

DELIBERA 49/2025	OSSERVAZIONI
Integrazioni alla Misura 2 dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024 (Definizioni)	
1. Alla Misura 2.1, sono aggiunte le seguenti definizioni:	
«ff) gestore dei servizi di pedaggio: il soggetto di cui all'articolo 2, comma 1, lettera c), del decreto legislativo 20 novembre 2021, n. 153, recante "Attuazione della direttiva (UE) 2019/820 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2019, concernente l'impostabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione";	Come già specificato nelle osservazioni formulate per la Delibera 132/2024, ai fini del calcolo della lunghezza del cantiere non si ritiene corretto fare riferimento alla segnalazione stradale di inizio cantiere (soltanmente cartello di preavviso posto a 700 m), che non impatta sulla fluidità del traffico, ritenendo invece corretto il punto di effettivo restrinzione della carreggiata. La definizione sembrerebbe anche in contrasto con la successiva misura 858/2 che considera cantieri impattanti solo quelli di lunghezza superiore a 500 m. D'altronte la stessa ART esclude gli impatti conseguenti alla sola chiusura della corsia di emergenza; pertanto la segnalazione di preavviso andrebbe esclusa. E' corretto calcolare la lunghezza tra il primo segnale di posizione e la segnalazione stradale di fine del cantiere o dell'ultimo segmento di cantiere, effettuata sempre in conformità alla normativa tecnica applicabile. Inoltre, si fa notare come per quanto riguarda la definizione di "Lunghezza tratta elementare" (non presente nel schema messo in consultazione ma inclusa nella delibera 132/2024 su cui si sta andando ad integrare) andrebbe considerata la lunghezza fisica (ossia dal km di inizio al km di fine tratta) e non quella pedagistica che comprende, invece, anche tratti ulteriori come ad esempio le adunzioni.
g) lunghezza del cantiere e del segmento di cantiere: la lunghezza calcolata tra la segnalazione stradale di inizio del cantiere o del primo segmento di cantiere e la segnalazione stradale di fine del cantiere o dell'ultimo segmento di cantiere, effettuata in conformità alla normativa tecnica applicabile;	Le valutazioni sulle previsioni di traffico da parte del Centro di coordinamento nazionale "Viabilità Italia", che conducono alle decisioni sulla bollinatura da attribuire alle singole giornate, derivano dalla necessità di evitare situazioni di criticità nel traffico in tali periodi temporali (reputati più a rischio di volumi veicolari intensi/critici) tramite un meccanismo di dissuasione legato, appunto, ai vari bollini di diverso colore. Le tabelle pubblicate verso l'utenza rappresentano, inoltre, solo una sintesi generalizzata dei dati ricevuti da Viabilità Italia su tutta la rete stradale italiana e non sono perciò indicative delle varie situazioni di traffico puntuali. Una previsione che utilizzi tale bollinatura per consentire il pagamento di un ridotto pedaggio nei giorni indicati come a maggior rischio traffico, quale questa proposta nello schema in consultazione avrebbe potenziato, l'effetto di spingere invece gli utenti ad intraprendere il viaggio proprio in tali periodi al fine di ottenere un esborso minore (o nullo, nel caso di bollino nero), vanificando così l'operato di Viabilità Italia ed a tutto svantaggio della sicurezza della circolazione. Inoltre, l'utilizzo di questi bollini come indicatore sarebbe anche fuorviante dato che, in alcuni casi, è proprio nei periodi di esodo, in direttive opposte od in zone non impattate, che spesso vengono realizzati cantieri priorio in ragione del minor afflusso di traffico ivi presente al fine di minimizzare l'impatto verso gli utenti.
hh) periodi di bollino giallo o rosso o nero: sono i giorni classificati come di traffico intenso (bollino giallo), intenso con possibile criticità (bollino rosso) o critico (bollino nero) dal Centro di coordinamento nazionale in materia di viabilità, denominato Viabilità Italia di cui al decreto del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 15 novembre 2011;	ii) tariffa km applicata all'utenza e la somma della tariffa unitaria base di competenza, dell'applicazione di cui all'articolo 29, comma 5-bis, del decreto-legge 76/2005, convertito dalla legge 102/2009, come integrato dall'articolo 15, comma 4, del decreto-legge 78/2010, convertito dalla legge 122/2010, e della quota iv-a;
Modifica alla Misura 4 dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024 (Diritto all'informazione relativa al viaggio)	
1. La lettera d) della Misura 4.6 è sostituita dalla seguente:	
d) il pedaggio sono stati applicati rimborsi di cui alla Misura 8-bis, con indicazione dei cantieri che li hanno originati, delle modalità di calcolo e di eventuale conguaglio, n.	
Modifica alla Misura 8 dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024 (Applicazione del pedaggio, programmazione dei cantieri e diritto al rimborso in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura)	
Al comma 8.3, le parole «dall'autorità con successivo provvedimento», sono sostituite con le parole: «dalle Misure 8-bis e 8-ter».	
Misura 8-bis (Mecanismo di rimborso del pedaggio in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura)	
1. L'utente ha diritto al rimborso, parziale o integrale, del pedaggio al verificarsi di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura, dovute all'installazione di cantieri, qualora il percorso autostradale effettuato comprenda almeno una tratta elementare interessata dalla presenza di uno o più cantieri nei emergenziali, intesa, per i sistemi chiusi, come il periodo di tempo in cui i medesimi cantieri delimitata da due barriere di esclusione, per i sistemi semi-chiusi e aperti, la tratta su cui si insistono i cantieri delimitata dal primo ingresso e dalla prima uscita disponibili, secondo quanto previsto dalla presente misura.	Le lavorazioni effettuate tramite cantieri costituiscono parte integrante degli impegni concessionari, sia in caso di manutenzioni ordinarie/straordinarie sia in caso di interventi strutturalmente complessi finalizzati all'ammodernamento/evoluzione dell'infrastruttura (ampliamenti, realizzazione di nuovi caselli o tratti, ecc.). Pertanto associare il diritto al rimborso del pedaggio solo ad una generica presenza di cantierizzazioni, senza distinguere tra fattispecie in cui il concessionario sta adempiendo regolarmente ad impegni di convenzione e quelle in cui si rinvia una sua responsabilità per colpa nella procedura di cantierizzazione e/o nella relativa informativa data all'utenza, appare come una penalizzazione del tutto ingiustificata ed illegittima: equivalente, nella pratica, a penalizzare il gestore per star adempiendo correttamente ai propri obblighi derivanti dal contratto di concessione. Inoltre, nella presente misura si rinvia una definizione di "tratta elementare" non corretta, essendo presente una confusione tra il concetto di barriera e quello di stazione.
2. Il rimborso di cui al punto 1 è dovuto nei casi in cui una o più tratte elementari incluse nel percorso effettuato dall'utente siano interessate dalla presenza, tra le ore 06:00 e le 22:00, di cantieri di cui la lunghezza cumulativa di tutti i segmenti di cantiere inferiore a 0,5 km e di durata non inferiore a 4 ore, installati sulle corsie di marcia. Qualora il percorso effettivo dell'utente non sia elevabile, il concessionario considera il percorso convenzionalmente rilevante ai fini del pagamento del pedaggio.	La posizione delle segnalazioni di inizio e fine cantiere vengono determinate non solo in base all'estensione del cantiere stesso, ma anche in base a logiche dettate dalla ricerca di condizioni di sicurezza ottimali sia per quanto riguarda l'attività del personale impiegato nelle lavorazioni su strada sia per quanto riguarda la circolazione veicolare degli utenti. La segnalazione di inizio cantiere - con le rispettive limitazioni nell'uso della carreggiata - può infatti, a seconda della natura del tratto stradale in questione, venire installata anche molto centinaia di metri prima dell'area interessata dai lavori per massimizzare la sicurezza anche in caso di piccole lavorazioni (si pensi a cantieri in galleria o posti successivamente a tratti in pendenza tale da limitare la visuale in distanza). Pertanto, individuare la lunghezza minima dei cantieri, dando luogo a rimborso, in maniera fissa ed indiscriminata non appare condiscendibile e potrebbe, di contro, portare a pratiche peggiorative in termini di sicurezza nella progettazione.
3. Il rimborso R è calcolato come somma delle rimborsate per ciascuna delle tratta elementari incluse nel percorso effettuato dall'utente dove sono presenti i cantieri di cui al punto 2, secondo la seguente formula:	Per ottenere un dato certo circa i cantieri eventualmente incontrati dall'utente lungo il tragitto autostradale sarebbe necessario impiegare un sistema di tracciamento dei veicoli in tempo reale al momento non disponibile, poiché, al contrario, si potrebbe incorrere in casi ove un cantiere - attivo al momento di entrata in autostrada di un utente - venga dismesso prima che tale utente raggiunga la posizione dove era installato (quindi senza impatto né diritto a rimborso); ovvero casi in cui un utente si imbatte in un cantiere installato successivamente alla sua entrata in autostrada (quindi con potenziale diritto a rimborso); la situazione di incertezza sarebbe poi peggiorata per le trate dei sistemi semichiusi, laddove percorsi convenzionalmente rilevanti (ossia basati sull'attuale sistema convenzionale di attribuzione del percorso) potrebbero essere considerati elegibili per rimborso pur in assenza di cantieri incontrati lungo il tragitto.
4. L'impatto $I_{Ca_{ij}}$ del segmento i del cantiere riportato nelle Tabelle 1, 2 e 3, è calcolato secondo la seguente formula:	Quanto alla fascia oraria notturna, essa non sembra idonea a consentire un efficiente svolgimento di alcune lavorazioni autostradali: l'installazione di molti cantieri viene infatti avviata ben prima dell'effettivo inizio delle lavorazioni poiché, nei casi di autostrade a 3 corsie, l'installazione completa di una segnaletica di riduzione o deviazione richiede diverse ore per essere completata; va poi considerato come una fascia oraria così vincolante creerebbe impatti sulla produttività (riduzione dell'effettiva produttività di anche 3 ore), costringendo eventualmente ad esguire diverse tipologie di lavorazioni (si pensi a cantieri non eseguibili in fascia diurna - es. ispezioni/lavorazioni in galleria che prevedono chiusura del fornice, rifacimento della pavimentazione a una sezione etc. - perché non eseguibili in presenza di traffico diurno) in 2 o più notti in luogo di un'unica notte, aumentando così il potenziale impatto verso gli utenti.
formule	Le formule di calcolo del rimborso dovrebbero essere riviste alla luce delle criticità precedentemente illustrate nel presente documento di osservazioni, per quanto concerne in particolare gli aspetti relativi a lunghezza del cantiere e bollino emanata da Viabilità Italia.
	Inoltre, il sistema prevede sempre l'equivalenza tra cantiere e rimborso a precedere dal disagio effettivo subito dall'utente, a cui potrebbe conseguire l'incentivazione alla sola riduzione del dimensionamento dei cantieri piuttosto che la ricerca ad attuare strategie di ottimizzazione del relativo impatto in termini di disagi.
	L'applicazione delle formule determinanti l'impatto dei cantieri, così come definite nello schema in consultazione, porterebbe ad esito spesso non coerenti con i reali impatti sulla viabilità derivanti dalle cantierizzazioni né con le previste finalità di tutela degli utenti. A tal proposito si riportano di seguito due esempi illustranti fattispecie di comune occorrenza che, se trattate con le formule ipotizzate nella consultazione, genererebbero risultante illogiche e controproducenti.
ESSEMPIO 1	
Nel caso di lavorazioni che possono generare significative turbature alla circolazione, i concessionari sono soliti adottare configurazioni di cantiere o provvedimenti temporanei di smaltimento code per ridurre l'impatto del cantiere sui disagi alla viabilità. Esempi di queste situazioni sono quando all'interno di un cantiere viene aperta al traffico una corsia supplementare (scretamente) per passare da uno schema di deviazione totale ad uno di deviazione parziale, oppure quando si utilizza la corsia di emergenza come corsia supplementare per il transito dei flussi veicolari.	
Queste ottimizzazioni, che richiedono un enorme sforzo in fase di progettazione degli interventi, con l'obiettivo di minimizzare i disagi all'utenza, non sono contemplate all'interno della delibera, e di conseguenza non viene premiato questo tipo di sforzo, al contrario questi scenari vengono sfavortiti dal maggiore rimborso che genererebbero verso l'utenza.	
A) per i sistemi chiusi, l'orario di ingresso e l'orario di uscita dell'utente dalla rete autostradale risultino entrambi compresi tra le ore 22:01 e le ore 05:59;	
b) per i sistemi semi-chiusi e aperti, qualora il passaggio dell'utente dalla stazione di esazione rilevante ricada nella fascia oraria compresa tra le ore 22:01 e le ore 05:59;	
6. L'utente ha comunque diritto al rimborso del 75% del pedaggio nel caso di eventi perturbativi alla regolare circolazione, che comportino situazioni di traffico bloccato non risolte dal concessionario entro 3 ore dall'inizio dell'evento. Il rimborso si intende riferito al pedaggio relativo alla tratta o alle tratta elementari interessate dall'evento perturbativo di traffico bloccato.	
7. Per quanto riguarda i cantieri di cui al punto 1, l'utente titolare di abbonamento all'utente titolare di abbonamento ha comunque diritto, a fronte della presenza di cantieri, previa riunione da comunicarsi con le modalità indicate nella carta dei servizi e nelle condizioni di abbonamento, al rimborso della quota parte di abbonamento non frutta.	
Misura 8-ter (Modalità di rimborso)	

1.Ai fini di quanto previsto alla Misura 8-bis. 1, i concessionari sono tenuti a predisporre un sistema unico e integrato di rimborso del pedaggio agevolmente accessibile, in maniera non discriminatoria, a tutte le categorie di utenti.	
2. Il rimborso di cui alla Misura 8-bis. 2 è applicato direttamente all'atto della corrispondenza del pedaggio dovuto, in riduzione dello stesso.	L'applicazione del rimborso contestualmente alla corrispondenza del pedaggio da parte dell'utente risulta incompatibile con l'attuale sistema di detrazione ed esenzione del pedaggio stesso, a causa del coinvolgimento diversi operatori nonché di diversi sistemi informativi di certificazione dei dati, ed inoltrebbe una profonda ed onerosa rivisitazione a livello tecnico/impiantistico assolutamente sproporzionata rispetto alla finalità perseguita nonché alla grandezza economica dei rimborsi in questione. Si consideri infatti che: a) il sistema integrato tra concessionari per il consolidamento del pedaggio può non essere in real time o perfettamente allineato (ad es., nel caso di biglietto smart e conseguente autocertificazione dell'ingresso), il rimborso contestuale sarebbe incorretto poiché il sistema di verifica non permetterebbe un controllo certo in real time); b) Anche in presenza di sistemi che consentono il funzionamento in real time, alcuni parametri utilizzati per il calcolo del rimborso dovrebbero necessariamente essere definiti comunitari, ad esempio, la durata di un cantiere dovrebbe essere calcolata sulla base della sua effettiva durata; se un utente conclude il proprio viaggio prima che il cantiere — eventualmente incentrato lungo il percorso — venga rimosso, si rischia di effettuare un rimborso errato, sia che si consideri l'orario previsto di rimozione, sia che si assuma l'orario effettivo di rimozione come momento di uscita dell'utente; infatti, se il cantiere venisse rimosso in anticipo si erogherebbe un rimborso non dovuto; al contrario, se venisse rimosso in ritardo non verrebbe riconosciuto un rimborso spettante. Per le esperte ragioni, sarebbe opportuno che il rimborso all'utente avvenga non contestualmente alla corrispondenza del pedaggio da parte dell'utente bensì entro un ragionevole periodo successivo (ad es., entro 30esi) dopo averlo calcolato rispetto alla durata effettiva del cantiere.
3. Il rimborso di cui alla Misura 8-bis. 6 è notificato agli utenti registrati tramite la App unica, ed erogato:	
a) in caso di utilizzo di sistemi di telepedaggio, tramite il gestore del servizio di pedaggio, al quale la concessionaria trasmette gli opportuni flussi informativi;	
b) in caso di utilizzo di altri sistemi di pagamento, tramite credito elettronico o, su richiesta dell'utente, a mezzo bonifico o carta di credito.	
4. Per quanto riguarda il rimborso di cui alla Misura 8-bis. 6, si consiglia di avere più canali per l'invio della somma di rimborso, tra i quali almeno una specifica sezione del sito web, nonché un numero telefonico o punti fissi di assistenza. In presenza delle condizioni per il rimborso, il pagamento della somma dovuta è effettuato entro 30 giorni dalla richiesta.	
5. Il concessionario è tenuto a fornire, su richiesta, all'utente che abbia percorso una o più tratta elementari interessate dalla presenza di cantiere di cui alla Misura 8-bis.2, alcuni informativi necessari a verificare i presupposti del diritto al rimborso e la correttezza del relativo calcolo. Per le finalità di cui al periodo precedente, il concessionario deve archiviare un insieme di dati relativi alla manutenzione (RDMs) che permetta di mantenere l'integrità delle informazioni, conservandoli per un periodo di tempo congruo, comunque non inferiore a 24 mesi a partire dalla data di fine cantiere o, in caso di redatto, dalla data di presentazione del reclamo. I dati archiviati dovranno essere messi a disposizione, su richiesta, dell'Autorità.	
Integrazioni alla Misura 14 e dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024 (Pubblicazione dei dati del Portale dell'Autorità e disposizioni finali)	
«Alla Misura 14. 4 è aggiunto il seguente periodo: «Gli importi complessivi annui a consumo corrisposti agli utenti per i rimborzi di cui alla Misura 8-bis, non possono essere recuperati dai concessionari autorodati tramite il pedaggio, fatto salvo, per quanto attiene alle fattispecie di cui alla Misura 8-bis. 2, le valutazioni del concedente in applicazione dell'articolo 192 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 (Codice dei contratti pubblici). Tali importi sono comunicati all'Autorità con cadenza annuale.».	Una nuova regolazione di settore che vada ad incidere su piani economico-finanziari relativi a concessioni già in essere dovrebbe, ab initio, prevedere meccanismi certi ed adeguati finalizzati al mantenimento dell'equilibrio contrattuale. L'attuale schema di delibera, al contrario, demanda a successive ed ipotetiche valutazioni del soggetto concedente un tale compito, laddove sarebbe invece necessaria la previsione di regole precise e rapidamente attuabili per il raggiungimento di tale obiettivo.
2. Dopo la Misura 14.4 è aggiunta seguente la Misura 14.5: «14.5 Le Misure 8-bis e 8-ter si applicano alle nuove concessioni, nonché alle concessioni in essere attraverso atti aggiuntivi stipulati tra concedente e concessionario in occasione del primo aggiornamento o revisione del piano economico-finanziario del concessionario, e comunque non oltre il 31 marzo 2026.».	