione – Allegato A

2.1.1. Aspetti generali

L'analisi dei contributi pervenuti nell'ambito della consultazione evidenzia, quale elemento centrale e qualificante, la piena adesione dei rispondenti circa la validità degli obiettivi perseguiti dall'Autorità. Il riconoscimento della necessità di rafforzare il presidio dei principi di trasparenza, verificabilità e controllo a supporto delle attività regolatorie configura, più che un mero assenso formale, la condivisione del presupposto essenziale e del punto di partenza comune per l'intero processo di definizione di schemi e modelli.

Tale convergenza di vedute appare evidentemente orientata alla definizione di un quadro informativo che risulti finalmente completo, omogeneo e coerente rispetto alle complessità intrinseche ai procedimenti tariffari e alle attività di monitoraggio. In questa prospettiva, l'introduzione di obblighi strutturati e di un set informativo articolato, comprensivo di moduli di acquisizione dati e di strumenti specifici di ausilio alla costruzione tariffaria e al monitoraggio, viene correttamente recepita come una direttrice funzionale a garantire una rappresentazione solida e affidabile delle dinamiche economico-finanziarie delle concessioni.

In tale contesto, occorre prendere atto delle numerose e articolate osservazioni tecniche e riserve operative presentate dai rispondenti (vedi *infra*), le quali sono da intendersi come un contributo collaborativo volto a perfezionare la declinazione operativa delle finalità riconosciute. L'obiettivo comune deve infatti rimanere quello di pervenire alla definizione di misure, schemi contabili e istruzioni operative che, superando le criticità della fase di prima applicazione, migliorino sensibilmente l'efficacia dei Sistemi tariffari ART. La solidità di questo punto di partenza rappresenta la condizione necessaria affinché il nuovo *framework* regolatorio, introdotto con le delibere n. 240-241/2025, possa assicurare certezza applicativa e stabilità regolatoria, a beneficio dell'intero sistema.

2.1.2. Misura 2 - Finalità

Osservazioni pervenute

La Misura 2 – Finalità definisce gli aspetti essenziali del nuovo sistema informativo regolatorio. Sebbene emerga, dalla lettura dei contributi pervenuti ad esito della consultazione oggetto del presente procedimento, che l'esigenza di trasparenza sia un obiettivo condiviso da tutti gli *stakeholders*, per molti di essi il passaggio al nuovo *framework* configurerebbe una discontinuità tale da richiedere una revisione strutturale dei processi aziendali, facendo emergere la necessità di una applicazione graduale.

Con riguardo alle finalità del provvedimento (Misure 2.1, 2.2, 2.3), il settore sottolinea la necessità di una *roadmap* di attuazione progressiva delle misure. L'implementazione di nuovi sistemi di contabilità analitica, i processi di riclassificazione delle grandezze economico-patrimoniali e le modalità strutturate di rendicontazione regolatoria, inclusive peraltro di nuovi obblighi di certificazione, non sarebbero infatti asseritamente compatibili con un'applicazione immediata delle nuove misure, presentando il rischio di ricostruzioni *ex post*, soluzioni transitorie e approcci non omogenei.

Inoltre, il settore considera imprescindibile che i costi di adeguamento (ricorrenti e non) siano pienamente recuperabili in tariffa, secondo criteri chiari e predeterminati, in quanto oneri indotti direttamente da nuovi obblighi regolatori.

Per quanto attiene alla pubblicazione dei dati in forma anonima (Misura 2.4), viene sottolineato che, data l'eterogeneità del mercato e il numero esiguo di operatori, sussiste un elevato rischio di re-identificazione indiretta attraverso l'incrocio di variabili economiche e tecniche, che comprometterebbe la riservatezza industriale, generando inoltre confronti asseritamente impropri fra gli operatori, con conseguenti effetti reputazionali. Emerge pertanto la necessità di prevedere, in caso di assoluta necessità di pubblicazione di informazioni, l'adozione di criteri chiari e predeterminati che ne delimitino il perimetro, il livello di aggregazione e le finalità, privilegiando dati aggregati o indicatori sintetici, al fine di bilanciare le legittime aspettative di trasparenza con la riservatezza, la corretta interpretabilità e la proporzionalità.

Con particolare riguardo alla condivisione con altri soggetti delle informazioni raccolte da ART (Misura 2.5):

- tutti i rispondenti criticano la genericità della nozione di "soggetto competente", in assenza di un espresso rinvio a disposizioni specifiche e di una definizione chiara e circoscritta dei soggetti destinatari, delle finalità e delle modalità operative di condivisione;

- viene inoltre citato esplicitamente il rischio di “doppio binario” informativo fra ART e concedente, evidenziando conseguentemente la necessità di coordinamento e armonizzazione dei flussi ART con i flussi SIVCA già esistenti, per evitare duplicazioni di onere amministrativo e conseguenti costi.

Con riferimento a puntuali osservazioni pervenute da alcuni concessionari, si evidenzia che

- relativamente alle finalità del provvedimento (Misure 2.1, 2.2, 2.3), a differenza dei soggetti che richiedono un generico “congruo periodo” di transizione:
 - ASPI – soggetto che ha già avviato un progetto interno finalizzato all’implementazione di un modello di contabilità regolatoria – quantifica esplicitamente la necessità di un periodo di adeguamento pluriennale, non inferiore a tre anni, poiché detto adeguamento implica una ristrutturazione sostanziale dei sistemi informativi e dei processi amministrativo-contabili, con conseguente attivazione di presidi organizzativi e rafforzamento della struttura operativa;
 - AAA – soggetto affidatario *in house* – propone: (i) l’applicazione delle misure sulla Co.Reg. a partire dal 1° gennaio 2028, che costituirebbe l’anno base del proprio prossimo periodo regolatorio (2030-2034); (ii) l’applicazione delle misure relative al PEF a partire dal medesimo prossimo periodo regolatorio (2030-2034);
- relativamente alla tutela della riservatezza (Misura 2.4) alcuni concessionari evidenziano esplicitamente che la diffusione di dati disaggregati potrebbe ledere la riservatezza non solo del concessionario, ma anche delle controparti coinvolte (dipendenti e fornitori);
- relativamente alla condivisione delle informazioni (Misura 2.5) alcuni concessionari aggiungono una richiesta perentoria di escludere la condivisione dei dati con qualunque soggetto terzo che non sia il Ministero concedente, in assenza di una base normativa espressa.

Valutazioni

Le osservazioni non appaiono condivisibili nella parte in cui propongono un differimento generalizzato dell’applicazione del nuovo impianto informativo al prossimo periodo regolatorio. Si evidenzia, infatti, che il procedimento avviato dall’Autorità trae origine dalla constatazione che l’attuale sistema informativo del settore non consente un presidio pienamente efficace delle grandezze regolatorie, della riconciliazione tra bilancio e PEF/PFR, della coerenza delle poste economiche e patrimoniali, della verificabilità degli investimenti e della tenuta dell’equilibrio economico-finanziario delle concessioni. Ne consegue che un rinvio integrale al successivo periodo regolatorio determinerebbe, di fatto, il protrarsi delle criticità che il procedimento è finalizzato a superare.

In tale prospettiva, gli schemi di contabilità regolatoria di cui all’Annesso X costituiscono un *format* puntuale e stabile, idoneo ad assicurare omogeneità, tracciabilità e confrontabilità delle informazioni. Tali schemi, tuttavia, non devono essere intesi come strumenti statici, essendo suscettibili di evoluzioni e miglioramenti alla luce delle prime evidenze applicative e degli esiti delle raccolte informative.

Analogamente, i *tool* di costruzione tariffaria e monitoraggio di cui rispettivamente agli Annessi Y e Z rappresentano strumenti operativi di ausilio anche per gli stessi concessionari, in quanto finalizzati a supportare la predisposizione di PEF e PFR coerenti con il modello regolatorio ART, riducendo il rischio di errori, incrementando la standardizzazione dei dati e velocizzando le istruttorie. Allo stesso modo, anche tali strumenti potranno essere oggetto di successivi affinamenti, mediante attività di *auditing* tecnico, semplificazione e miglioramento dell’esperienza d’uso.

Ciò posto, si ritiene condivisibile l’esigenza, rappresentata dai rispondenti, di accompagnare l’entrata in vigore del nuovo *framework* con una fase iniziale di applicazione progressiva e metodologicamente presidiata. Tale fase deve essere intesa non come differimento dell’efficacia del sistema, ma come modalità ordinata di implementazione, volta a consentire il progressivo allineamento dei sistemi contabili, informativi e organizzativi dei concessionari, salvaguardando al contempo l’esigenza dell’Autorità di acquisire tempestivamente dati completi, verificabili e coerenti. In particolare, appare ragionevole prevedere un regime di prima applicazione espressamente riferito al Fascicolo di contabilità regolatoria relativo all’esercizio 2026, la cui trasmissione all’Autorità deve avvenire entro il 15 luglio 2027.

Tale soluzione consente di evitare sia un rinvio generalizzato del nuovo sistema, che svuoterebbe la portata del procedimento, sia un’applicazione “non governata” delle misure, che potrebbe produrre ricostruzioni disomogenee o meramente formali. Si ritiene inoltre utile accompagnare la pubblicazione delle Misure con l’impegno ad adottare specifici strumenti di supporto applicativo, quali: (i) eventi informativi volti a illustrare i Sistemi tariffari afferenti alle concessioni autostradali e i correlati strumenti di contabilità regolatoria, pianificazione economico-finanziaria e monitoraggio; (ii) una sezione dedicata del sito istituzionale; (iii) un modulo *online* per le richieste di chiarimento; (iv) la

pubblicazione di FAQ per le questioni di interesse generale e (v) un servizio di *help desk* tecnico con casella e-mail dedicata.

Con riferimento ai costi di adeguamento derivanti dai nuovi obblighi regolatori, si ritiene condivisibile che possano essere considerati ai fini tariffari, secondo criteri chiari, predeterminati e verificabili. Tale riconoscimento dovrà tuttavia essere circoscritto agli oneri effettivamente necessari per l'adeguamento ai nuovi obblighi informativi, contabili e regolatori, evitando il riconoscimento di costi non pertinenti, non efficienti o comunque riconducibili a ordinarie esigenze di evoluzione dei sistemi aziendali. È stato pertanto chiarito, all'interno della Misura 2, punto 6, che i costi operativi e di capitale a carico delle società concessionarie autostradali derivanti dall'adempimento degli obblighi informativi di cui al presente provvedimento, sono valutati ai fini dell'eventuale riconoscimento in tariffa ove pertinenti, efficienti, adeguatamente documentati. A tal fine, la documentazione a supporto dovrà consentire di distinguere, ove rilevante, tra costi *una tantum* di avvio, costi ricorrenti di gestione, investimenti in sistemi informativi, attività di consulenza, attività interne e ulteriori componenti di costo, evidenziandone il nesso diretto con gli obblighi introdotti e la relativa ragionevolezza economica.

Con riferimento alle osservazioni pervenute sulla pubblicazione dei dati in forma anonima, si prende atto che, in un mercato caratterizzato da un numero limitato di operatori e da una significativa eterogeneità delle concessioni, la mera anonimizzazione dei dati potrebbe non essere sempre sufficiente a escludere il rischio di re-identificazione indiretta, soprattutto nel caso di informazioni economiche, patrimoniali, tecniche o gestionali particolarmente granulari. Si ritiene pertanto opportuno precisare che l'eventuale pubblicazione di dati raccolti nell'ambito del sistema informativo regolatorio avverrà nel rispetto dei principi di proporzionalità, necessità, riservatezza e corretta interpretabilità delle informazioni. In particolare, la Misura 2, punto 4 è stata integrata definendo meglio il perimetro delle informazioni pubblicabili, il livello di aggregazione dei dati e le finalità della pubblicazione. In ogni caso, l'Autorità favorirà la pubblicazione di dati aggregati, indicatori sintetici, *benchmark* non riconducibili al singolo operatore o rappresentazioni statistiche idonee a bilanciare le esigenze di trasparenza con la tutela della riservatezza industriale e commerciale.

Si è ritenuto opportuno chiarire meglio il riferimento a "*soggetto competente*", in particolare precisando che la condivisione delle informazioni raccolte dall'Autorità potrà avvenire esclusivamente nei confronti di soggetti pubblici istituzionalmente competenti, in presenza di una base normativa o regolatoria idonea, e limitatamente alle informazioni necessarie per l'esercizio delle rispettive funzioni.

Con riferimento al rischio di duplicazione dei flussi informativi tra ART e concedente, si osserva che i flussi verso ART e quelli verso MIT/CAL rispondono a finalità non integralmente coincidenti e non sono, pertanto, pienamente sovrapponibili. I flussi informativi dell'Autorità sono funzionali all'esercizio delle prerogative regolatorie, con particolare riferimento alla verifica di conformità tariffaria, all'ammissibilità dei costi, alla coerenza delle grandezze regolatorie e al monitoraggio dell'equilibrio economico-finanziario, mentre i flussi verso il concedente rispondono a finalità proprie del rapporto concessorio. Ciò nondimeno, si è ritenuto opportuno formalizzare nella Misura 2 l'impegno da parte dell'Autorità a svolgere un ruolo proattivo al fine di perseguire l'obiettivo di coordinamento e armonizzazione dei diversi flussi informativi richiesti alle società medesime nell'ambito dei rapporti concessori, promuovendo intese operative con i soggetti concedenti, fermo restando il rispetto delle rispettive esigenze e necessità, anche al fine di ridurre duplicazioni informative e favorire, ove possibile, la coerenza tra le raccolte dati dell'Autorità e i flussi informativi già utilizzati nell'ambito dei rapporti concessori. Al riguardo, si è ritenuto opportuno valorizzare, nella configurazione degli schemi e delle Linee Guida, la continuità con le raccolte informative già esistenti, in particolare con le schede SIVCA, nella misura in cui esse risultino coerenti con le finalità regolatorie perseguite. Tale continuità non esclude, tuttavia, la necessità di integrare e riorganizzare le informazioni secondo una struttura omogenea, riconciliabile con il bilancio di esercizio e idonea a supportare le verifiche relative alla pertinenza delle poste, all'ammissibilità tariffaria, alla separazione tra attività e alla coerenza con gli strumenti di pianificazione economico-finanziaria.

La scelta proposta consente di evitare sia la mera duplicazione di flussi informativi già disponibili, sia l'utilizzo di dati non pienamente raccordabili ai criteri regolatori applicabili. In tale prospettiva, le modifiche apportate agli schemi e alle Linee Guida mirano a ridurre gli oneri di compilazione, valorizzando le basi informative già disponibili presso i concessionari e presso i soggetti concedenti, fermo restando l'obiettivo di assicurare dati omogenei, verificabili e utilizzabili nell'ambito delle istruttorie dell'Autorità.

2.1.3. Misura 3 – Entrata in vigore

Osservazioni pervenute

La disciplina dell'entrata in vigore si è dimostrata un aspetto di massima attenzione da parte degli *stakeholders*, anche in considerazione della correlata riforma dei Sistemi tariffari (delibere nn. 240-241/2025).

Secondo gli *stakeholders*, l'operatività immediata è giudicata difficilmente praticabile, in quanto i procedimenti di aggiornamento dei Piani Economico-Finanziari (PEF) attualmente in corso si fondano su basi metodologiche consolidate che, asseritamente, non potrebbero essere modificate *in itinere* senza compromettere la qualità dei dati (a causa dell'assenza di assetti consolidati, con conseguenti ricostruzioni *ex post* e soluzioni transitorie), il rispetto del principio di irretroattività e, soprattutto, le tempistiche di istruttoria, anche per via della complessità dei nuovi adempimenti e per l'assenza di presidi già attivi con riguardo alle certificazioni. Al riguardo, viene suggerito: (i) l'applicazione degli strumenti di costruzione tariffaria e monitoraggio a partire dal successivo periodo regolatorio; (ii) un percorso di applicazione graduale delle nuove prescrizioni di contabilità regolatoria, valutando anche deroghe motivate per gli operatori minori; (iii) l'esclusione dai nuovi obblighi per i soggetti la cui scadenza della concessione sia imminente.

Viene inoltre evocato, quale *best practice*, un parallelismo con il modello ROSS di ARERA, nello sviluppo del quale il regolatore dei mercati energetici avrebbe ancorato l'evoluzione regolatoria ad una serie di fasi sperimentali, ciascuna con valutazioni *ex-post*. Ad avviso dei rispondenti, ciò prefigurerebbe un'impostazione di attuazione graduale dei nuovi obblighi amministrativo-contabili, 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. Inoltre, sempre secondo i rispondenti, 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.

Con riferimento a puntuali osservazioni pervenute da alcuni concessionari, si osserva che:

- il gruppo ASPI evidenzia l'esistenza di un'incompatibilità temporale rispetto a quanto previsto all'interno della delibera n. 241/2025. In particolare: (i) evidenzia che l'iter di approvazione dei PEF ai sensi della delibera n. 241/2025 (da concludersi entro il 31/12/2026) verrebbe seriamente compromesso dall'inserimento di nuovi obblighi informativi; (ii) chiede esplicitamente che i procedimenti già in istruttoria siano totalmente esclusi dalle nuove misure, per garantire la stabilità procedurale; (iii) chiede di accompagnare il percorso di adozione dei nuovi obblighi 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 responsabilità delle certificazioni e, più in generale, ridurre il rischio che la fase iniziale si traduca in duplicazioni operative, inefficienze e contenziosi interpretativi.
- APL rappresenta una fattispecie del tutto peculiare legata alla propria natura di operatore con l'infrastruttura in corso di realizzazione, sottolineando che, per operatori in fase di costruzione, gli oneri amministrativi e i costi di adeguamento sono ancora più sproporzionati rispetto ai benefici regolatori, e rilevando che tali costi, dovendo essere recuperati in tariffa su una base di utenti limitata dalla ridotta estensione chilometrica attuale, inciderebbero negativamente sulla disponibilità di cassa necessaria per completare l'opera;
- altri soggetti, caratterizzati da una concessione prossima alla scadenza, propongono di escludere dall'applicazione delle misure le società con concessione in scadenza prima del 2031. La motivazione specifica è che l'adeguamento strutturale dei sistemi risulterebbe sproporzionato rispetto all'orizzonte temporale residuo della gestione;
- pur aderendo al testo comune, alcuni *stakeholders* chiedono all'Autorità di valutare deroghe motivate o misure semplificate per gli operatori di minori dimensioni o in base alla minore rilevanza delle attività gestite;
- altri soggetti pongono un'enfasi maggiore sulla sovrapposizione con i presidi già esistenti (sistema SIVCA), sostenendo che l'adozione della Misura 3 non debba procedere senza un preventivo esame, con il coinvolgimento del MIT, volto a evitare la duplicazione di flussi informativi paralleli solo parzialmente sovrapponibili;
- CAV segnala che per la propria specifica situazione, l'Anno base dovrebbe essere il 2023 e l'Anno ponte il 2024, mentre le formule automatiche del file Excel di ART (celle D17 e D16) sembrerebbero imporre rispettivamente il 2025 e il 2024; evidenzia come questa potenziale difformità nel *tool* obbligherebbe il concessionario a interventi manuali rischiosi, compromettendo l'affidabilità dei dati.

Valutazioni

Si evidenzia preliminarmente che il richiamo alla retroattività non appare fondato in quanto la richiesta di rielaborare, raccordare o riconciliare dati riferiti a esercizi precedenti, ove funzionale all'avvio di un rafforzato presidio regolatorio, non integra retroattività normativa in senso proprio, ma costituisce l'effetto fisiologico dell'introduzione di regole più

strutturate di rappresentazione, verifica e rendicontazione. La circostanza che taluni procedimenti di aggiornamento o approvazione dei PEF siano già avviati non giustifica, pertanto, il blocco del nuovo sistema, potendo semmai richiedere una gestione ordinata e proporzionata della fase di prima applicazione.

In tal senso, si sottolinea che le osservazioni pervenute in relazione alla Misura 3 sono parzialmente condivisibili nella parte in cui evidenziano l'esigenza di accompagnare la prima applicazione degli strumenti di contabilità regolatoria, costruzione tariffaria e monitoraggio annuale con un adeguato periodo di progressiva stabilizzazione metodologica e operativa. In particolare, si prende atto che l'introduzione di un sistema informativo regolatorio maggiormente strutturato richiede, nella fase di avvio, l'adeguamento dei processi interni dei concessionari, dei sistemi di rilevazione e riclassificazione dei dati, nonché delle procedure di raccordo tra evidenze civilistiche, contabilità analitica, schemi regolatori e strumenti di pianificazione economico-finanziaria.

Non può, tuttavia, essere accolta la richiesta di differire in via generalizzata l'applicazione del nuovo *framework* al successivo periodo regolatorio, né quella di escludere integralmente i procedimenti già in corso o determinate categorie di concessionari sulla base della prossimità della scadenza della concessione, della ridotta dimensione dell'operatore o della fase di costruzione dell'infrastruttura. Un simile differimento determinerebbe, infatti, il sostanziale svuotamento degli obiettivi del procedimento avviato con la delibera n. 6/2026, impedendo all'Autorità di disporre, già nella fase di prima applicazione dei Sistemi tariffari di cui alle delibere nn. 240/2025 e 241/2025, di un quadro informativo omogeneo, verificabile e coerente con le proprie prerogative in materia di verifica della corretta applicazione dei criteri tariffari, ammissibilità dei costi, monitoraggio degli investimenti ed equilibrio economico-finanziario delle concessioni.

In tale prospettiva, si ritiene di accogliere parzialmente le osservazioni concernenti la gradualità applicativa, introducendo un regime di prima applicazione espressamente riferito al Fascicolo di contabilità regolatoria relativo all'esercizio 2026 la cui trasmissione all'Autorità deve avvenire entro il 15 luglio 2027. In tale periodo, fermo restando l'esito informativo richiesto e la piena tracciabilità metodologica, è ammessa la possibilità di ricorrere a modalità di ricostruzione e rappresentazione semplificate, anche di natura extracontabile, purché fondate su criteri oggettivi, verificabili e replicabili, adeguatamente illustrati nel Documento di metodologia e rendicontazione, nonché di utilizzare *driver* semplificati o parametrici per le componenti non direttamente attribuibili, fermo restando che gli strumenti analitici di verifica e il file analitico dei conti devono essere trasmessi al massimo livello di dettaglio disponibile nei sistemi del concessionario, secondo quanto specificato nell'Allegato A e nelle Linee Guida. Tale impostazione consente di contemperare, da un lato, l'esigenza di assicurare tempestivamente all'Autorità un set informativo coerente con il nuovo assetto regolatorio e, dall'altro, la necessità di evitare che la fase di avvio si traduca in oneri organizzativi sproporzionati per i concessionari autostradali.

Per le medesime ragioni, con riferimento ai procedimenti di elaborazione, aggiornamento o revisione dei PEF/PFR aventi Anno base antecedente al 2026, è prevista la possibilità, in via transitoria e fino al 15 luglio 2027 – termine sostanzialmente coincidente con quello di cui *supra* riferito alla contabilità regolatoria – di assicurare l'allineamento e la riconciliazione con i nuovi criteri mediante opportune ricostruzioni *ex post* di natura extracontabile, adeguatamente documentate nella relazione di accompagnamento. Ciò consente di non interrompere o rallentare irragionevolmente i procedimenti in corso, preservando al contempo la possibilità per l'Autorità di effettuare le verifiche richieste dai Sistemi tariffari vigenti. In particolare, per le componenti riferite all'Anno base, il raccordo con i criteri previgenti potrà essere assicurato tramite prospetti di riconciliazione e documentazione metodologica, mentre per il Programma degli investimenti resta necessario garantire una ricostruzione completa degli interventi inclusi nella convenzione di concessione e negli eventuali atti aggiuntivi, attesa la centralità del monitoraggio degli investimenti nel nuovo modello regolatorio. La relazione di accompagnamento di cui alla Misura 7, punto 1, lettera h), dovrà, in tali casi, consentire di ricostruire le fonti informative utilizzate, le eventuali riclassificazioni effettuate, le assunzioni metodologiche adottate e le quadrature con le grandezze economico-patrimoniali di riferimento. Tale presidio documentale è necessario affinché le ricostruzioni *ex post* non assumano carattere meramente assertivo, ma risultino verificabili e raccordabili con i dati contabili, regolatori e concessori disponibili.

Analoghe considerazioni valgono per gli adeguamenti annuali dei livelli tariffari, nell'ambito dei quali non appare accoglibile un differimento generalizzato dell'applicazione degli strumenti di monitoraggio, poiché essi costituiscono il presupposto informativo necessario per le valutazioni dell'Autorità sulle proposte tariffarie annuali. È tuttavia prevista, in via transitoria ed entro il medesimo termine assunto per i PEF/PFR, la possibilità di procedere mediante ricostruzioni di natura extracontabile e raccordi documentati, assicurando la coerenza con l'ultimo PFR approvato o comunque oggetto di valutazione da parte dell'Autorità.

Nell'ambito della Misura 3 si propone, inoltre, di precisare che i soggetti titolari di concessioni vigenti al 31 dicembre 2024 sono tenuti a trasmettere all'Autorità, entro il 31 dicembre 2026, il Fascicolo di contabilità regolatoria di cui alla Misura 6 punto 1 dell'Allegato A, relativo all'esercizio 2025. Ciò in considerazione del fatto che, secondo le previsioni del Sistema tariffario di cui alla delibera n. 241/2025, il 31 dicembre 2025 costituisce il momento in cui si sono consolidate le grandezze economiche rilevanti ai fini della misurazione degli indicatori di equilibrio economico-

finanziario, che è effettuata a partire dal 1° gennaio 2026. Risulta pertanto necessario che l'Autorità acquisisca i dati contabili nel formato idoneo a consentire lo svolgimento delle verifiche di competenza. Si evidenzia che, per la sola annualità 2025, non è prevista la certificazione di cui al punto 3 della Misura 6 dell'Allegato A, rimanendo invece obbligatoria la dichiarazione del legale rappresentante della società concessionaria prevista alla lettera h) del punto 1 della Misura 6.

Con specifico riferimento alle osservazioni formulate dal gruppo ASPI, non si ritiene accoglibile l'esclusione integrale dei procedimenti già in istruttoria. La pendenza di procedimenti di aggiornamento dei PEF non può costituire, di per sé, ragione sufficiente per sottrarre tali procedimenti al presidio informativo previsto dal nuovo quadro regolatorio, ciò in considerazione della stretta connessione tra gli strumenti oggetto del presente provvedimento e l'applicazione dei Sistemi tariffari recentemente approvati con la delibera ART n. 241/2025. Le esigenze di stabilità procedurale e di certezza applicativa sono, tuttavia, adeguatamente tenute in considerazione attraverso il regime di prima applicazione, che consente ricostruzioni documentate, raccordi metodologici e modalità semplificate. Sono stati inoltre introdotti specifici strumenti di supporto applicativo, quali: (i) eventi informativi volti a illustrare i Sistemi tariffari afferenti alle concessioni autostradali e i correlati strumenti di contabilità regolatoria, pianificazione economico-finanziaria e monitoraggio; (ii) una sezione dedicata del sito istituzionale; (iii) un modulo online per le richieste di chiarimento; (iv) la pubblicazione di FAQ per le questioni di interesse generale e (v) un servizio di *help desk* tecnico con casella e-mail dedicata.

Quanto alla posizione rappresentata da APL, riferita alla peculiarità degli operatori con infrastruttura ancora in fase di realizzazione, si ritiene che tale fattispecie non possa comportare un'esenzione dagli obblighi informativi in quanto proprio la rilevanza degli investimenti in corso rende necessario disporre di un quadro informativo completo, verificabile e coerente circa la programmazione, la consuntivazione e la valorizzazione regolatoria degli interventi. Resta fermo, tuttavia, che eventuali aggravii di costi operativi o di capitale direttamente derivanti dall'adempimento degli obblighi introdotti dal presente provvedimento, ove documentati, pertinenti, efficienti e congrui, potranno essere valutati ai fini dell'eventuale riconoscimento tariffario secondo le modalità e i criteri di ammissibilità previsti dai Sistemi tariffari applicabili.

Non sono parimenti accoglibili le richieste di esclusione automatica per i concessionari con scadenza ravvicinata, né quelle di deroga generalizzata per operatori di minori dimensioni. Si osserva, infatti, che anche nella fase terminale della concessione permangono esigenze di monitoraggio, corretta allocazione dei costi, consuntivazione degli investimenti e verifica del rispetto dell'equilibrio economico-finanziario. Analogamente, la ridotta dimensione dell'operatore o la fase di realizzazione dell'infrastruttura possono incidere sul grado di complessità applicativa e sulle modalità di ricostruzione dei dati, ma non eliminano l'esigenza di disporre di informazioni riconciliabili, verificabili e coerenti con le finalità regolatorie. Le istanze di proporzionalità sono state comunque considerate mediante la previsione di modalità semplificate nella fase di prima applicazione, l'utilizzo di *driver* parametrici ove coerenti con la natura delle componenti allocate.

Quanto, infine, alla specifica osservazione di CAV relativa alla gestione dell'Anno base e dell'Anno ponte nei tool allegati, si sottolinea che l'Annesso Y è strutturato in modo da adattarsi automaticamente alle tempistiche proprie di ciascuna concessione, sulla base delle pertinenti informazioni inserite dal concessionario nelle celle dedicate del foglio denominato "Y1a_Input_Generali". Ne consegue che la corretta valorizzazione dei campi di input consente al modello di aggiornare automaticamente i riferimenti temporali rilevanti, evitando la necessità di interventi manuali sulle formule.

2.1.4. Misura 4 – Obblighi di separazione contabile

Osservazioni pervenute

Le innovazioni proposte alla Misura 4, secondo i rispondenti, introdurrebbero una complessità metodologica che, asseritamente, meriterebbe un'attenta riflessione sulla sua effettiva utilità. In particolare, per quanto riguarda gli ambiti di separazione contabile (Misure 4.1, 4.2) la separazione per tratta all'interno della medesima concessione è ritenuta di scarsa utilità regolatoria laddove sussista un unico PFR. In tale contesto, secondo i rispondenti, la disaggregazione si ridurrebbe infatti ad un mero esercizio teorico, privo di reali impatti sulla tariffa unitaria ma oggetto di un significativo sforzo implementativo con oneri, di fatto, a carico dell'utenza. Inoltre, l'idea di demandare l'individuazione del perimetro definitivo di aggregazione delle tratte ad uno specifico sub-procedimento introdurrebbe incertezza regolatoria e appesantimento amministrativo, anche in considerazione della preventiva definizione di un perimetro transitorio cui i concessionari, nelle more della conclusione del sub-procedimento stesso, dovrebbero immediatamente conformarsi.

Con riferimento all'adozione di specifici sistemi di tenuta della contabilità (Misure 4.3, 4.4), che prevedono una nuova e più stringente logica *ex-ante* di segregazione delle attività come se svolte da imprese separate e indipendenti – logica che non sarebbe attualmente diffusa nel settore – la posizione comune contesta la discontinuità rispetto agli assetti attuali, il cui impatto trasversale colpirebbe non solo la dimensione contabile, ma anche i sistemi gestionali ed eventualmente gli stessi modelli organizzativi delle società concessionarie, che attualmente sotto questo profilo godono di piena autonomia operativa.

Con riguardo all'omogeneizzazione dei principi contabili (Misura 4.5, 4.6) i rispondenti focalizzano le loro osservazioni sull'eccessiva onerosità della riclassificazione sistematica su base OIC per i soggetti che redigono il bilancio secondo i principi contabili IAS/IFRS. Emerge pertanto una convergenza sulla proposta di ricondurre l'omogeneizzazione entro un perimetro proporzionato, limitandola alle sole voci strettamente necessarie ai fini regolatori (componenti tariffarie e grandezze regolatorie essenziali), definendo puntualmente ed *ex ante* le poste interessate, le rettifiche necessarie e i relativi criteri, evitando il riallineamento dell'intero bilancio in chiave OIC.

Relativamente alla Misura 4.7, la quale impone strumenti analitici di verifica in capo all'Autorità, si osserva l'unanime contrarietà dei rispondenti, i quali valutano tale previsione sproporzionata, in quanto significherebbe, in sostanza, la messa a disposizione dell'intera contabilità analitica aziendale.

Con riguardo alle precisazioni sulle grandezze rilevanti per l'equilibrio economico-finanziario (Misura 4.9), la critica principale riguarda la definizione restrittiva dell'*Equity* (capitale proprio) adottata dall'Autorità, che molti concessionari ritengono suscettibile di generare ambiguità applicative e interpretazioni non uniformi nella determinazione del Tasso Interno di Rendimento dell'azionista (TIR *Equity*). Tale valutazione è inoltre accompagnata dalla conferma dei forti elementi di perplessità del settore sotto il profilo concettuale – già emersi nel corso dell'istruttoria relativa alle delibere nn. 240/2025 e 241/2025 – in quanto, secondo i rispondenti, l'equilibrio economico-finanziario della concessione dovrebbe essere esclusivamente riconducibile al rendimento del progetto, e non al TIR *Equity*, il quale riflette flussi di cassa futuri fortemente influenzati da ipotesi di natura finanziaria.

Nello specifico si registra che:

- la quasi totalità dei rispondenti richiede formalmente l'eliminazione del riferimento all'esclusione delle riserve straordinarie dal computo del capitale proprio, in quanto tali riserve, per natura e funzione economica, sono ritenute, sul piano economico, del tutto compatibili con la nozione di capitale proprio stabilmente investito nell'iniziativa concessoria, e conseguentemente la loro esclusione *tout court* è giudicata non giustificata, essendo di contro idonea a falsare la valutazione dell'effettivo equilibrio economico-finanziario;
- i concessionari evidenziano inoltre la necessità di chiarire il trattamento delle voci di patrimonio netto utilizzate a copertura di eventuali perdite, e specificamente di confermare se sia ammessa la possibilità di ricostituire il patrimonio netto per un importo pari alle riserve già utilizzate a tale scopo, al fine di poter calcolare correttamente il TIR *Equity*;
- i rispondenti evidenziano inoltre: (i) l'indeterminatezza della natura e del perimetro delle eventuali rettifiche agli indicatori di equilibrio; (ii) le potenziali distorsioni indotte dal meccanismo di calcolo dei rendimenti, che si basa peraltro su un orizzonte "troncato" ad una certa data, qualora non si consideri il saldo di poste figurative; (iii) l'elevata sensibilità del TIR *Equity* alle ipotesi finanziarie sottostanti, con conseguente aleatorietà dei risultati.

Infine, una critica trasversale riguarda l'impostazione dell'Annesso Y, il quale effettua il calcolo del TIR *Equity* a partire dal 2019; tale scelta, secondo i rispondenti, costituisce un *bug* concettuale e regolatorio, in quanto in palese contrasto con le delibere nn. 240/2025 e 241/2025, che definiscono il TIR *Equity* come il tasso individuato nel PEF a partire dalla data di applicazione delle misure di cui alle suddette delibere.

Con riferimento alle puntuali osservazioni pervenute da alcuni concessionari, si evidenzia che:

- con riguardo al binomio attività-tratta (Misura 4.2), alcuni soggetti evidenziano che la "tratta autostradale" dovrebbe coincidere con il perimetro tariffario della concessione, escludendo categoricamente l'obbligo di rendicontazione per sub-tratte prive di autonomia funzionale o tariffaria. In tale contesto:
 - il gruppo ASPI: (i) evidenzia la propria peculiare situazione di gestore cui afferiscono 15 diverse tratte autostradali, sottolineando l'aggravio 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; (ii) effettua un parallelismo con altri settori regolati in riferimento al trattamento delle attività accessorie, evidenziando la marginalità delle stesse nel settore autostradale rispetto a quello aeroportuale (in cui peraltro la rilevanza è correlata all'applicazione del *dual till*) e a quello energetico (in cui l'*unbundling*, pur rilevante, esclude la disaggregazione delle voci tributarie, finanziarie e di patrimonio netto);

- AAA segnala che, per via della scarsa rilevanza del capitale circolante afferente alle attività accessorie, la sua segregazione comporterebbe oneri decisamente superiori ai benefici informativi conseguibili; propone pertanto di limitare la separazione contabile, per le partite patrimoniali, alle sole immobilizzazioni. Inoltre, evidenzia che le voci di costo/ricavo relative ad attività accessorie e non pertinenti e non afferenti al margine operativo lordo possono essere fuorvianti se valutate al di fuori del contesto societario. Conseguentemente allega una versione modificata dei prospetti contabili in cui propone di adottare una diversa ripartizione, semplificata, delle partite economiche e patrimoniali per attività;
- circa l'implementazione di nuovi sistemi di tenuta della contabilità (Misura 4.3, 4.4), alcuni soggetti evidenziano la necessità di riorganizzare, assumere o formare nuova forza lavoro. Alcuni soggetti notano esplicitamente che l'attuale organizzazione dei sistemi contabili è basata sul soddisfacimento degli obblighi informativi verso il concedente, e che la nuova misura ignorerebbe tale realtà operativa.

Il gruppo ASPI propone invece di valorizzare gli schemi e i presidi già operativi (anche in continuità con quanto storicamente utilizzato verso il concedente) ritenendo preferibile un approccio incrementale attraverso integrazioni e affinamenti per colmare i *gap* informativi strettamente necessari, anziché procedere a un rifacimento integrale dei sistemi.

AAA sottolinea che, allo stato attuale, non sussiste un requisito uniforme di contabilità analitica o industriale e l'organizzazione dei sistemi contabili è basata sul soddisfacimento degli obblighi informativi attualmente in essere. Evidenzia, di conseguenza, che l'adattamento necessario comporterebbe costi e tempistiche significativi, asseritamente sproporzionati rispetto alla rilevanza delle attività oggetto di separazione contabile e con potenziali impatti sull'utenza. In tale prospettiva, ribadisce la necessità di un periodo transitorio;

- per quanto attiene la riclassificazione cui sono tenuti i soggetti che adottano IAS/IFRS (Misura 4.5, 4.6), il gruppo ASPI si distingue, evidenziando 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, e richiedendo che l'Autorità, oltre a ricondurre l'omogeneizzazione entro un perimetro proporzionato, accompagni la misura con un quadro metodologico stabile (ossia con istruzioni univoche per le fattispecie IAS/IFRS) al fine di evitare che l'esercizio di riclassificazione/rettifica si trasformi in un'attività interpretativa "caso per caso".

Altri soggetti aggiungono che, per i concessionari con sistemi contabili ibridi, l'utilità informativa non risulterebbe chiaramente dimostrata rispetto allo stravolgimento richiesto;

- in riferimento agli strumenti analitici di verifica (Misura 4.7), alcuni soggetti affermano che la trasmissione di dati così granulari (singolo *asset*, singolo movimento) solleva criticità giuridiche e viola la tutela della riservatezza, trattandosi di dati sensibili e interni ai sistemi gestionali. Altri soggetti invece chiedono perentoriamente di eliminare questa previsione, suggerendo all'Autorità di avvalersi, se necessario, di verifiche a campione che rientrano già nel proprio mandato istituzionale;
- con riguardo all'equilibrio economico-finanziario (Misura 4.9):
 - alcuni rispondenti contestano l'uso dei flussi FCFE (*Free Cash Flow to Equity*), previsto nella delibera 241/2025, evidenziandone il contrasto con i vincoli del Codice Civile sulla distribuzione degli utili, nonché con le politiche di *governance*/dividendi dei singoli operatori. Sostenendo che ciò renderebbe l'indicatore poco standardizzabile e poco rappresentativo della redditività effettiva del progetto regolato, che dovrebbe invece basarsi sul rendimento degli *asset*;
 - il gruppo ASPI: (i) evidenzia che rettifiche conseguenti all'allineamento ai valori *benchmark* dell'eventuale sovra-rendimento del TIR *Equity* potrebbero innescare effetti iterativi sul calcolo del TIR di progetto; (ii) segnala come l'approccio basato sul FCFE (che non rifletterebbe l'effettiva distribuibilità degli utili) e sul Patrimonio Netto (fondato su valori storici ed influenzato da politiche pregresse di distribuzione o capitalizzazione degli utili), non sarebbe necessariamente rappresentativo del valore economico dell'*equity* e potrebbe risultare poco significativo ai fini della misurazione della redditività effettiva dell'investimento;
 - AAA evidenzia: (i) la presenza di riserve da sovrapprezzo versate dagli azionisti in sede di aumento di capitale, da annoverare fra le risorse stabilmente disponibili per il concessionario; (ii) che la riserva straordinaria iscritta nel proprio bilancio deriva da ulteriori riserve di sovrapprezzo conferite dai soci nell'imminenza del passaggio di concessione, inequivocabilmente e permanentemente destinate a supportare il finanziamento e il completamento del programma degli investimenti.

Valutazioni

Si osserva preliminarmente che i contributi pervenuti in relazione agli obblighi di separazione contabile sono parzialmente condivisibili nella parte in cui evidenziano l'esigenza di assicurare un'applicazione proporzionata e progressiva dei nuovi adempimenti, tenuto conto dell'eterogeneità degli assetti contabili e gestionali attualmente adottati dai concessionari autostradali. In particolare, si prende atto che la piena implementazione di sistemi di rendicontazione idonei a distinguere le componenti economiche e patrimoniali per attività e per articolazione infrastrutturale richiede un adeguamento dei processi interni, dei sistemi informativi e delle procedure di riconciliazione con il bilancio di esercizio.

Non può, tuttavia, essere accolta la richiesta di eliminare o ridimensionare in via generalizzata gli obblighi di separazione contabile, in quanto tali obblighi costituiscono un presidio essenziale del nuovo assetto regolatorio, consentendo all'Autorità di disporre di un quadro informativo omogeneo, verificabile e confrontabile circa la formazione delle grandezze economiche, patrimoniali e finanziarie rilevanti ai fini tariffari. La separazione contabile risulta altresì funzionale alla verifica della corretta allocazione dei costi, all'individuazione delle partite non ammissibili ai fini tariffari, al presidio dei rapporti con parti correlate, al monitoraggio degli investimenti e, più in generale, alla riduzione delle asimmetrie informative che caratterizzano il rapporto tra regolatore e soggetti regolati.

Con riferimento alla separazione per attività, occorre preliminarmente precisare che il modello regolatorio definito dai Sistemi tariffari presenta, sotto il profilo del trattamento delle attività accessorie, caratteristiche riconducibili a un modello di *hybrid till*, in quanto i relativi margini o proventi concorrono alla determinazione tariffaria secondo le modalità e nei limiti previsti dai medesimi Sistemi, fermo restando il riconoscimento al concessionario della congrua remunerazione prevista sul capitale impiegato in tali attività (cfr. per esempio, i contenuti della delibera ART n. 240/2025, alla Misura 19). Tale circostanza rende, inevitabilmente, la separazione per attività non solo una scelta opportuna, ma un presidio necessario per assicurare la corretta applicazione del *framework* regolatorio. Gli Uffici propongono di integrare le Linee guida per chiarire la distinzione tra pertinenza regolatoria della posta e ammissibilità tariffaria. Una componente economica o patrimoniale può infatti risultare non ammissibile ai fini tariffari, ma restare comunque riferibile alle attività autostradali o accessorie e, pertanto, dover essere rappresentata nella contabilità regolatoria nell'ambito dell'attività di pertinenza.

Tale distinzione consente di evitare che il perimetro informativo venga impropriamente limitato alle sole poste riconoscibili in tariffa. La contabilità regolatoria assolve infatti anche alla funzione di rappresentare, separare e rendere verificabili le componenti non ammissibili, le partite con parti correlate e le ulteriori poste rilevanti ai fini del controllo regolatorio, pur quando esse non concorrano alla determinazione dei costi tariffari.

Con riferimento, in particolare, alle attività accessorie, le Linee Guida precisano che esse comprendono le attività non direttamente soggette alla regolazione tariffaria del pedaggio, ma collegate allo sfruttamento economico o commerciale delle aree, delle pertinenze e degli altri beni concessori relativi ai tronchi oggetto di concessione, ove riconducibili al rapporto concessorio e rilevanti secondo i Sistemi tariffari ai fini del trattamento dei relativi margini o proventi.

Tale precisazione è stata introdotta per delimitare il perimetro informativo in modo coerente con il modello regolatorio, evitando sia l'estensione alle attività societarie del tutto estranee alla concessione, sia l'esclusione di componenti che, pur non essendo direttamente riferite alla tariffa di pedaggio, rilevano ai fini della corretta rappresentazione economica della gestione concessoria.

Ciò premesso, anche laddove la costruzione tariffaria fosse effettuata a livello unitario di concessione, la disponibilità di dati articolati secondo le componenti infrastrutturali (ossia i tronchi autostradali di cui si compone la concessione) consente in ogni caso di verificare la coerenza delle imputazioni contabili, la corretta distinzione tra attività autostradali, accessorie e non pertinenti, nonché la riconducibilità delle grandezze economiche e patrimoniali al perimetro regolatorio rilevante. Tali informazioni assumono rilievo anche ai fini del monitoraggio degli investimenti, della valutazione dell'efficienza gestionale e della possibile evoluzione degli ambiti ottimali di gestione. Per evitare qualsiasi fraintendimento, nel testo sottoposto all'approvazione del Consiglio si propone di utilizzare la locuzione "tronco" in luogo di "tratta", in modo da evitare, in tema di separazione contabile, ogni possibile riferimento al ben diverso concetto di "tratta elementare", che ricorre esclusivamente nell'applicazione di altre misure di settore (qualità dei servizi, rimborsi all'utenza) che nulla hanno a che fare con la contabilità regolatoria.

Nondimeno si ritiene opportuno accogliere parzialmente le osservazioni concernenti l'esigenza di maggiore certezza applicativa del perimetro di allocazione, precisando che, nelle more dell'eventuale successivo procedimento di definizione delle unità infrastrutturali rilevanti, l'allocazione potrà essere effettuata sulla base dei tronchi autostradali già individuati ai fini delle raccolte dati svolte dall'Autorità tramite il sistema SiMoT. Tale soluzione consente di evitare l'introduzione di un perimetro transitorio del tutto nuovo, valorizzando un'articolazione informativa già nota agli operatori e idonea a garantire continuità con le pregresse raccolte dati.

Occorre, inoltre, distinguere il periodo di prima applicazione, riferito al Fascicolo di contabilità regolatoria relativo all'esercizio 2026, dalla specifica disciplina transitoria relativa alla base infrastrutturale di riferimento. Il primo consente, entro i limiti previsti dall'Allegato A, il ricorso a modalità di ricostruzione e rappresentazione semplificate anche per la disaggregazione per tronco; la seconda individua, nelle more della puntuale definizione dei tronchi autostradali, la struttura concessioni/tronchi già utilizzata nelle raccolte SiMoT quale base operativa di compilazione.

L'utilizzo della struttura già impiegata nelle raccolte SiMoT non costituisce una definizione definitiva dei tronchi, né preclude successivi affinamenti della perimetrazione. Esso risponde all'esigenza di assicurare continuità informativa e una prima base di comparabilità, evitando che la fase iniziale richieda l'introduzione di un'articolazione infrastrutturale del tutto nuova. Resta fermo che tale criterio transitorio non deroga alla gerarchia allocativa prevista dall'Allegato A: ove una componente sia direttamente riferibile a uno specifico tronco, deve essere imputata direttamente; il ricorso a driver resta ammesso soltanto per le componenti comuni o non direttamente attribuibili.

Quanto alla contestata previsione secondo cui il concessionario debba adottare sistemi di tenuta della contabilità basati su dati analitici, verificabili e documentabili, atti a rilevare le componenti economiche e patrimoniali in maniera distinta per le singole attività, si osserva che tale previsione non impone necessariamente l'adozione immediata di un nuovo sistema contabile aziendale integralmente separato, né comporta un obbligo di riorganizzazione societaria o gestionale. Essa richiede, piuttosto, che i dati trasmessi ai fini regolatori siano fondati su criteri di rilevazione, allocazione e riconciliazione oggettivi, documentati e replicabili, in modo da consentire all'Autorità di verificare la correttezza delle imputazioni e la coerenza delle grandezze rilevanti ai fini tariffari.

In tale prospettiva, le esigenze rappresentate dagli operatori sono state considerate mediante la previsione di un regime di prima applicazione per il Fascicolo di contabilità regolatoria relativo all'esercizio 2026. In tale fase, fermo restando l'esito informativo richiesto e la piena tracciabilità metodologica, è ammesso il ricorso a ricostruzioni *ex post* di natura extracontabile, a driver semplificati o parametrici e a modalità di rappresentazione coerenti con gli assetti informativi disponibili, purché adeguatamente illustrate nel Documento di metodologia e rendicontazione. Tale documento assume, pertanto, una funzione centrale nella fase di prima applicazione, quale sede nella quale il concessionario è tenuto a descrivere le procedure adottate, i criteri di allocazione utilizzati, i raccordi con il bilancio di esercizio e le eventuali semplificazioni applicate.

Con riferimento alle osservazioni relative alla riclassificazione dei bilanci redatti secondo i principi contabili IAS/IFRS, si evidenzia che la disciplina non incide sui criteri di redazione del bilancio civilistico, né impone ai concessionari l'abbandono dei principi contabili internazionali adottati o la predisposizione di un secondo bilancio OIC. L'obiettivo perseguito è esclusivamente regolatorio e consiste nell'assicurare la comparabilità delle informazioni acquisite, mediante prospetti di raccordo e riconciliazione idonei a rendere coerenti le grandezze trasmesse con gli schemi di contabilità regolatoria. In tale prospettiva, l'Allegato A richiede la valorizzazione secondo i principi contabili nazionali OIC almeno delle voci di rilevanza regolatoria espressamente individuate, con riferimento alle attività pertinenti, ossia costi operativi, immobilizzazioni materiali e immateriali in *asset* reversibili e non reversibili, incluso l'eventuale avviamento, e patrimonio netto, nonché delle ulteriori componenti necessarie alla corretta compilazione degli schemi. La previsione individua quindi un presidio minimo, non un elenco chiuso volto a escludere altre grandezze rilevanti ai fini della riconciliazione regolatoria. Non appare, pertanto, pienamente condivisibile la richiesta di limitarne l'esercizio alle sole poste immediatamente incidenti sulle componenti tariffarie, poiché la contabilità regolatoria richiede una coerenza complessiva tra schemi economici, patrimoniali e finanziari. Anche nella fase di prima applicazione devono essere predisposti, anche mediante elaborazioni extracontabili, prospetti di raccordo e riconciliazione tra i valori di bilancio IAS/IFRS e le grandezze rilevanti ai fini della contabilità regolatoria, esplicitando le riclassificazioni e le rettifiche operate ai fini della rappresentazione secondo i criteri del provvedimento, ferma restando la piena tracciabilità dei passaggi metodologici e quantitativi effettuati. Rispetto al Documento di consultazione, la formulazione proposta chiarisce che le informazioni e le elaborazioni già disponibili presso il concessionario possono essere utilizzate, ove idonee, quale base di lavoro, ma non sostituiscono l'obbligo di predisporre i prospetti di raccordo e riconciliazione richiesti dall'Allegato A e dall'Annesso X.

È stato inoltre esplicitato il trattamento applicabile nel caso in cui il concessionario abbia adottato, a decorrere da un determinato esercizio successivo alla data di entrata in vigore della nuova disciplina contabile, i principi IAS/IFRS in luogo dei principi OIC. In tale ipotesi, ai fini regolatori, le grandezze rilevanti devono essere ricostruite assumendo i valori originariamente iscritti secondo i principi contabili nazionali OIC e le successive movimentazioni determinate secondo i medesimi principi fino all'esercizio di transizione; per gli esercizi successivi, i valori sono aggiornati in coerenza con i criteri di rilevazione e valutazione previsti dai principi contabili nazionali OIC. La previsione risponde all'esigenza di evitare che il passaggio ai principi contabili internazionali determini discontinuità nella rappresentazione regolatoria di poste rilevanti, quali immobilizzazioni, ammortamenti, avviamento, patrimonio netto e altre componenti necessarie alla compilazione degli schemi. Le rettifiche e le riclassificazioni operate dovranno essere riconciliabili con il bilancio di

esercizio approvato e illustrate nel Documento di metodologia e rendicontazione e nei prospetti previsti dall'Annesso X.

Quanto agli strumenti analitici di verifica contabile e regolatoria, si ritiene di non accogliere la richiesta di eliminare tale previsione. La disponibilità di strumenti di verifica rappresenta infatti un elemento indispensabile per assicurare la tracciabilità delle grandezze trasmesse, la riconciliazione con il bilancio di esercizio e la possibilità di effettuare controlli mirati sulla correttezza delle imputazioni. Al tempo stesso, si propone di tenere conto delle istanze di proporzionalità formulate dagli *stakeholders*, senza ridurre il livello di dettaglio delle informazioni da rendere disponibili. La gradualità riconosciuta riguarda le modalità di riclassificazione, raccordo, rettifica e allocazione, per le quali sono ammesse ricostruzioni extracontabili e *driver* semplificati o parametrici, purché documentati, verificabili e replicabili. A tal fine, tuttavia, anche nella fase di prima applicazione, si ritiene necessario che gli strumenti analitici di verifica contabile e regolatoria e il file analitico dei conti siano trasmessi al massimo livello di dettaglio disponibile nei sistemi contabili, gestionali e informativi del concessionario, corredati delle informazioni necessarie a ricondurre ciascuna registrazione o ciascun conto alle pertinenti voci del bilancio di esercizio e degli schemi di contabilità regolatoria. Ciò per assicurare la massima trasparenza e tracciabilità, anche ai fini delle verifiche da parte dell'Autorità. Del resto, la trasmissione dei dati contabili elementari comporta per i concessionari un aggravio operativo significativamente più contenuto rispetto alle attività aggiuntive di riclassificazione, aggregazione e relativo controllo nel caso di rappresentazione per macro-saldi.

Con riferimento alle osservazioni relative alle grandezze rilevanti per la verifica dell'equilibrio economico-finanziario, si richiamano le previsioni di cui alle delibere n. 240/2025 e n. 241/2025, ove si evidenzia che il TIR dell'azionista costituisce un indicatore aggiuntivo previsto dai Sistemi tariffari vigenti e non sostitutivo degli indicatori riferiti al rendimento del progetto e alla sostenibilità finanziaria della concessione. Non può pertanto essere considerata, in questa sede, la richiesta di espungere tale indicatore dal *framework* regolatorio, né di ricondurre la verifica dell'equilibrio economico-finanziario esclusivamente al rendimento degli *asset*.

Quanto alla definizione di capitale proprio rilevante ai fini del calcolo del TIR Equity, si ritiene necessario fornire, nell'ambito del presente procedimento e ferme restando le misure regolatorie assunte con le citate delibere nn. 240-241/2025, alcune precisazioni, finalizzate ad evitare automatismi fondati sulla mera qualificazione contabile delle poste di patrimonio netto.

Va precisato, innanzi tutto, che ai fini regolatori rilevano le componenti di patrimonio netto stabilmente impiegate nell'iniziativa concessoria e dotate di effettiva funzione di copertura del rischio assunto dal concessionario. Non è pertanto accoglibile l'inclusione automatica e generalizzata di tutte le riserve straordinarie, così come non può essere condivisa una loro esclusione meramente nominalistica nel caso in cui sia adeguatamente dimostrata, sulla base di elementi oggettivi e documentati, la natura di apporto stabile e la destinazione funzionale al finanziamento dell'iniziativa concessoria. Resta parimenti esclusa la possibilità di procedere a ricostituzioni automatiche del patrimonio netto per importi corrispondenti a riserve utilizzate a copertura di perdite, dovendo ogni rettifica essere specificamente motivata e documentata dal soggetto proponente e valutata dall'Autorità nell'ambito del pertinente procedimento alla luce della sostanza economica della posta e della sua effettiva funzione regolatoria.

In tal senso sono state integrate le previsioni di cui al punto 9, lettera b), della Misura, chiarendo che:

- sono da escludere, indipendentemente dai principi contabili adottati per la redazione del bilancio di esercizio, le voci, comunque denominate, che, secondo i criteri dei Sistemi tariffari, risultino non ammissibili, ovvero non pertinenti in quanto non riferibili alle attività autostradali o accessorie;
- ove pertinenti, risultano ammissibili: (i) le riserve riferibili agli utili (perdite) portati a nuovo, indipendentemente dalla denominazione della voce di patrimonio netto utilizzata per la relativa rappresentazione; (ii) le voci, comunque denominate, relative a puntuali e documentati conferimenti di capitale o versamenti in conto capitale effettuati dagli azionisti; (iii) le riserve di patrimonio netto, comunque denominate, che risultino correlate ad impegni previsti dalla convenzione di concessione e dai relativi atti aggiuntivi (quali ad esempio quelle per mancati investimenti o benefici economici non giustificati, derivanti dai Sistemi tariffari previgenti), inclusa quella espressamente prevista dalle delibere nn. 240-241/2025 per la destinazione di quota parte dell'eventuale ammontare di sovra-rendimento dell'equity scaturente dalle verifiche di equilibrio economico-finanziario.

Ciò evidenziato, si precisa che, in riferimento alle concessioni vigenti al 31 dicembre 2024, l'Autorità può valutare, sulla base dei criteri sopra indicati, eventuali rettifiche alla valorizzazione del Patrimonio netto alla data di decorrenza del periodo di verifica dell'equilibrio economico-finanziario, finalizzate in ogni caso a garantirne la coerenza con i pertinenti flussi di cassa della concessione, assicurando che l'indicatore rifletta la redditività effettiva della gestione autostradale.

Quanto, infine, alla critica relativa alla decorrenza temporale del calcolo del TIR Equity nell'Annesso Y, si osserva che sono state previste opportune correzioni e precisazioni nei *tool* e nelle Linee Guida, anche al fine di assicurare il corretto

trattamento del patrimonio netto e delle relative grandezze rilevanti alla data di prima applicazione delle misure di cui alle delibere n. 240/2025 e n. 241/2025.

2.1.5. Misura 5 – Criteri di allocazione

Osservazioni pervenute

Con riferimento al contenuto della Misura 5, i rispondenti hanno espresso una posizione critica e ampiamente convergente, centrata sulla genericità dei criteri proposti e sulla scarsa utilità informativa di alcune disaggregazioni richieste. Nello specifico, la quasi totalità dei partecipanti rileva che la definizione dei *driver* di allocazione risulta formulata in termini troppo generali, comportando, pertanto, un'incertezza applicativa derivante dalla mancanza di criteri puntuali che, asseritamente, lascerebbe ampi margini di discrezionalità sia ai concessionari sia all'Autorità, rischiando di produrre approcci non omogenei e dati non confrontabili tra diversi operatori. Viene conseguentemente richiesta la definizione di un set minimo di *standard* metodologici univoci e di criteri di selezione predeterminati, per ridurre l'ambiguità interpretativa.

I rispondenti ribadiscono (vedi *supra*) la scarsa utilità della ripartizione per tratta, con particolare enfasi nel caso di grandezze economico-patrimoniali consolidate e strutturalmente aggregate, ribadendo che, laddove la costruzione tariffaria è unitaria per l'intera concessione, la separazione per tratta comporterebbe un aggravio sproporzionato di oneri amministrativi e manuali (quadrature, riconciliazioni) senza corrispondenti benefici in termini di qualità e utilità dell'informazione.

Con riferimento ai criteri sulla base dei quali ART intende valutare la ragionevolezza, l'adeguatezza e l'oggettività dei *driver* adottati, i rispondenti evidenziano elementi di incertezza, esprimendo altresì dubbi sul fatto che l'Autorità possa imporre modifiche ai *driver* a valle delle proprie verifiche, il che entrerebbe in contrasto con il principio di stabilità dei *driver* medesimi lungo l'arco della concessione previsto dalla stessa misura. Infine, manifestano preoccupazione sul fatto che l'assenza di riferimenti stabili potrebbe generare continue richieste integrative e interlocuzioni istruttorie, rendendo il quadro regolatorio poco prevedibile.

Diversi soggetti chiedono chiarimenti sul rapporto tra l'asseverazione del revisore indipendente e le valutazioni discrezionali di ART, temendo sovrapposizioni di ruoli e incertezze circa la validazione finale dei *driver*, con il rischio di un incremento dei costi di *compliance* e certificazione senza garanzie di stabilità *ex post*.

Con riferimento a puntuali osservazioni pervenute da alcuni concessionari, si evidenzia che:

- il gruppo ASPI sottolinea che l'elevato numero di tratte gestite (circa 15) renderebbe la separazione incrociata per attività e tratta un'operazione di complessità senza precedenti, con il rischio di distorsioni sulla percezione della capitalizzazione del settore;
- CAV segnala l'esigenza di chiarire come gestire variazioni tariffarie specifiche previste in applicazione degli accordi convenzionali (es. recuperi negativi) all'interno del modello (vedi *infra*), per evitare che incidano erroneamente solo sulla tariffa di costruzione.

Valutazioni

Le osservazioni pervenute in relazione alla Misura 5 risultano parzialmente condivisibili nella parte in cui evidenziano l'esigenza di assicurare maggiore certezza applicativa in ordine ai criteri di allocazione delle componenti economiche e patrimoniali comuni a più attività e/o a più articolazioni infrastrutturali. In particolare, si prende atto della necessità di evitare che l'applicazione dei *driver* si traduca in valutazioni eccessivamente discrezionali, non omogenee tra concessionari o difficilmente verificabili nell'ambito delle successive attività istruttorie.

Non può, tuttavia, essere accolta la richiesta di sostituire l'impianto regolatorio con un set rigido e predeterminato di *driver* valevole indistintamente per tutte le componenti, per tutti gli operatori e per tutte le concessioni. La significativa eterogeneità degli assetti gestionali, delle configurazioni infrastrutturali, dei sistemi contabili e delle modalità di organizzazione delle attività svolte dai concessionari rende infatti non appropriata l'individuazione *ex ante* di criteri completamente standardizzati.

In tale prospettiva, la Misura conferma una gerarchia di criteri che privilegia, ove possibile, l'allocazione diretta ed esclusiva delle componenti economiche e patrimoniali sulla base delle evidenze di contabilità generale, delle rilevazioni di contabilità analitico-gestionale o di specifiche misurazioni fisiche del fattore produttivo utilizzato. Solo nei casi in cui

una componente risulti comune a una pluralità di attività e/o tronchi è ammesso il ricorso a *driver* di allocazione, che devono essere selezionati in ragione della loro idoneità a rappresentare il consumo delle risorse, la destinazione funzionale della posta e il nesso causale con le attività o i tronchi cui la componente è imputata. Le Linee Guida sono state conseguentemente integrate per chiarire che il ricorso a *driver* di allocazione non costituisce una modalità alternativa all'imputazione diretta. Quando la componente economica o patrimoniale sia oggettivamente riferibile a una specifica attività o a uno specifico tronco sulla base di evidenze contabili, analitico-gestionali, tecniche o fisiche, il concessionario è tenuto a procedere mediante imputazione diretta.

Il ricorso a *driver* è invece ammesso per le sole componenti comuni o non direttamente attribuibili. La scelta del *driver* deve essere coerente con la natura della posta da allocare e fondata su grandezze idonee a rappresentare, in modo ragionevole e verificabile, il consumo di risorse, l'utilizzo dell'infrastruttura o la correlazione economico-funzionale della componente.

Con riferimento alla contestata allocazione per tratta, si ritengono parzialmente condivisibili le osservazioni relative all'esigenza di evitare disaggregazioni non proporzionate rispetto alle finalità regolatorie perseguite. Proprio al fine di ridurre l'incertezza applicativa e assicurare continuità con le raccolte informative già in uso, la formulazione è stata orientata al riferimento al "tronco" autostradale, in luogo della più generica nozione di "tratta", valorizzando l'articolazione già utilizzata nell'ambito delle raccolte dati svolte dall'Autorità tramite SiMoT. Tale scelta consente di evitare la definizione di un perimetro transitorio del tutto nuovo e di contenere gli oneri di prima applicazione, fermo restando che la disaggregazione per tronco è richiesta solo per le componenti rilevanti individuate negli schemi dell'Annesso X e secondo le modalità specificate nelle Linee guida, nei limiti in cui risulti funzionale alle finalità di verifica, monitoraggio e comparabilità perseguite dal provvedimento.

Non può, invece, essere accolta la richiesta di ricondurre sempre e comunque il perimetro di allocazione al solo livello complessivo di concessione. Anche in presenza di un PFR unitario o di una costruzione tariffaria riferita all'intera concessione, l'articolazione per attività e, per le sole componenti rilevanti, per tronco autostradale consente all'Autorità di verificare la coerenza delle imputazioni, la riconducibilità delle grandezze al perimetro regolatorio pertinente, la corretta allocazione delle attività accessorie e non pertinenti, nonché l'effettiva consistenza degli investimenti. Tali informazioni assumono rilievo non solo ai fini della costruzione tariffaria, ma anche ai fini del monitoraggio annuale, della verifica della corretta realizzazione degli interventi programmati e della riduzione delle asimmetrie informative.

Con riguardo ai criteri sulla base dei quali l'Autorità potrà valutare la ragionevolezza, l'adeguatezza e l'oggettività dei *driver*, gli Uffici ritengono doveroso precisare che tale valutazione non ha natura arbitraria né si traduce in una sostituzione generalizzata dell'Autorità alle scelte organizzative e contabili del concessionario. Essa è diretta a verificare che il *driver* adottato sia coerente con la natura della componente allocata, sia fondato su dati oggettivi e documentabili, sia applicato in modo stabile e replicabile, consenta la riconciliazione con le risultanze contabili e non determini effetti distorsivi o non rappresentativi della realtà economica sottostante. In tale contesto, il principio di stabilità dei *driver* lungo l'arco della concessione deve essere inteso come presidio di coerenza e comparabilità nel tempo e non come cristallizzazione di criteri che dovessero risultare chiaramente inadeguati, non documentati o non più rappresentativi a seguito di modifiche organizzative, gestionali o infrastrutturali. Pertanto, eventuali modifiche dei *driver* potranno essere richieste o valutate dall'Autorità ove ciò risulti necessario per assicurare la coerenza sostanziale dell'informazione regolatoria, fermo restando che tali modifiche dovranno essere motivate, documentate e rappresentate nel Documento di metodologia e rendicontazione. Parimenti, eventuali variazioni proposte dal concessionario dovranno essere giustificate in relazione a modifiche oggettive del contesto operativo, contabile o infrastrutturale, evitando discontinuità metodologiche non motivate che compromettano la confrontabilità dei dati nel tempo. Al fine di orientare la compilazione e ridurre il rischio di applicazioni non omogenee, le Linee Guida individuano, a titolo esemplificativo, possibili *driver* per le diverse tipologie di poste, quali componenti correlate al traffico, componenti infrastrutturali e manutentive, attività accessorie, immobilizzazioni e contributi. Tale indicazione non ha natura tassativa, ma è finalizzata a rafforzare la verificabilità delle metodologie adottate, lasciando al concessionario la responsabilità di individuare il criterio più rappresentativo in relazione alla natura della posta e alle evidenze disponibili.

Quanto al rapporto tra asseverazione del revisore indipendente e valutazioni dell'Autorità, si chiarisce che i due presidi hanno natura e finalità distinte. L'attività del revisore è volta ad attestare, nei limiti del relativo incarico, la coerenza formale, la riconciliazione e l'affidabilità delle informazioni rispetto alle evidenze contabili e documentali disponibili. La valutazione dell'Autorità conserva invece natura regolatoria ed è funzionale a verificare la coerenza dei criteri adottati con le finalità del provvedimento, con i Sistemi tariffari applicabili e con le esigenze di corretta allocazione delle grandezze rilevanti ai fini tariffari e di monitoraggio. L'asseverazione del revisore non determina, pertanto, una validazione definitiva e insindacabile dei *driver* ai fini regolatori, né può sostituire le prerogative *ex lege* di carattere istruttorio e di controllo dell'Autorità.

Con specifico riferimento alle osservazioni del gruppo ASPI, che ha evidenziato l'asserita complessità operativa derivante dall'elevato numero di tratte ricomprese nella propria concessione, gli Uffici – nel registrare che, allo stato attuale, ASPI

fornisce già al concedente e all'Autorità, nell'ambito di specifici flussi informativi, alcune informazioni articolate per tronco autostradale – ritengono che tale profilo sia adeguatamente considerato sia attraverso il regime previsto per la fase di prima applicazione, sia mediante la scelta di superare, nel documento finale, il riferimento alla nozione di "tratta", sostituendolo con quello di "tronco" autostradale. Tale soluzione consente di ricondurre l'allocazione a un'articolazione maggiormente coerente con le raccolte informative già svolte dall'Autorità tramite SiMoT, riducendo l'incertezza applicativa e contenendo gli oneri di allocazione, quadratura e riconciliazione nella fase di avvio. Per il Fascicolo di contabilità regolatoria relativo all'esercizio 2026 resta, inoltre, ammesso il ricorso a *driver* semplificati e/o parametrici, purché coerenti con la natura delle componenti allocate e adeguatamente illustrati nel Documento di metodologia e rendicontazione.

Quanto, infine, alla specifica osservazione formulata da CAV in ordine alla gestione, all'interno dell'Annesso Y, di variazioni tariffarie specifiche previste in applicazione di accordi convenzionali, si osserva che, in generale, tali componenti devono essere rappresentate nel modello in coerenza con la loro effettiva natura economico-tariffaria e con il relativo titolo convenzionale o regolatorio, evitando imputazioni automatiche non coerenti alla sola componente tariffaria di costruzione. In ogni caso, all'interno del *tool* di costruzione tariffaria, si è ritenuto di implementare una funzionalità che consenta di far fronte alla fattispecie segnalata.

2.1.6. Misura 6 – Obblighi informativi all'Autorità

Osservazioni pervenute

I rispondenti, pur condividendo l'obiettivo di rafforzare i presidi di trasparenza, verificabilità e controllo a supporto delle attività regolatorie, hanno espresso una posizione molto critica sul merito dei contenuti del Fascicolo di contabilità regolatoria, evidenziando una forte preoccupazione per la sostenibilità operativa degli adempimenti richiesti. In sintesi, i rispondenti chiedono all'Autorità di ridurre il perimetro delle certificazioni esterne e di garantire un'introduzione graduale e coordinata con i sistemi informativi già in uso verso il MIT.

In particolare, gli *stakeholders* ritengono che l'introduzione di obblighi informativi così strutturati e sistematici, caratterizzata dalla numerosità dei documenti e dall'elevato livello di dettaglio, non si risolverebbe in una semplice trasmissione di dati già disponibili, richiedendo invece l'impostazione *ex novo* di processi informativi complessi che coinvolgerebbero trasversalmente molteplici funzioni aziendali (amministrazione, controllo, IT, strutture tecniche). Tale complessità generale suggerisce pertanto, a loro avviso, una introduzione graduale dei nuovi obblighi.

Viene inoltre contestata la necessità di sottoporre a certificazione indipendente più set informativi distinti (contabilità, costruzione tariffaria, monitoraggio annuale), peraltro caratterizzati da scadenze di consegna molto ravvicinate. Tale approccio è giudicato sproporzionato e tecnicamente difficoltoso, anche perché i dati (specie nel monitoraggio annuale) possono essere oggetto di variazione fino a ridosso della sottomissione, impedendo verifiche stabili e tempestive ai soggetti revisori. Al riguardo, la maggioranza dei rispondenti richiede formalmente un alleggerimento del presidio di certificazione, proponendo che la verifica del revisore esterno si concentri solo sul nucleo della contabilità regolatoria annuale, sostituendo le altre certificazioni con attestazioni del *management* e controlli a campione dell'Autorità, analogamente a quanto previsto nel settore aeroportuale. Chiedono inoltre di chiarire se la società di revisione indipendente debba coincidere con quella incaricata della revisione legale dei conti e quali siano gli ambiti di responsabilità attribuiti, per evitare sovrapposizioni e incertezze applicative.

I rispondenti esprimono, inoltre, la propria preoccupazione circa il prefigurato obbligo di trasmettere all'Autorità strumenti analitici di verifica contabile e regolatoria, in formato editabile e al massimo livello di disaggregazione. Tale richiesta appare percepita, di fatto, come una cessione dell'intero *database* aziendale di contabilità analitica, sollevando criticità non solo in relazione all'onere amministrativo, ma anche sotto il profilo della tutela della riservatezza dei dati sensibili di terzi.

Infine, in relazione alle ulteriori misure regolatorie di cui ai punti 6.4, 6.5 e 6.6, i rispondenti manifestano preoccupazione per il rischio di ulteriori aggravii per i concessionari, in relazione: (i) alla facoltà dell'Autorità di richiedere elementi informativi aggiuntivi, non meglio specificati; (ii) alle attività di riclassificazione e riconciliazione richiesta a coloro che utilizzano i principi contabili IAS/IFRS.

Con riferimento a puntuali osservazioni pervenute da alcuni concessionari, si evidenzia che:

- il gruppo ASPI pone un accento specifico sulla Misura 6.5, ribadendo la pesantezza dell'onere riservato ai soggetti che adottano i principi contabili internazionali, evidenziando in particolare come la necessità di riclassificare il bilancio in chiave OIC e successivamente riconciliarlo con la contabilità regolatoria, generi un

"doppio binario" informativo giudicato non soltanto distorsivo – in quanto rischia di produrre una rappresentazione meno accurata della reale situazione aziendale – ma anche potenzialmente penalizzante. In tale prospettiva, ritiene auspicabile che ART: (i) circoscriva *ex-ante* i casi e le finalità di eventuali richieste integrative; (ii) definisca criteri chiari su perimetro, formati e livelli di dettaglio; (iii) assicuri un set di indicazioni metodologiche stabile per le riconciliazioni IAS/IFRS – OIC.

- diversi altri soggetti sottolineano la necessità di un coordinamento con i flussi SIVCA già esistenti verso il concedente, chiedendo all'Autorità di chiarire se i nuovi *format* sostituiscano i vecchi obblighi, per evitare duplicazioni di trasmissioni su basi informative solo parzialmente sovrapponibili.

Valutazioni

Con riferimento alle osservazioni relative alla certificazione indipendente, si ritiene di non accogliere la richiesta di sostituire, per il Fascicolo di contabilità regolatoria, la relazione del revisore con una mera attestazione del *management*. La certificazione della contabilità regolatoria costituisce un presidio essenziale di affidabilità, riconciliazione e verificabilità delle informazioni trasmesse, anche in ragione della rilevanza che tali dati assumono nei procedimenti tariffari e nelle attività di vigilanza. La dichiarazione del legale rappresentante, pur necessaria e confermata, non può pertanto sostituire il controllo esterno indipendente, ma opera quale presidio ulteriore di responsabilizzazione del concessionario rispetto alla veridicità dei dati e alla loro conformità alla regolazione vigente.

Con riguardo alla società incaricata della certificazione, si ritiene opportuno chiarire che la relazione è redatta dalla medesima società di revisione indipendente che certifica il bilancio di esercizio, nel rispetto dei requisiti di indipendenza applicabili. Tale scelta consente di valorizzare la conoscenza già acquisita dal revisore sulle procedure contabili del concessionario e sulle risultanze del bilancio, riducendo duplicazioni istruttorie, sovrapposizioni operative e oneri di *compliance*, ferma restando la specificità della relazione di certificazione della contabilità regolatoria rispetto alla revisione legale del bilancio. Rispetto al Documento di consultazione, tale precisazione individua in modo univoco il soggetto incaricato della certificazione e consente di ridurre le sovrapposizioni tra le verifiche, valorizzando la conoscenza già acquisita nell'ambito della revisione del bilancio.

Si precisa, inoltre, che la certificazione costituisce un presidio tecnico-contabile sulla coerenza della documentazione trasmessa rispetto agli schemi, alle riconciliazioni e alle metodologie dichiarate dal concessionario. Essa non sostituisce le valutazioni dell'Autorità in ordine alla pertinenza regolatoria delle poste, all'ammissibilità tariffaria, alla congruità dei driver o alla corretta applicazione dei criteri previsti dai Sistemi tariffari.

Nel periodo di prima applicazione, la certificazione dovrà tenere conto delle modalità di ricostruzione e rappresentazione semplificate ammesse dall'Allegato A. La verifica dovrà pertanto riguardare la coerenza delle modalità adottate rispetto al regime applicabile, la riconciliabilità dei valori trasmessi, la documentazione dei criteri utilizzati e la ragionevolezza delle ricostruzioni effettuate, tenendo conto delle modalità transitorie di ricostruzione, raccordo e allocazione ammesse dall'Allegato A, ferma restando la verifica della riconciliabilità, della tracciabilità e della coerenza delle informazioni trasmesse.

Con riferimento alla preoccupazione espressa dagli *stakeholders* circa la trasmissione degli strumenti analitici di verifica contabile e regolatoria, si sottolinea che tale previsione non deve essere intesa come obbligo di trasferire indiscriminatamente l'intero database aziendale di contabilità analitica, né come acquisizione generalizzata di dati gestionali non pertinenti rispetto alle finalità regolatorie. Gli strumenti analitici sono funzionali a consentire la tracciabilità delle grandezze trasmesse, la riconciliazione con le risultanze contabili e la verifica della correttezza delle imputazioni. Nella fase di prima applicazione (vedi *supra*), è richiesto alle società concessionarie di trasmettere la documentazione al massimo livello di dettaglio richiesto. Al termine di tale fase, potrà essere valutata dall'Autorità l'eventuale semplificazione degli obblighi informativi e documentali, sulla base degli esiti applicativi e delle evidenze acquisite, fermo restando un livello di dettaglio adeguato alle esigenze di regolazione, verifica e vigilanza.

Resta fermo che, nella prospettiva sopra delineata, il Documento di metodologia e rendicontazione dovrà illustrare le fonti informative utilizzate, i criteri di ricostruzione eventualmente adottati, i *driver* applicati e le verifiche di coerenza e quadratura effettuate, in modo da rendere ricostruibile il raccordo tra valori trasmessi, evidenze aziendali e risultanze contabili.

Quanto alla facoltà dell'Autorità di richiedere elementi informativi aggiuntivi, non si ritiene accoglibile la richiesta di limitarla *ex ante* in modo tale da comprimere le prerogative istruttorie, di vigilanza e controllo attribuite all'Autorità. Tale facoltà è necessaria per consentire approfondimenti mirati nei casi in cui le informazioni trasmesse risultino incomplete, non pienamente coerenti, non riconciliabili o comunque insufficienti ai fini dell'esercizio delle funzioni regolatorie. Resta fermo che le eventuali richieste integrative dovranno essere formulate in modo proporzionato e

funzionale alle specifiche esigenze istruttorie, indicando il termine entro il quale il concessionario è tenuto a fornire i dati richiesti.

Con riferimento alle osservazioni relative ai concessionari che adottano i principi contabili IAS/IFRS, si conferma la necessità di assicurare la comparabilità delle informazioni acquisite mediante prospetti di riclassificazione e riconciliazione con gli schemi di contabilità regolatoria. Tale previsione non incide sui criteri di redazione del bilancio di esercizio, né impone l'abbandono dei principi contabili internazionali adottati dal concessionario. Essa risponde, invece, a una finalità esclusivamente regolatoria, volta a rendere confrontabili le grandezze rilevanti tra operatori che utilizzano principi contabili differenti. Rispetto al Documento di consultazione, la formulazione proposta esplicita l'obbligo di predisporre, anche mediante elaborazioni extracontabili, i prospetti di raccordo e riconciliazione, chiarendo che le informazioni e le elaborazioni già disponibili presso il concessionario possono essere utilizzate, ove idonee, quale base di lavoro, ma non sostituiscono l'adempimento richiesto dall'Allegato A e dall'Annesso X.

Quanto, infine, al coordinamento con i flussi informativi già esistenti verso il concedente e, in particolare, con il sistema SIVCA, si condivide l'esigenza di evitare duplicazioni non necessarie. Al riguardo, il Fascicolo di contabilità regolatoria è stato strutturato valorizzando le schede già utilizzate nell'ambito del sistema SIVCA, integrate con le informazioni ulteriori necessarie per l'esercizio delle prerogative regolatorie dell'Autorità. I nuovi *format* non si pongono, pertanto, in una logica di duplicazione fine a sé stessa, ma di razionalizzazione e completamento del set informativo disponibile, ferma restando l'impegno dell'Autorità (vedi *supra*) a promuovere forme di coordinamento operativo con i soggetti concedenti, anche mediante intese volte ad armonizzare i flussi e ridurre gli oneri amministrativi per i concessionari.

2.1.7. Misura 7 e 8 – Obblighi informativi all'Autorità per l'elaborazione, l'aggiornamento o la revisione del PEF e Obblighi informativi all'Autorità per l'adeguamento annuale dei livelli tariffari

Osservazioni pervenute

Pur rilevando che la previsione di obblighi informativi strutturati a supporto dei procedimenti di pianificazione economico-finanziaria e di monitoraggio annuale – comprensivi di moduli di acquisizione dati, strumenti di costruzione tariffaria/monitoraggio, nonché documentazione di accompagnamento – appare funzionale a garantire una rappresentazione completa e coerente delle dinamiche economico-finanziarie delle concessioni, la quasi totalità dei rispondenti condivide una visione critica dei contenuti di merito.

In particolare, l'impianto proposto, basato sugli Annessi Y e Z, è considerato un elemento di forte rottura rispetto ad altri settori regolati dall'Autorità (come ad esempio quello aeroportuale), dove non verrebbero richiesti modelli di analogo livello di dettaglio e complessità. Al riguardo, suggeriscono un approccio graduale e proporzionato all'introduzione degli obblighi informativi, volto a garantire la sostenibilità operativa e l'efficacia complessiva dei procedimenti.

I termini procedurali, previsti dalle delibere ART nn. 240/2025 e 241/2025, sono giudicati insostenibili, in rapporto alla mole informativa richiesta dalle Misure 7 e 8 del Documento di consultazione – Allegato A. In particolare, il termine del 30 agosto dell'anno ponte per i PEF e quello del 15 ottobre per il monitoraggio annuale (su dati riferiti al 30 settembre), non terrebbero adeguatamente conto dei tempi tecnici, asseritamente incompressibili, necessari per la produzione dei dati e per le attività di revisione. Inoltre, la facoltà dell'Autorità di richiedere elementi informativi aggiuntivi, non meglio specificati, configura ulteriori potenziali aggravii non prevedibili.

Alla luce di quanto sopra, i rispondenti ritengono che lo sforzo organizzativo richiesto alle società concessionarie per adempiere agli obblighi connessi al monitoraggio annuale, che richiedono valutazioni certificate su dati a pre-consuntivo, appaia particolarmente gravoso.

Viene inoltre contestata la richiesta di certificazione esterna per set informativi complessi e "in divenire", soggetti ad affinamenti fino alla sottomissione finale. La maggioranza dei rispondenti propone una soluzione più proporzionata, ossia di limitare la certificazione al nucleo della contabilità regolatoria e utilizzare attestazioni del *management* per monitoraggio e costruzione tariffaria.

Si osserva inoltre che quasi tutti i concessionari segnalano che gli Annessi Y e Z sarebbero inutilizzabili, in assenza di approfondito processo di *auditing* prima della pubblicazione finale, a causa di errori di formula, riferimenti interrotti e macro asseritamente non funzionanti.

Relativamente alle poste figurative, quasi tutti i concessionari denunciano un'errata implementazione del meccanismo all'interno dei tool Excel, in particolare nel foglio "C5 Tk CalcoloPF" dell'Annesso Y (vedi *infra*). Secondo i rispondenti, il tool forzerebbe la chiusura delle poste remunerate al TIR *ante*, riallocando il saldo residuo non ancora ammortizzato nella componente remunerata al costo del debito (Kd), ossia a un tasso sensibilmente inferiore. In tal modo si determinerebbe una significativa e ingiustificata riduzione della remunerazione spettante per gli investimenti realizzati o affidati entro il 31 dicembre 2025, invalidando di fatto la clausola di salvaguardia del CIN pre-2026 stabilita dalle delibere ART nn. 240/2025 e 241/2025.

Infine, un altro tema rilevato critico dai rispondenti è quello afferente al criterio di valutazione degli indicatori di equilibrio economico-finanziario, che si basa su una successione temporale che parte dal 2019, in difformità rispetto al quadro regolatorio approvato con le delibere ART nn. 240/2025 e 241/2025.

Con riferimento a puntuali osservazioni pervenute da alcuni concessionari, si evidenzia che:

- il gruppo ASPI osserva che l'introduzione del concetto di "capienza tariffaria annuale disponibile" (Misure 7.1 e 5.2.2.2 delle Linee Guida) rappresenterebbe un elemento di assoluta novità non previsto dalla delibera ART n. 241/2025, sottolineando inoltre il rischio che tale indicatore, privo di definizioni operative e non rappresentato negli schemi dell'Annesso Y, diventi un parametro valutativo *ex post* arbitrario;
- sempre il gruppo ASPI prefigura l'istituzione di 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;
- AAA evidenzia che alcune delle informazioni richieste dalla delibera sono già attualmente messe a disposizione del concedente nell'ambito dei flussi informativi in essere, auspicando un coordinamento fra i requisiti informativi al fine di evitare duplicazioni, disallineamenti e oneri amministrativi non proporzionati;
- BREBEMI richiede espressamente che l'Autorità valuti motivate deroghe temporali o misure semplificate per i concessionari di minori dimensioni, per i quali l'impatto organizzativo degli adempimenti annuali risulta del tutto sproporzionato;
- diversi soggetti propongono formalmente di escludere dall'applicazione delle misure le società con concessione in scadenza a breve termine (es. prima del 2031), poiché l'investimento organizzativo richiesto non avrebbe un orizzonte temporale residuo tale da giustificare i costi;
- CAV segnala un'incoerenza specifica nell'Annesso Y che, asseritamente, imporrebbe automaticamente l'anno ponte al 2025 e base al 2024, impedendo a CAV di inserire il proprio assetto corretto (base 2023, ponte 2024).

Valutazioni

Gli strumenti di costruzione tariffaria e di monitoraggio annuale costituiscono il necessario supporto operativo per l'applicazione dei Sistemi tariffari approvati con delibere nn. 240-241/2025 (di seguito anche START 2025 e START 2024) e consentono all'Autorità di verificare, in modo omogeneo e tracciabile, la corretta determinazione delle componenti tariffarie, l'evoluzione del PFR, lo stato di attuazione del Programma degli investimenti, l'eventuale applicazione dei meccanismi di poste figurative, nonché il mantenimento delle condizioni di equilibrio economico-finanziario della concessione.

Le esigenze di sostenibilità operativa rappresentate dagli *stakeholders* sono state considerate mediante l'introduzione di un regime di prima applicazione il cui funzionamento è stato chiarito nell'ambito delle valutazioni di cui al punto 2.1.2.

Quanto alla facoltà dell'Autorità di richiedere elementi informativi aggiuntivi, si conferma che essa costituisce un presidio necessario per lo svolgimento delle funzioni istruttorie, di verifica e di vigilanza. Tale facoltà non è volta a introdurre un onere informativo indeterminato e permanente, ma a consentire approfondimenti mirati nei casi in cui la documentazione trasmessa risulti incompleta, incoerente, non riconciliabile o comunque non sufficiente ai fini delle valutazioni di competenza. Resta fermo che le eventuali richieste integrative saranno formulate in modo proporzionato rispetto alle esigenze istruttorie, con indicazione del perimetro informativo richiesto e del relativo termine di trasmissione.

Con riferimento ai termini procedurali indicati dai rispondenti, si rileva preliminarmente che gli stessi trovano il proprio fondamento nei Sistemi tariffari approvati con le delibere nn. 240/2025 e 241/2025, rispetto ai quali il presente provvedimento assume natura attuativa e operativa, limitandosi a definire i *format*, le modalità di compilazione e la documentazione informativa necessaria all'applicazione delle predette disposizioni. Ne consegue che eventuali contestazioni relative alla congruità o sostenibilità dei termini procedurali già previsti dai Sistemi tariffari avrebbero

dovuto essere fatte valere nei confronti dei relativi atti presupposti, non potendo il presente provvedimento incidere modificando previsioni regolatorie già approvate con le citate delibere. In ogni caso, si ritiene che tali termini siano funzionali a consentire lo svolgimento delle attività istruttorie entro tempistiche compatibili con i procedimenti tariffari e con le esigenze di programmazione economico-finanziaria delle concessioni. Non appare pertanto accoglibile un differimento generalizzato dei termini di trasmissione, che rischierebbe di compromettere la tempestività delle valutazioni dell'Autorità. Le criticità operative evidenziate risultano, comunque, mitigate dal regime di prima applicazione, nonché dalla possibilità di utilizzare documentate ricostruzioni *ex post* e dalla previsione di strumenti di supporto applicativo messi a disposizione dall'Autorità nella stessa fase di avvio.

Con riferimento alla certificazione esterna degli strumenti di costruzione tariffaria e di monitoraggio annuale, si è ritenuto di accogliere parzialmente le osservazioni pervenute, distinguendo il presidio richiesto in funzione della diversa natura e finalità dei set informativi trasmessi.

In particolare, con riferimento alla Misura 7, è stata confermata la necessità della certificazione indipendente, attesa la rilevanza diretta dei dati contenuti nell'Annesso Y ai fini dell'elaborazione, aggiornamento o revisione del PEF/PFR e, conseguentemente, della determinazione delle componenti tariffarie e delle valutazioni sull'equilibrio economico-finanziario della concessione. Diversamente, con riferimento alla Misura 8, si è ritenuto di accogliere le istanze di proporzionalità formulate dagli *stakeholders*, eliminando il punto relativo alla certificazione esterna del *format* di monitoraggio annuale. Tale scelta tiene conto della natura maggiormente dinamica e pre-consuntiva delle informazioni oggetto di monitoraggio, nonché dell'esigenza di evitare un aggravio procedurale non proporzionato rispetto alle tempistiche proprie dell'adeguamento annuale dei livelli tariffari. Resta in ogni caso l'obbligo del concessionario di assicurare la completezza, la coerenza, la tracciabilità e la veridicità delle informazioni trasmesse, anche mediante la documentazione di accompagnamento e la dichiarazione del legale rappresentante, nonché il potere dell'Autorità di svolgere verifiche istruttorie, richiedere elementi informativi integrativi ed effettuare controlli mirati nell'esercizio delle proprie prerogative di vigilanza.

Quanto alle osservazioni concernenti la presunta inutilizzabilità degli Annessi Y e Z a causa di errori di formula, riferimenti interrotti o malfunzionamenti delle macro, si prende atto delle segnalazioni pervenute accogliendole sotto il profilo tecnico-operativo. I *tool* allegati sono stati pertanto oggetto di approfondite verifiche e affinamenti tecnico-operativi da parte degli Uffici, al fine di correggere eventuali disallineamenti, rafforzare i controlli interni, migliorare la coerenza tra i fogli di lavoro e assicurare la più ampia adattabilità del modello alle peculiarità di ciascuna concessione.

I *tool*, rilasciati in prima versione, potranno essere oggetto di successivi affinamenti sulla base dell'esperienza applicativa e delle evidenze acquisite, al fine di migliorarne progressivamente l'efficacia operativa e assicurarne la coerenza con l'evoluzione del quadro normativo e regolatorio.

L'applicativo informatico di supporto alla pianificazione economico-finanziaria delle concessioni autostradali, così come quello di supporto al relativo monitoraggio annuale, è stato conseguentemente riprogettato e sviluppato secondo principi idonei a garantirne la piena efficacia operativa e decisionale, perseguendo il raggiungimento delle seguenti caratteristiche:

- **sicurezza e integrità dei dati**, attraverso l'adozione di adeguati presidi di protezione, tracciabilità e controllo, a tutela dell'affidabilità dei dati economico-finanziari trattati;
- **stabilità**, garantendo continuità operativa e assenza di malfunzionamenti critici nelle attività di calcolo, simulazione e *reporting*;
- **coerenza**, assicurando interfacce e logiche applicative uniformi e comportamenti prevedibili in tutte le fasi di elaborazione e analisi;
- **prestazioni**, con tempi di risposta adeguati anche in presenza di modelli complessi, grandi moli di dati e simulazioni multi-scenario;
- **integrabilità**, assicurando interoperabilità con le banche dati e i sistemi informativi di concessionari, concedenti e autorità di regolazione, nonché con fonti informative esterne rilevanti;
- **usabilità**, consentendo agli utenti di acquisire rapidamente familiarità con le funzionalità di modellazione economico-finanziaria e di simulazione degli scenari;
- **accessibilità**, ponendo al centro l'esperienza dell'utente (analisti, concessionari, concedenti, regolatori), con strumenti facilmente fruibili indipendentemente dal livello di competenza tecnica;
- **documentazione**, mediante un corpus strutturato e completo di linee guida operative, manuali utente e specifiche metodologiche.

Il sistema, rilasciato in prima versione, sarà altresì sottoposto a un processo iterativo di miglioramento continuo, basato sull'esperienza applicativa e sul sistematico recepimento dei riscontri degli *stakeholder*, al fine di assicurarne nel tempo l'efficacia, l'affidabilità e la coerenza rispetto all'evoluzione del quadro normativo e regolatorio.

Con specifico riferimento al meccanismo delle poste figurative, si ritengono condivisibili le osservazioni nella parte in cui segnalano la necessità di evitare che il *tool* produca effetti automatici non coerenti con la disciplina sostanziale prevista dai Sistemi tariffari. Tuttavia, con riguardo a presunte violazioni della clausola di salvaguardia del CIN pre-2026, occorre chiarire una serie di aspetti:

- le poste figurative (PF) non rappresentano affatto la remunerazione degli *asset*: tale remunerazione è già inclusa nei costi di capitale ammessi che determinano la componente tariffaria di costruzione. Le PF, come noto, svolgono invece la funzione di spostare nel tempo il recupero tariffario per ragioni di gradualità e sostenibilità, mantenendo la neutralità economico-finanziaria (così come configurata per ciascuna sub-componente) e assicurando l'azzeramento dei rispettivi saldi entro gli orizzonti prefigurati (10-15 anni) e, in ogni caso, entro la scadenza della concessione. Ne consegue che, quando in uno specifico anno una sub-componente si chiude, in applicazione delle regole di *cut-off*, con una sub-PF singolarmente maggiore della PF totale dell'anno e, conseguentemente, la successiva sub-componente nella *waterfall*, che caratterizza il meccanismo di recupero "a cascata", assume una PF di segno opposto, non si prefigura assolutamente un caso di mancato recupero: si sta invece realizzando un mero riallineamento contabile interno dei sotto-saldi finalizzato – proprio nell'ottica di adempiere pienamente alla clausola di salvaguardia sopra menzionata – a soddisfare simultaneamente: (i) vincolo "hard" di chiusura della singola sub-componente entro 10/15 anni (o orizzonte più stringente, in caso di ammortamento anticipato del CIN ante); (ii) neutralità finanziaria di ciascuna sub-componente al proprio tasso di attualizzazione/capitalizzazione, con azzeramento del relativo valore attuale netto; (iii) assoluta uguaglianza fra la PF annua complessiva e la somma delle proprie sub-componenti; (iv) azzeramento del saldo complessivo alla scadenza;
- il *tool* costruisce la PF totale annua come differenza, moltiplicata per i volumi, tra (Tk con PF) e (Tk senza PF), e ripartisce tale PF totale tra sub-componenti in modo che la somma delle PF per sub-componente coincida sempre con la PF totale: ciò significa che nessuna PF "extra" viene creata.
- Nel meccanismo adottato, in alcuni anni di "chiusura vincolata" (10/15 anni o orizzonte più stringente, in caso di ammortamento anticipato del CIN ante), una determinata sub-componente può essere chiusa imponendo una PF pari all'intero saldo da recuperare, sicché la PF residua viene allocata alle sub-componenti successive. Questo può generare, nello stesso anno, una PF positiva su una sub-componente e una PF negativa su un'altra, pur a fronte di una PF totale complessivamente "modesta" e apparentemente incapiente: va ribadito che tale circostanza non costituisce un "mancato recupero", ma una semplice riallocazione interna che mantiene in ogni caso invariato il totale.
- Le misure regolatorie afferenti alle PF richiedono: (i) azzeramento del saldo complessivo e dei saldi per sub-componente entro la rispettiva scadenza; (ii) neutralità economico-finanziaria per sub-componente al relativo tasso di attualizzazione/capitalizzazione; (iii) rispetto degli orizzonti di 10/15 anni ove previsto e (iv) priorità coerenti. Il *tool* implementa pienamente tutti questi vincoli tramite la chiusura obbligata al termine dell'orizzonte e il controllo assoluto del VAN per ogni sub-componente.
- L'allocazione del residuo su componenti attualizzate/capitalizzate a tasso *Kd* non rappresenta affatto una riduzione arbitraria del rendimento riconosciuto agli *asset*, e quindi nemmeno una violazione delle clausole di salvaguardia del CIN pre-2026, ma costituisce esclusivamente una modalità di rappresentazione del differimento tariffario tra sub-componenti, fermo restando che l'equivalenza economica è sempre verificata in termini di neutralità (VAN=0) e di rispetto della salvaguardia dei rendimenti sul CIN ante/pre-2026 secondo i pertinenti tassi regolatori.

Con riferimento alla critica relativa alla decorrenza temporale degli indicatori di equilibrio economico-finanziario, si osserva che i *tool* non sono finalizzati a introdurre effetti retroattivi rispetto alla data di applicazione delle misure regolatorie e si rimanda a quanto già chiarito sul punto tra le valutazioni di cui al punto 2.1.3.

Con riguardo all'osservazione del gruppo ASPI relativa alla "capienza tariffaria annuale disponibile", si chiarisce che tale riferimento, come previsto nelle pertinenti Misure dei sistemi tariffari START 2024 e START 2025¹, costituisce una nozione descrittiva e operativa utilizzata nelle Linee Guida per rappresentare, all'interno degli strumenti di costruzione

¹ Si veda in particolare:

- Delibera 240/2025, Allegato A, Misura 30.2, punto 6;
- Delibera 241/2025, Allegato A: (i) Misura 23, rubrica "22.2 (ovvero 25.2)", punto 6; (ii) Misura 41, rubrica "26.2", punto 6.

tariffaria, il margine di sostenibilità della dinamica tariffaria in relazione alla distribuzione temporale degli investimenti e alla modulazione delle componenti tariffarie. Le Linee Guida sono state conseguentemente integrate al fine di chiarire che tale nozione è utilizzata come elemento informativo di supporto alle valutazioni già previste dalla regolazione vigente e a carico del concedente.

Con riferimento alla richiesta di istituire un tavolo tecnico dedicato per la comprensione dei file, la gestione delle correzioni e la stabilizzazione delle modalità applicative, si evidenzia che gli Uffici, condividendo l'esigenza sottesa a tale osservazione, hanno previsto strumenti di accompagnamento applicativo, quali eventi informativi, canali di supporto tecnico, pubblicazione di FAQ e modalità strutturate di interlocuzione, anche al fine di evitare che la fase di prima implementazione si traduca in correzioni autonome e non coordinate da parte dei singoli concessionari.

Quanto alle osservazioni di AAA e di altri rispondenti relative alla sovrapposizione con i flussi informativi già trasmessi al concedente, si condivide l'esigenza di evitare duplicazioni non necessarie. Gli Annessi Y e Z sono stati strutturati valorizzando, ove possibile, le informazioni già presenti nei flussi concessori e nei precedenti *format* di pianificazione economico-finanziaria, integrandole con gli elementi ulteriori necessari all'esercizio delle prerogative regolatorie dell'Autorità. Resta fermo l'impegno dell'Autorità (vedi *supra*) a promuovere forme di coordinamento operativo con i soggetti concedenti, anche mediante intese finalizzate ad armonizzare i flussi informativi e ridurre gli oneri amministrativi.

Non sono invece accoglibili le richieste di esclusione automatica dall'applicazione delle misure per i concessionari di minori dimensioni o per quelli con concessione in scadenza a breve termine come già chiarito nelle valutazioni di cui al punto 2.1.2.

Quanto, infine, alla specifica osservazione di CAV relativa alla gestione dell'Anno base e dell'Anno ponte nell'Annesso Y, si rimanda a quanto chiarito nelle valutazioni di cui al punto 2.1.3.

2.2. Osservazioni sul Documento di consultazione – Annesso LG

2.2.1. Capitolo 2 – Aspetti generali

Osservazioni pervenute

La quasi totalità dei soggetti evidenzia che, mentre PEF e PFR vengono rinnovati mantenendo la loro natura originaria, gli strumenti di contabilità regolatoria rappresenterebbero un elemento di forte innovazione, tale da richiedere un considerevole sforzo implementativo ed organizzativo. I rispondenti chiedono un'integrazione con il sistema SIVCA per evitare un "doppio binario" informativo e un aggravio sproporzionato degli oneri amministrativi. In tale ambito, ASPI sottolinea la preferenza per un approccio incrementale, che valorizzi i presidi già operativi verso il Concedente, integrando solo i *gap* necessari invece di procedere a un rifacimento integrale dei sistemi.

Valutazioni

Gli Uffici prendono atto che, diversamente dagli strumenti di pianificazione economico-finanziaria (PEF e PFR), i quali si innestano su *format* e metodologie già note agli operatori, la contabilità regolatoria rappresenta un ambito di maggiore innovazione operativa, in quanto richiede la strutturazione di un set informativo omogeneo, verificabile e raccordabile con il bilancio di esercizio, con la contabilità analitica e con gli strumenti di costruzione tariffaria e monitoraggio annuale. Tale profilo giustifica la previsione di una fase di prima applicazione, afferente al Fascicolo di contabilità regolatoria relativo all'esercizio 2026, basata su modalità di ricostruzione e rappresentazione semplificate.

Non può essere accolta, invece, la richiesta secondo cui l'Autorità dovrebbe limitarsi a integrare i flussi informativi già trasmessi al concedente tramite la piattaforma SIVCA. Pur riconoscendo l'esigenza di valorizzare i presidi informativi esistenti e di evitare duplicazioni non necessarie, occorre considerare che le finalità sottese ai flussi informativi verso il concedente non risultano pienamente sovrapponibili a quelle proprie dell'Autorità. Quest'ultima, infatti, è chiamata a verificare la corretta applicazione dei Sistemi tariffari ART, la coerenza delle grandezze economico-finanziarie rilevanti, l'ammissibilità tariffaria delle componenti rappresentate e il monitoraggio dell'equilibrio economico-finanziario delle concessioni. Ne consegue che i dati già acquisiti nell'ambito del sistema SIVCA possono costituire un utile punto di partenza, ma non esauriscono il fabbisogno informativo necessario all'esercizio delle prerogative regolatorie dell'Autorità.

In tale prospettiva, le Linee Guida sono state impostate secondo una logica incrementale e non sostitutiva dei presidi esistenti. Gli strumenti di contabilità regolatoria, costruzione tariffaria e monitoraggio sono stati definiti tenendo conto dell'esperienza maturata dagli Uffici nell'utilizzo delle schede di contabilità analitica già compilate nell'ambito del sistema SIVCA, nonché dei format già utilizzati per il PFR e per il PEF. L'obiettivo perseguito non è pertanto quello di introdurre un autonomo "doppio binario" informativo, ma di assicurare un quadro coerente tra le informazioni contenute nel PFR, quelle riportate nel PEF e quelle derivanti dagli schemi di contabilità regolatoria, integrando i dati già disponibili con le sole informazioni ulteriori necessarie all'esercizio delle funzioni regolatorie.

2.2.2. Capitolo 3 – Obblighi informativi all'Autorità

Con riferimento al Capitolo 3 delle Linee Guida, relativo agli obblighi informativi nei confronti dell'Autorità, si rileva che, nell'ambito della consultazione pubblica, non sono pervenute osservazioni da parte degli stakeholder. Ciononostante, al fine di assicurare la piena coerenza del Capitolo in oggetto con le modifiche apportate alle restanti parti del documento, nonché alle Misure dell'Allegato A, si è ritenuto necessario introdurre specifiche modifiche di coordinamento e integrazione.

In particolare, è stato chiarito che, nel documento di metodologia e rendicontazione predisposto dal concessionario, qualora quest'ultimo adotti la contabilità finanziaria ovvero schemi contabili ibridi, dovranno essere forniti appositi prospetti di riconciliazione, al fine di assicurare la necessaria integrazione con la contabilità economico-patrimoniale.

Con riferimento al format di costruzione tariffaria è stato meglio esplicitato da quali sottomoduli è composto il modulo di acquisizione dati dell'Annesso Y.

Infine, in coerenza con quanto previsto dalla Misura 8 dell'Allegato A, è stata espunta dagli obblighi informativi relativi alla fase di monitoraggio e aggiornamento annuale la relazione certificata da una società di revisione indipendente, attestante la conformità alle disposizioni emanate dall'Autorità.

2.2.3. Capitolo 4 – Contabilità regolatoria

Osservazioni pervenute

Separazione per attività

I concessionari ritengono utile, in linea di principio, la separazione contabile per attività non pertinenti, ma giudicano sproporzionato l'onere informativo richiesto in riferimento alle attività accessorie, per le quali i concessionari stessi dichiarano di non disporre attualmente di sistemi strutturati per il monitoraggio e la rendicontazione. I rispondenti, inoltre, sottolineano che, a differenza del settore aeroportuale (prevalentemente basato su un modello *dual till*), la limitata incidenza delle attività accessorie autostradali (nell'ambito di un modello che, secondo i rispondenti, sarebbe riconducibile a una logica *single till*) rende l'aggravio di costi e tempi privo di un corrispondente incremento dell'efficacia regolatoria.

Gli stessi evidenziano che l'estensione della separazione contabile alle partite patrimoniali appare meno immediata e più problematica, in quanto comporta complessità applicative rilevanti, soprattutto in relazione alla corretta attribuzione degli asset e alla loro riconciliazione con i criteri contabili civilistici. In tale prospettiva, segnalano una potenziale criticità correlata all'approccio *top-down* per le partite patrimoniali; evidenziano che, mentre i ricavi possono essere allocati *bottom-up*, gli asset richiedono sistematicamente l'adozione di *driver* discrezionali, che rischiano di produrre dati non comparabili e distorsioni sulla percezione della capitalizzazione del settore.

In definitiva, i rispondenti suggeriscono all'Autorità di valutare un approccio orientato a maggiore flessibilità e proporzionalità, privilegiando le componenti economiche maggiormente rilevanti ai fini regolatori.

Definizione delle tratte

I concessionari rilevano una potenziale contraddizione interna del provvedimento, tale da generare incertezza applicativa. Ritengono infatti che, da un lato, ART rimanderebbe a un procedimento futuro per definire le tratte, mentre dall'altro, imporrebbe, nelle more di tale definizione, di usare i tronchi SiMoT esistenti, introducendo un obbligo allocativo prima di una chiara definizione del suo perimetro rilevante, che ne rappresenta invece il presupposto essenziale. A tal fine, suggeriscono la tempestiva definizione delle tratte rilevanti, al fine di consentire al settore il tempestivo adeguamento dei propri sistemi informativi.

I rispondenti chiedono inoltre di chiarire che per "tratta" si debba intendere esclusivamente il perimetro coerente con la tariffa di pedaggio, escludendo rendicontazioni per "sub-tratte" prive di razionale regolatorio. Alcuni concessionari

segnalano che l'incertezza perimetrale pregiudicherebbe l'adeguamento dei sistemi gestionali già in corso, evidenziando la necessità di un'analisi preventiva sulle effettive necessità di dati prima di attivare la rilevazione sistematica.

Ricostruibilità delle variabili regolatorie

I rispondenti rilevano la genericità della previsione, che non espliciterebbe le operazioni contabili, extracontabili e di riconciliazione necessarie per pervenire al risultato atteso, con conseguente incertezza applicativa e approcci non omogenei tra i concessionari.

Conto Finanziario

Pur apprezzando la coerenza con le vigenti tabelle Dicoter, i rispondenti notano alcune imprecisioni nella descrizione di alcune operazioni (per esempio, in riferimento all'accantonamento TFR, che non risulterebbe associato a nessun elemento economico o patrimoniale).

Conto Economico

Pur apprezzando la coerenza con le vigenti tabelle Dicoter, i rispondenti segnalano l'elevato livello di dettaglio richiesto, specie con riferimento alle manutenzioni ordinarie. Sottolineano 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. Richiedono, inoltre, un chiarimento sulla voce "*quota tariffaria retrocessa per sconti*", con specifico riferimento alla compatibilità con la delibera ART n. 211/2025 e alle modulazioni tariffarie di comparto.

Conto degli investimenti

I rispondenti segnalano potenziali difficoltà implementative per le voci relative al capitale circolante netto, con riferimento a voci quali, ad esempio, i debiti tributari ed eventuali ratei e risconti, non necessariamente dotati di un collegamento diretto con gli ambiti di attività individuati da ART. Segnalano, inoltre, una contraddizione in riferimento alla numerazione delle voci relative all'avviamento, rispetto a quanto riportato nell'Annesso X, oltre che taluni errori afferenti alla sommatoria di voci, rilevati nei medesimi prospetti.

Conto dei finanziamenti e quadrature

I rispondenti segnalano potenziali difficoltà implementative per la derivazione diretta delle voci afferenti all'operatività generale dei concessionari, come ad esempio capitale sociale, riserve, debiti verso banche e verso soci, obbligazioni e disponibilità liquide, per via del ricorso a driver generici e, per tal verso, poco significativi.

Diversi rispondenti segnalano episodi di mancata congruenza tra le LG e gli schemi Excel (Annesso X), tra cui la riga 581 priva di formule di aggregazione, la numerazione dei fondi incoerente e la riga 619 con denominazione difforme dalla Tabella 9. Un rispondente in particolare segnala un errore specifico di segno per il valore contenuto alla riga G652 del foglio relativo al fabbisogno.

Allocazione e driver per tratta

I rispondenti ritengono che l'allocazione sequenziale per attività e tratta sia priva di definizioni operative puntuali, nonché caratterizzata da contraddittorietà implicita ed esplicita (vedi *supra*) rispetto agli obblighi da assumere nel relativo periodo di transizione propedeutico alla completa definizione delle tratte stesse. Evidenziano inoltre che l'assenza di riferimenti metodologici univoci lascerebbe troppa discrezionalità, riducendo la comparabilità dei dati. Per le partite comuni (spese generali, poste patrimoniali aggregate come il CIN), l'allocazione è considerata un esercizio prevalentemente teorico, ancorché oneroso. AAA, nello specifico, allega una versione modificata dei prospetti contabili in cui propone di adottare una diversa ripartizione, semplificata, delle partite economiche e patrimoniali per attività.

Contributi

I rispondenti si oppongono al passaggio forzato dal metodo diretto al metodo indiretto relativamente ai contributi a fondo perduto, in quanto ritengono che tale approccio comporterebbe modifiche profonde e asseritamente ingiustificate di prassi contabili civilistiche consolidate e certificate, da disporre attraverso processi difficilmente automatizzabili. AAA, nello specifico, afferma che per la propria concessione anche i precedenti affidatari hanno storicamente adottato il metodo diretto, asserendo l'inapplicabilità del metodo indiretto non essendo di fatto presente una "percentuale di smontamento" direttamente applicabile al contributo.

Arrotondamenti delle tariffe

Tutti i rispondenti ritengono sproporzionata la richiesta di informazioni al massimo livello di disaggregazione per singola coppia origine-destinazione rispetto alle finalità della delibera.

Valutazioni

Le osservazioni pervenute in relazione al Capitolo 4 delle Linee Guida sono parzialmente condivisibili nella parte in cui evidenziano l'esigenza di assicurare maggiore proporzionalità, chiarezza operativa e gradualità nella prima applicazione degli schemi di contabilità regolatoria. In particolare, si prende atto che la predisposizione della Co.Reg. implica un'attività articolata di raccordo tra bilancio di esercizio, contabilità analitica, dati tecnici, informazioni di traffico e grandezze rilevanti ai fini tariffari, e che tale attività può richiedere, nella fase di avvio, ricostruzioni e riconciliazioni non immediatamente disponibili nei sistemi aziendali dei concessionari.

Non può, tuttavia, essere accolta la richiesta di ridurre l'impianto della contabilità regolatoria alle sole componenti economiche ritenute di immediata rilevanza tariffaria. La Co.Reg. costituisce, infatti, il presupposto informativo necessario per verificare la corretta separazione tra attività autostradali, attività accessorie e attività non pertinenti, nonché per assicurare la riconciliazione delle grandezze economiche e patrimoniali con il bilancio di esercizio e con gli strumenti di costruzione tariffaria e monitoraggio. La rappresentazione delle componenti patrimoniali, ancorché più complessa rispetto a quella delle componenti economiche, risulta essenziale per presidiare la corretta rappresentazione del capitale investito, la consistenza degli *asset* reversibili e non reversibili, il trattamento dei contributi, l'evoluzione degli investimenti e, in generale, tutte le grandezze economiche, patrimoniali e finanziarie rilevanti ai fini dell'equilibrio economico-finanziario della concessione.

Separazione per attività

Con riferimento alla separazione per attività, si ritiene di non accogliere la richiesta di escludere o attenuare, in via generale, gli obblighi informativi relativi alle attività accessorie. La separazione tra attività autostradali, attività accessorie e attività non pertinenti costituisce, infatti, un presidio necessario per assicurare la corretta rappresentazione delle componenti economiche e patrimoniali riconducibili al perimetro regolatorio, nonché per verificare l'eventuale presenza di costi, ricavi o partite patrimoniali non ammissibili ai fini tariffari. La limitata rilevanza delle attività accessorie rispetto all'attività autostradale non costituisce una motivazione, di per sé, di escluderne la rilevazione, atteso che, da un lato, non risponde al vero che il *framework* regolatorio sia improntato al *single till* (vedi *supra*, Misura 4), e dall'altro che anche tali attività possono incidere sulla corretta allocazione delle grandezze regolatorie e sulla riconciliazione complessiva degli schemi di contabilità regolatoria. Le esigenze di proporzionalità rappresentate dai rispondenti risultano comunque considerate nell'ambito del regime di prima applicazione, nel quale è ammesso il ricorso a ricostruzioni extracontabili, *driver* semplificati o parametrici e modalità di rappresentazione coerenti con gli assetti informativi disponibili presso ciascun concessionario, purché oggettivi, verificabili, replicabili e adeguatamente illustrati nel Documento di metodologia e rendicontazione.

Quanto alle osservazioni relative all'allocazione delle partite patrimoniali, si riconosce che tali componenti possono presentare maggiori complessità applicative rispetto ai ricavi e ai costi direttamente attribuibili. Per tale ragione, le Linee Guida chiariscono che il processo di imputazione deve seguire una gerarchia di criteri, privilegiando l'attribuzione diretta ove la posta sia oggettivamente riferibile a una specifica attività o a uno specifico tronco, e ricorrendo a *driver* di allocazione solo per le componenti comuni. In tal modo, l'utilizzo di *driver* non costituisce un esercizio discrezionale libero, ma uno strumento residuale e documentato, da applicare in coerenza con la natura della posta e con le basi informative disponibili.

Definizione delle tratte

Con riferimento alla definizione delle tratte, si riconosce la necessità di evitare incertezze terminologiche e applicative. Proprio a tal fine, nelle Linee Guida è stato superato, ove opportuno, il riferimento alla nozione di "tratta" ed è stato valorizzato il concetto di "tronco" autostradale, in coerenza con la struttura informativa già utilizzata nell'ambito delle raccolte dati tramite SiMoT. La scelta non introduce un obbligo allocativo privo di perimetro, ma consente, nelle more di eventuali ulteriori affinamenti, di utilizzare una base informativa già nota agli operatori, assicurando continuità con le raccolte pregresse e una prima comparabilità dei dati.

Ricostruibilità delle variabili regolatorie

Con riguardo alla ricostruibilità delle variabili regolatorie, si ritiene di non accogliere la richiesta di predeterminare in modo puntuale e tassativo tutte le operazioni contabili, extracontabili e di riconciliazione necessarie per pervenire agli schemi di contabilità regolatoria. La varietà degli assetti contabili, dei principi di bilancio adottati, dei sistemi informativi e delle specifiche fattispecie aziendali non consente, infatti, di individuare *ex ante* un set esaustivo di casistiche applicabile indistintamente a tutti i concessionari, senza il rischio di introdurre rigidità non coerenti con le concrete modalità di rappresentazione delle grandezze contabili. Le Linee Guida sono state pertanto impostate in modo da richiedere ai concessionari non già l'applicazione di un percorso di riconciliazione rigidamente predeterminato dall'Autorità, bensì la piena evidenza, mediante appositi prospetti di riconciliazione, delle operazioni effettuate per raccordare il bilancio di esercizio, le eventuali riclassificazioni, le rettifiche regolatorie, le allocazioni per attività e per

tronco e i valori finali riportati negli schemi di Co.Reg. Tale impostazione consente di preservare la necessaria flessibilità applicativa, lasciando ai concessionari la possibilità di rappresentare le specificità dei propri sistemi contabili e gestionali, fermo restando l'obbligo di assicurare la tracciabilità, la verificabilità, la replicabilità e la riconciliazione delle grandezze trasmesse con le fonti contabili di partenza. Nella fase di prima applicazione, tale esigenza può essere soddisfatta anche mediante elaborazioni extracontabili, purché adeguatamente documentate nel Documento di metodologia e rendicontazione.

Conto Finanziario

Con riferimento al Conto finanziario, tenuto conto delle osservazioni relative ad alcune imprecisioni descrittive, tra cui quelle riguardanti il trattamento dell'accantonamento TFR, si è provveduto a rivedere le istruzioni operative e i prospetti al fine di assicurare maggiore coerenza tra le descrizioni delle singole voci, la logica del rendiconto finanziario e le corrispondenti evidenze economiche e patrimoniali.

Conto Economico

Quanto al Conto economico, si ritiene di non accogliere la richiesta di ridurre in modo generalizzato il livello di dettaglio richiesto, in particolare con riferimento alle manutenzioni ordinarie, trattandosi di componenti rilevanti ai fini della verifica dell'ammissibilità tariffaria, della pertinenza dei costi e del monitoraggio dell'efficienza gestionale.

Quanto alla voce "quota tariffaria retrocessa per sconti", le Linee Guida sono state integrate al fine di chiarirne la funzione dell'indicata voce inserita nei prospetti di contabilità regolatoria.

Conto degli investimenti

Con riferimento al Conto degli investimenti, si prende atto delle difficoltà segnalate in relazione ad alcune voci di capitale circolante netto, quali debiti tributari, ratei e risconti, non sempre direttamente riconducibili a specifici ambiti di attività. Tali osservazioni sono state considerate attraverso il rafforzamento delle indicazioni metodologiche sui criteri di allocazione e mediante la possibilità, nella fase di prima applicazione, di utilizzare *driver* semplificati o parametrici per le poste comuni, purché coerenti con la natura della voce e adeguatamente documentati. Sono state altresì apportate le necessarie correzioni relative ai refusi segnalati dai rispondenti relativamente alla coerenza nella numerazione di alcune voci all'interno dell'Annesso X.

Conto dei finanziamenti e quadrature

Quanto al Conto dei finanziamenti gli Uffici riconoscono che talune grandezze riferite all'operatività generale del concessionario, quali capitale sociale, riserve, debiti finanziari, obbligazioni e disponibilità liquide, possono non presentare un collegamento immediato con singole attività o tronchi. Ciò non può comportare, tuttavia, l'inutilità della loro rappresentazione nella Co.Reg., in quanto tali grandezze sono necessarie per la riconciliazione complessiva degli schemi, per la verifica delle fonti di copertura e per il raccordo con le dinamiche economico-finanziarie della concessione. Anche in tale ambito, l'utilizzo di *driver* deve essere inteso come modalità di rappresentazione regolatoria e non come una modifica della contabilità civilistica. Le segnalazioni puntuali relative a formule mancanti, numerazioni incoerenti, denominazioni difformi e segni errati nei fogli dell'Annesso X sono accolte sotto il profilo tecnico e hanno comportato la revisione dei relativi prospetti.

Allocazione e driver per tratta

Con riferimento all'allocazione per attività e per articolazione infrastrutturale, si ritiene necessario mantenere tale previsione in quanto consente di assicurare la coerenza dei dati trasmessi, evitando che componenti comuni o aggregate restino prive di un criterio di imputazione verificabile. Le osservazioni pervenute sono state, tuttavia, accolte nella parte in cui hanno evidenziato l'esigenza di superare l'incertezza applicativa connessa al riferimento alla nozione di "tratta". A tal fine, come già chiarito, nelle Linee Guida, il riferimento alla "tratta" è stato sostituito, ove pertinente, con quello di "tronco" autostradale, in coerenza con la struttura informativa già utilizzata dagli Uffici nell'ambito delle raccolte dati tramite SiMoT. Tale modifica consente di ricondurre l'allocazione a un perimetro operativo già noto ai concessionari, riducendo l'incertezza interpretativa e favorendo una maggiore omogeneità nella compilazione degli schemi di contabilità regolatoria. Resta fermo che l'allocazione deve essere effettuata secondo la gerarchia dei criteri prevista dalle Linee Guida, privilegiando l'imputazione diretta, ove disponibile, e ricorrendo ai *driver* per le sole componenti comuni. Il concessionario è inoltre tenuto a garantire la quadratura tra i totali e i dettagli rappresentati nei prospetti, nonché a illustrare nel Documento di metodologia e rendicontazione le scelte effettuate, le basi informative utilizzate, i driver applicati e i controlli di coerenza adottati.

Contributi

Con riferimento ai contributi a fondo perduto su beni reversibili, gli Uffici non ritengono accoglibile la richiesta di mantenere, ai fini della rappresentazione regolatoria, il metodo diretto adottato da taluni concessionari nel bilancio

civilistico. La scelta di richiedere il metodo indiretto è funzionale a garantire una rappresentazione omogenea e trasparente delle immobilizzazioni al lordo dei contributi, del relativo fondo ammortamento, dei risconti passivi pluriennali e del rilascio a conto economico della quota di competenza dell'esercizio. Tale modalità non impone la modifica del bilancio civilistico né incide sulle prassi contabili adottate ai fini societari, ma opera esclusivamente quale criterio di rappresentazione regolatoria, necessario per assicurare comparabilità tra concessionari e corretta lettura delle dinamiche patrimoniali ed economiche connesse agli investimenti finanziati da contributi pubblici.

Arrotondamenti delle tariffe

Quanto, infine, agli arrotondamenti delle tariffe, si ritiene di non accogliere la richiesta di eliminare l'informazione disaggregata per coppia origine-destinazione. Tale dato è necessario per verificare, con adeguato livello di precisione, gli effetti degli arrotondamenti sulla tariffa unitaria media e sui ricavi da traffico.

2.2.4. Capitolo 5 – Strumenti di costruzione tariffaria

Osservazioni pervenute

Distribuzione temporale degli investimenti e capienza tariffaria annua disponibile

I rispondenti giudicano eccessivamente gravosa la richiesta di fornire evidenze quantitative basate sul confronto tra scenari alternativi di distribuzione temporale degli investimenti, che implica, di fatto, la predisposizione e la trasmissione di più versioni dell'Allegato Y, ciascuna coerente con uno specifico scenario ipotizzato. In tale contesto, peraltro, i rispondenti osservano che il Programma degli investimenti, nella prassi concessoria, è in larga misura guidato da esigenze operative e di sicurezza, dallo stato dell'infrastruttura, nonché dalle interlocuzioni e dai vincoli autorizzativi e convenzionali con il concedente.

Evidenziano inoltre che l'introduzione del concetto di "*capienza tariffaria annua disponibile*" rappresenta un elemento di assoluta novità e di rilievo sostanziale nel quadro regolatorio, non esplicitamente richiamato nella delibera n. 241/2025 e non risulta definito in modo puntuale né sotto il profilo concettuale né operativo. Ritengono, peraltro, che le finalità della sua introduzione sarebbero già ampiamente presidiate dagli strumenti regolatori vigenti.

Programma degli investimenti

I concessionari ritengono che la richiesta di descrivere ciascun intervento attraverso una pluralità di fogli distinti, unitamente all'obbligo di motivazione analitica per ciascun importo inserito, implichi una ricostruzione estremamente granulare, che eccederebbe le attuali modalità di pianificazione, monitoraggio e rendicontazione adottate. Il livello di disaggregazione richiesto per singola opera è giudicato incoerente con la natura dinamica dei programmi d'investimento e con le attuali modalità manageriali di monitoraggio. I concessionari temono che la produzione dei dati diventi un mero esercizio regolatorio privo di utilità gestionale. Alcuni rispondenti richiamano esplicitamente i commenti alla misura 4.7 (tabelle record) per sottolineare come il "massimo livello di disaggregazione possibile" determini un carico implementativo insostenibile.

Capitale circolante netto

Diversi concessionari segnalano che la derivazione diretta delle partite economiche del Capitale circolante netto per attività (autostradali, accessorie e non pertinenti) presenta forti criticità operative. In particolare, evidenziano che voci come i debiti tributari e ratei/risconti non possiedono necessariamente un collegamento diretto e univoco con gli ambiti di attività individuati dall'Autorità. In particolare, i concessionari evidenziano che, poiché tali voci sono normalmente aggregate a livello societario, la loro disaggregazione potrebbe avvenire solo *ex post* attraverso *driver* di allocazione che i rispondenti chiedono di definire in modo più chiaro e duraturo.

Poste Figurative e Annesso Y

I rispondenti ribadiscono l'asseritamente rilevante criticità già illustrata *supra* relativamente all'Annesso Y (foglio C5), la quale non permetterebbe il completo recupero delle poste figurative tramite tariffa. Nello specifico, i concessionari osservano che, al termine del periodo di 10-15 anni, il *tool* forzerebbe la chiusura dei saldi riclassificandoli al costo del debito (R_d), violando la clausola di salvaguardia dei rendimenti del CIN pre-2026 prevista dalla delibera 241/2025. Alcuni concessionari segnalano, inoltre, puntuali imprecisioni in alcune formule dell'Annesso Y (es. righe 103, 120, 137, 231) e lamentano una eccessiva rigidità del foglio sul debito (es. cella J97), che impedirebbe la corretta rappresentazione dei contratti finanziari effettivamente stipulati.

Infine, CAV esprime un dubbio specifico con riferimento alle variazioni tariffarie riconosciute – le quali rappresentano un dato di input del modello – chiedendo se risulta corretto che una variazione tariffaria riconosciuta (che nel proprio

caso specifico assumerebbe valore negativo in una specifica annualità) vada ad incidere direttamente sulla tariffa di costruzione, oppure se tale variazione dovrebbe essere più propriamente imputata alla tariffa unitaria complessiva; in quest'ultimo caso, richiede di chiarire le modalità operative di imputazione, al fine di garantire coerenza con la struttura regolatoria e con la natura della variazione riconosciuta.

Valutazioni

Distribuzione temporale degli investimenti e capienza tariffaria annua disponibile

Con riferimento alla distribuzione temporale degli investimenti, si chiarisce che le Linee Guida non impongono necessariamente la predisposizione e la trasmissione di una pluralità di versioni dell'Annesso Y. La richiesta è volta, piuttosto, ad acquisire evidenze adeguate, anche quantitative, sulle valutazioni effettuate in ordine alla distribuzione temporale degli investimenti programmati, alla relativa incidenza sulla componente tariffaria di costruzione e all'eventuale esigenza di ricorrere al meccanismo di poste figurative. Tali evidenze possono essere rese mediante prospetti di confronto, fogli di lavoro di supporto o documentazione tecnica allegata, purché idonei a rappresentare le alternative considerate e le ragioni della soluzione prescelta.

Quanto al concetto di "capienza tariffaria annuale disponibile" si rimanda alle valutazioni già fornite sul tema nel paragrafo 2.1.7.

Programma degli investimenti

Con riferimento al Programma degli investimenti, si ritiene di non accogliere la richiesta di ridurre l'informazione a un livello aggregato tale da non consentire la verifica dei singoli interventi. La rappresentazione analitica degli investimenti è necessaria per verificare la coerenza tra programmazione, cronoprogramma, costi ammessi in tariffa, entrata in esercizio delle opere, ammortamenti, eventuali contributi e trattamento regolatorio delle componenti di capitale. Ciò vale, a maggior ragione, in un sistema tariffario nel quale il monitoraggio dell'effettiva realizzazione degli investimenti assume rilievo diretto ai fini dell'aggiornamento e della verifica delle componenti tariffarie.

Resta fermo che il livello di dettaglio richiesto deve essere letto in coerenza con le informazioni effettivamente disponibili e con il regime di prima applicazione. L'obiettivo delle Linee Guida non è imporre un esercizio meramente formale, bensì assicurare che le informazioni trasmesse siano idonee a consentire la tracciabilità degli interventi, la riconciliazione con gli atti concessori e il raccordo con gli importi inseriti nel PFR e nel PEF.

Capitale circolante netto

Con riferimento al Capitale circolante netto, si prende atto delle criticità segnalate in ordine alla disaggregazione di alcune voci, quali debiti tributari, ratei e risconti, che possono essere rilevate a livello societario e non presentare un collegamento diretto e univoco con le singole attività (autostradali, accessorie e non pertinenti). Tali criticità non giustificano, tuttavia, l'eliminazione dell'informazione richiesta, in quanto il CCN concorre alla rappresentazione delle dinamiche economico-finanziarie della concessione e alla ricostruzione delle grandezze rilevanti ai fini del PEF/PFR. In presenza di poste comuni o non direttamente attribuibili, il concessionario può fare ricorso a driver di allocazione, purché coerenti con la natura della voce, oggettivi, verificabili e illustrati nella documentazione di accompagnamento.

Poste Figurative e Annesso Y

Con riguardo al meccanismo delle poste figurative si rimanda a quanto già ampiamente chiarito nel paragrafo 2.1.7.

Le segnalazioni puntuali relative a errori di formula, riferimenti non corretti e rigidità di alcuni campi dell'Annesso Y sono accolte nella misura in cui evidenziano esigenze di affinamento tecnico del *tool*. Gli Uffici hanno pertanto proceduto alla verifica dei fogli di lavoro e dei relativi automatismi, al fine di correggere eventuali disallineamenti.

Quanto, infine, alla specifica osservazione di CAV relativa alle variazioni tariffarie riconosciute, anche di segno negativo, il *tool* di costruzione tariffaria è stato adeguatamente implementato, introducendo la possibilità di tenere conto della circostanza segnalata.

2.3. Osservazioni sul Documento di consultazione – Annesso X

Osservazioni pervenute

Costituisce opinione prevalente che lo schema X presenterebbe un livello di granularità eccessivo e in particolare, i rispondenti ritengono la disaggregazione della manutenzione ordinaria in micro-categorie (pavimentazioni, gallerie,

sicurezza, ecc.) di difficile attuazione per i contratti appaltati "a corpo", rendendo l'allocazione meramente presuntiva. I concessionari segnalano, inoltre, che nel foglio X1.a, sono presenti segni invertiti e formule che non intercettano correttamente ratei, risconti e debiti tributari.

Infine, sono segnalati i seguenti potenziali refusi:

- nel foglio "X1 CoReg SchemiContabili": (i) nella riga G315 sarebbe conteggiata due volte la variazione delle rimanenze, già presente alla riga G305; (ii) mancherebbero le funzioni di somma nelle celle relative ai costi del personale e alla riga G54 del conto finanziario;
- nel foglio "X1.a CoReg RiconcilBilancio", i segni matematici alle righe D26 ed E26 sarebbero invertiti, impedendo di fatto la quadratura con il bilancio civilistico.

Valutazioni

Con specifico riferimento ai contratti di manutenzione affidati "a corpo", si ritiene che tale modalità contrattuale non escluda la possibilità di fornire una rappresentazione regolatoria delle relative componenti. Qualora il concessionario non disponga di una rilevazione diretta per le singole categorie manutentive, la disaggregazione potrà essere effettuata sulla base di criteri oggettivi, *driver* tecnici o parametrici, evidenze gestionali, computi, stati di avanzamento, documentazione contrattuale o ulteriori elementi idonei a ricostruire in modo ragionevole e verificabile la natura delle prestazioni rese. Tali criteri dovranno essere illustrati nel Documento di metodologia e rendicontazione, in modo da garantire la tracciabilità delle elaborazioni effettuate e la riconciliazione con le risultanze contabili di partenza.

Le osservazioni relative alla difficoltà di intercettare correttamente alcune poste, quali ratei, risconti e debiti tributari, sono state considerate nell'ambito dei chiarimenti già forniti nella sezione 2.2.3.

Con riferimento alle segnalazioni puntuali riguardanti i fogli relativi alla contabilità regolatoria e alla relativa riconciliazione con il bilancio, preso atto dei possibili disallineamenti indicati dai rispondenti e, ove gli stessi siano risultati fondati all'esito delle verifiche effettuate dagli Uffici, si è provveduto ad allineare i relativi prospetti, al fine di assicurare la corretta quadratura dei dati, la coerenza interna delle formule e l'affidabilità complessiva del *tool*.

2.4. Osservazioni sul Documento di consultazione – Annesso Y

Osservazioni pervenute

I rispondenti hanno espresso critiche sull'eccessiva complicazione tecnica dei file Excel, con particolare riferimento all'Annesso Y. Le principali lamentele riguardano:

- Macro VBA di elevata complessità: diversi concessionari segnalano che la dinamicità degli orizzonti temporali è gestita tramite macro VBA giudicate di complessità sproporzionata. I rispondenti ritengono che tale impostazione renderebbe gli strumenti meno trasparenti, difficili da verificare e da mantenere, introducendo potenziali criticità operative.
- Logiche di calcolo poco robuste: viene contestato dai rispondenti il ricorso a logiche di "copia/incolla automatizzato" invece di soluzioni più semplici e robuste come l'utilizzo di flag e formule dinamiche.
- Dispersività dei controlli di quadratura: come per gli altri annessi, i rispondenti lamentano che le celle di controllo ("*check*") sono distribuite in modo dispersivo tra i vari fogli di lavoro. Al riguardo, ritengono necessaria l'introduzione di un foglio di lavoro di sintesi che raccolga organicamente tutti i *check* del file per facilitare la rilevazione preventiva di disallineamenti interni.
- Assenza di istruzioni adeguate: i rispondenti evidenziano che, mentre l'Annesso X è supportato da tabelle esaustive, l'Annesso Y include operazioni e riclassificazioni complesse che non sono descritte con la medesima cura nelle Linee Guida.

I rispondenti evidenziano un profilo di potenziale illegittimità già precedentemente segnalato (vedi *supra*), laddove il *tool* Y invaliderebbe il principio di salvaguardia per gli investimenti pre-2026 stabilito dalle delibere 240/2025 e 241/2025, per via di un asserito errore sistemico nel foglio C5, dove il *tool* forzerebbe la chiusura dei saldi riclassificandoli al tasso del debito (K_d) anziché al TIR Ante, riducendo arbitrariamente la remunerazione. Secondo i rispondenti, tale riallocazione del saldo delle Poste Figurative non ammortizzato verso una remunerazione basata sul solo costo del

debito determinerebbe una riduzione della remunerazione complessiva, lesiva dell'equilibrio economico-finanziario della concessione.

Queste complicazioni, unite ad alcuni errori e riferimenti interrotti riscontrati nei *tool* posti in consultazione, hanno portato i rispondenti a richiedere, nell'ottica della loro definitiva adozione, un'attività di *auditing* tecnico preventivo da parte dell'Autorità.

Infine, i rispondenti segnalano alcuni refusi del *tool*:

- nel Foglio “Y0.2.b CoReg schemiCont AB”, il controllo “fabbisogno-copertura” segnala, alla cella G667, un errore di non quadratura anche con dati di esempio (mock) perché la formula confronta grandezze con segni matematici opposti;
- nel Foglio “Y0.4.c PEF DettaglioCCN” evidenziano riferimenti a celle vuote o errate (righe 20, 45, 63, 231, 249);
- il Foglio “Y4 IndicatoriEquilibrioEF” impone il calcolo a partire dal 2019, discostandosi da quanto esplicitamente previsto nelle pertinenti misure regolatorie approvate con delibere nn. 240-241/2025, che fanno riferimento, come perimetro temporale di verifica, a quello “dalla data di applicazione della presente misura, e fino alla scadenza della concessione”.
- nel Foglio “Y0.1 Dati generali”: (i) il *tool* non gestirebbe in modo corretto le concessioni che scadono in date diverse dal 31 dicembre, non assicurando il proporzionamento dei flussi dell'ultimo anno relativi ai PEF; (ii) il modello imporrebbe automaticamente il 2025 come anno ponte e il 2024 come anno base, impedendo a società con assetti differenti (es. 2024 ponte e 2023 base) di operare correttamente e (iii) l'applicazione del fattore di efficientamento annuale non sarebbe relazionata con l'identificazione del periodo regolatorio nella riga 29;
- nel Foglio “Y0.3 PrevisioniTraffico”, le formule relative al traffico consuntivo (Righe 24-28, 35-39, 46-50, 57-61), non risulterebbero flessibili rispetto all'impostazione degli anni e dei periodi regolatori definiti nelle righe iniziali. Inoltre, il riferimento di *check* E76 punterebbe a una cella vuota del foglio Y0.2.b, invalidando il controllo;
- nel Foglio “Y0.4.c PEF DettaglioCCN”, oltre a rilevare l'eccessiva rigidità del foglio di lavoro e delle categorie di dati da inserire – che potrebbe asseritamente inficiare la corretta rappresentazione delle componenti finanziarie dei debiti contratti dalle società concessionarie – sono segnalate imprecisioni nei costi (Righe 86, 103, 120, 137, 154, 171) e nel codice colore adottato per la formattazione, che non corrisponderebbe allo standard generalmente adottato per le celle di input e quelle calcolate;
- in relazione al Programma degli investimenti, i rispondenti osservano 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, implicherebbe una ricostruzione estremamente granulare delle informazioni di investimento, che eccede le attuali modalità di pianificazione, monitoraggio e rendicontazione adottate dalle società concessionarie, anche in relazione alla natura dinamica del Programma, che i concessionari dichiarano fisiologicamente soggetto a revisioni, rimodulazioni e aggiornamenti nel tempo;
- nel Foglio “Y4 IndicatoriEquilibrioEF” i rispondenti registrano alcune imprecisioni: (i) il Patrimonio netto (Riga 112) includerebbe voci non rilevanti come debiti, crediti e celle vuote; (ii) il debito residuo (Riga 157), il riferimento punterebbe a una riserva di Patrimonio netto invece che al debito effettivo; (iii) il calcolo TIR Equity, le formule nelle celle successive alla N117 dividerebbero per $(1 + \text{Tax rate})$ invece di moltiplicare per $(1 - \text{Tax rate})$;
- nel Foglio “Y0.4.d Dettaglio Debito”, la cella J97 risulterebbe priva di effetti sulle altre celle del foglio;
- nel Foglio “Y0.5 PR Progressi”, numerose righe (189-217) sarebbero formattate come input ma contengono formule e punterebbero alla riga 218 che è vuota.

Viene inoltre genericamente contestato il carico implementativo necessario qualora le società concessionarie fossero costrette, come previsto nei format ART, a produrre fogli di lavoro ulteriori per la giustificazione delle discontinuità di costo, delle previsioni di traffico, nonché del dettaglio relativo a fondi e capitale circolante.

Infine, i rispondenti ritengono opportuna l'indizione di un secondo *round* di consultazione tecnica focalizzato sull'*auditing* delle formule e sulla coerenza metodologica degli Annessi X, Y e Z, prima della loro definitiva adozione, o in alternativa, di istituire un tavolo di confronto tecnico permanente, funzionale alla manutenzione evolutiva dei *tool*, garantendo stabilità regolatoria nel lungo periodo.

Valutazioni

Le osservazioni relative alla presenza di macro VBA e alla presunta scarsa robustezza delle logiche di calcolo sono state accolte sotto il profilo tecnico-operativo. L'Annesso Y è stato infatti modificato eliminando il ricorso alle macro e sostituendo le relative funzionalità con formule dinamiche e logiche di calcolo maggiormente trasparenti e verificabili. Tale intervento consente di superare le criticità segnalate in ordine alla manutenzione del file, alla tracciabilità delle formule e alla possibilità, per il concessionario e per l'Autorità, di verificare il funzionamento del modello senza dover fare affidamento su procedure automatizzate non immediatamente leggibili.

Parimenti, le osservazioni concernenti la dispersione dei controlli di quadratura sono state accolte mediante l'introduzione di un apposito foglio di riepilogo dei controlli, nel quale sono raccolte le principali celle di check del modello. Tale soluzione consente di individuare in modo più immediato eventuali disallineamenti interni, errori di compilazione, mancate quadrature o incoerenze tra fogli di lavoro, rafforzando l'affidabilità complessiva del *tool* e agevolando sia le attività di compilazione da parte dei concessionari sia le successive verifiche istruttorie dell'Autorità.

Con riferimento alla lamentata assenza di istruzioni adeguate, gli Uffici, nel condividere l'esigenza di maggiore chiarezza operativa, hanno chiarito e precisato le modalità di compilazione delle diverse celle di input dell'Annesso Y. A differenza di quanto previsto per l'Annesso X, non si è tuttavia ritenuto necessario introdurre tabelle analitiche di dettaglio per ciascuna voce del *tool*, atteso che l'Annesso Y non costituisce uno schema di contabilità regolatoria da riconciliare voce per voce con il bilancio di esercizio, bensì un modello di costruzione tariffaria fondato su dati di input, formule dinamiche e relazioni di calcolo tra grandezze regolatorie.

Con riguardo alle osservazioni relative al meccanismo delle poste figurative, si rimanda ai chiarimenti già forniti con le valutazioni contenute nella sezione 2.1.7.

Con riferimento alle segnalazioni puntuali riguardanti possibili refusi all'interno dell'Annesso Y, preso atto dei possibili disallineamenti indicati dai rispondenti e, ove gli stessi siano risultati fondati all'esito delle verifiche effettuate dagli Uffici, si è provveduto ad allineare i relativi prospetti, al fine di assicurare la corretta quadratura dei dati, la coerenza interna delle formule e l'affidabilità complessiva del *tool*. Gli interventi apportati all'Annesso Y riguardano, in particolare, oltre alla correzione di refusi, il miglioramento della leggibilità delle formule, il rafforzamento dei controlli di coerenza e quadratura, la semplificazione di alcune modalità di compilazione e la riduzione di elementi tecnici suscettibili di generare criticità applicative.

Tali interventi non modificano i criteri regolatori sottostanti, ma sono finalizzati a rendere il *format* più stabile, verificabile e coerente con le esigenze istruttorie. Resta fermo che, in caso di eventuali disallineamenti meramente tecnici tra il file e le misure regolatorie, queste ultime costituiscono il riferimento prevalente, mentre il *format* assolve alla funzione di supportare la compilazione e la standardizzazione delle informazioni richieste.

2.5. Osservazioni sul Documento di consultazione – Annesso Z

Osservazioni pervenute

I rispondenti esprimono critiche puntuali nei confronti dell'Annesso Z, giudicandolo, allo stato attuale, inutilizzabile. Le osservazioni sono ampiamente sovrapponibili tra i vari partecipanti, segno di un coordinamento di settore volto a evidenziare errori tecnici bloccanti.

In particolare, i principali refusi segnalati sono:

- nel foglio di lavoro "*Z2.a ModulTariffaria agg*", a partire dalla riga 124 e già alle righe 78–80, le celle riportano l'errore "*#REF!*" a causa di riferimenti non più validi.
- imprecisioni e riferimenti interrotti: la critica tecnica più ricorrente riguarda la presenza di numerose imprecisioni di formula idonee a compromettere l'affidabilità dell'intero modello.
- Debolezza strutturale e logica: i concessionari sottolineano che l'Annesso Z riprende in larga misura l'impostazione logica dell'Annesso Y (relativo ai PEF), ereditandone tutte le criticità in termini di scarsa robustezza delle formule e complessità eccessiva. Segnalano la mancanza di un manuale operativo o di istruzioni esaustive che spieghino le logiche di calcolo e le trasformazioni matematiche adottate. L'assenza di tali presidi obbligherebbe i concessionari a intervenire manualmente sulle formule secondo la propria sensibilità, minando la confrontabilità dei dati tra le diverse società.

- Dispersività dei controlli di quadratura: ribadiscono la necessità di un foglio di lavoro di sintesi che raccolga organicamente tutti i *check* del file.

Infine, i rispondenti raccomandano all'Autorità, come per l'Annesso Y, di avviare un *audit* tecnico-funzionale completo sull'Annesso Z per correggere i collegamenti interrotti e stabilizzare lo strumento prima della sua approvazione definitiva, ovvero l'istituzione di uno spazio di confronto per la relativa manutenzione evolutiva.

Valutazioni

Le criticità tecniche segnalate dai rispondenti sono state accolte sotto il profilo operativo. In particolare, l'Annesso Z è stato sottoposto ad una verifica tecnico-funzionale volta ad individuare e correggere i riferimenti interrotti, gli errori di formula, le incongruenze tra fogli di lavoro e le celle che restituivano errori di tipo “#REF!”. Le segnalazioni relative al foglio “Z2.a ModulTariffaria agg” (ora ridenominato “Z6b_ModulazioneTariffaria_Agg”), con specifico riferimento alle righe 78-80 e alle celle a partire dalla riga 124, sono state pertanto considerate, ove risultate fondate all'esito delle verifiche effettuate dagli Uffici.

Con riferimento alla presunta debolezza strutturale del modello, si evidenzia che l'Annesso Z è necessariamente costruito in continuità logica con l'Annesso Y, in quanto il monitoraggio annuale presuppone il raccordo con il PFR, con il Programma degli investimenti, con le componenti tariffarie e con le grandezze regolatorie già rappresentate in sede di costruzione tariffaria. Tale continuità non costituisce una criticità in sé, ma risponde all'esigenza di garantire coerenza tra pianificazione quinquennale e aggiornamento annuale. Le osservazioni sono state comunque recepite nella parte in cui hanno evidenziato la necessità di rafforzare la robustezza tecnica del file e la leggibilità delle logiche di calcolo.

Con riferimento alla richiesta di istruzioni operative più esaustive, si conferma che sono state rafforzate le indicazioni contenute nelle Linee Guida relative alla compilazione dell'Annesso Z, chiarendo le modalità di popolamento dei principali fogli di *input* e di aggiornamento, nonché il raccordo tra le informazioni relative all'ultimo PFR, ai periodi regolatori pregressi, alle discontinuità di costo, alla qualità, al Programma degli investimenti e alla modulazione tariffaria aggiornata. Le Linee Guida sono finalizzate ad evitare interventi manuali non coordinati sulle formule e a garantire che le eventuali elaborazioni di supporto siano documentate, verificabili e coerenti con i dati inseriti nel modello.

Le osservazioni relative alla dispersione dei controlli di quadratura sono state accolte mediante l'introduzione, anche per l'Annesso Z, di un foglio di riepilogo dei controlli, contenente le principali celle di *check* del modello. Tale intervento consente di individuare in modo più immediato eventuali disallineamenti interni, mancate quadrature o errori di compilazione, rafforzando l'affidabilità del *tool* e agevolando le attività di verifica da parte del concessionario e dell'Autorità.

Con riferimento alla richiesta di prevedere un *audit* tecnico-funzionale, si rinvia a quanto già evidenziato nelle sezioni precedenti, ove si è dato atto della previsione di strumenti di accompagnamento applicativo, quali eventi formativi, canali di supporto tecnico, pubblicazione di FAQ e modalità strutturate di interlocuzione, anche al fine di evitare che la fase di prima implementazione si traduca in correzioni autonome e non coordinate da parte dei singoli concessionari.

CONCLUSIONI

Nei termini sopra esposti è definita l'istruttoria condotta dall'Ufficio Accesso alle infrastrutture aeroportuali e alle reti autostradali, con la collaborazione dell'Ufficio Monitoraggio mercati, validazione modelli di regolazione, raccolta ed elaborazione dati e, per gli aspetti di competenza, dell'Ufficio Affari legali e contenzioso dell'Autorità.

Torino, 8 luglio 2026

Il Responsabile del Procedimento

f.to Roberto Piazza

(firmata digitalmente ai sensi del d.lgs. 82/2005)

