

DELIBERA 48/2025	OSSERVAZIONI	
Integrazioni alla Misura 2 dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024 (Definizioni) 1. Alla Misura 2.1, sono aggiunte le seguenti definizioni: «f) gestore dei servizi di pedaggio: il soggetto di cui all'articolo 2, comma 1, lettera c), del decreto legislativo 5 novembre 2021, n. 153, recante "Attuazione della direttiva (UE) 2015/2320 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2019, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione"; gg) lunghezza del cantiere o del segmento di cantiere: è 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; hh) periodi di bolino giallo o rosso o nero: sono i giorni classificati come di traffico intenso (bolino giallo), intenso con possibile criticità (bolino rosso) o critico (bolino 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;	<p>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 (solitamente cartello di preavviso posto a 700 m), che non impatta sulla fluidità del traffico, ritenendo invece corretto il punto di effettivo restringimento della carreggiata. La definizione sembrerebbe anche in contrasto con la successiva misura 8bis 2 che considera cantieri impattanti solo quelli di lunghezza superiore a 500 m. D'altronde la stessa ART esclude gli impatti conseguenti alla sola chiusura della corsia di emergenza; pertanto la segnaletica 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 nello schema mezzo in consultazione ma inclusa nella delibera 132/2024 su cui si sta andando ad integrare)andrebbe considerata la lunghezza fisica (ossia da km di inizio al km di fine)tratti e non quella pedaggiata che comorende, invece, anche tratte ulteriori come ad esempio le adduzioni.</p> <p>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 cercare 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 bolini 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 quella proposta nello schema in consultazione avrebbe potenzialmente 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 bolino nero), vanificando così l'operato di Viabilità Italia ed a tutto svantaggio della sicurezza della circolazione. Inoltre, l'utilizzo di questi bolini come indicatore sarebbe anche fuorviante dato che, in alcuni casi, è proprio nei periodi di esodo, in direttioci opposte od in zone non impattate, che spesso vengono realizzati cantieri onorari in ragione del minor afflusso di traffico ivi presente al fine di minimizzare l'impatto verso gli utenti.</p>	
ii) tariffa km applicata all'utenza: è la somma della tariffa unitaria base di competenza, dell'integrazione di cui all'articolo 19, comma 9-bis, del decreto-legge 78/2009, convertito dalla legge 102/2009, come integrato dall'articolo 15, comma 4, del decreto-legge 78/2010, convertito dalla legge 121/2010, e della quota Iva».		
Modifiche 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) se al pedaggio sono stati applicati rimborsi di cui alla Misura 8-bis 2, con indicazione dei cantieri che li hanno originati, delle modalità di calcolo e di eventuale conguaglio.».		
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 (Meccanismo 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 non emergenziali, intesa, per i sistemi chiusi, come la tratta su cui insistono i medesimi cantieri delimitata da due barriere di esazione e, per i sistemi semi-chiusi e aperti, la tratta su cui insistono i cantieri delimitati dal primo ingresso e dalla prima uscita disponibili, secondo quanto previsto dalla presente misura.	<p>Le lavorazioni effettuate tramite cantieri costituiscono parte integrante degli impegni concessori, 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 tratte, ecc.). Pertanto associare il diritto al rimborso del pedaggio solo ad una generica presenza di cantierizzazioni, senza distinguere tra fattispecie in cui il concessionario stia adempiendo regolarmente ad impegni di convenzione e quelle in cui si ravvisi una sua responsabilità per colpa nella procedura di cantierizzazione e/o nella relativa informativa data all'utente, appare come una penalizzazione del tutto ingiustificata ed illegittima: equivale, 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.</p> <p>La posizione della segnalazione 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 molte 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, danti luogo a rimborso, in maniera fissa ed indiscriminata non appare condivisibile e potrebbe, di contro, portare a pratiche peggiorative in termini di sicurezza nella progettazione.</p> <p>Per poter 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 tratte dei sistemi semichiusi, laddove percorsi convenzionalmente rilevanti (ossia basati sull'attuale sistema convenzionale di attribuzione del percorso) potrebbero essere considerati eleggibili per rimborso pur in assenza di cantieri incontrati lungo il tragitto.</p> <p>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 eseguire 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 tutta sezione etc. - perché non consoni con i volumi di traffico diurni) in 2 o più notti in luogo di un'unica notte, aumentando così il potenziale impatto verso l'utenza e l'esposizione degli operai impiegati.</p> <p>Le formule di calcolo del ribono dovrebbero essere rivolte alla luce delle criticità precedentemente illustrate nel presente documento di osservazioni, per quanto concerne in particolare gli aspetti relativi a lunghezza del cantiere e bollinatura emanata da Viabilità Italia.</p> <p>Inoltre, il sistema prevede sempre l'equivalenza tra cantiere e rimborso a prescindere dal disagio effettivo subito dall'utente, a cui potrebbe conseguire l'incensurazione alla sola riduzione del dimensionamento dei cantieri piuttosto che la ricerca ad attuare strategie di ottimizzazione del relativo impatto in termini di disagi.</p>	
2. Il rimborso di cui al punto 1 è dovuto nei casi in cui una o più tratte elementari induca nel percorso effettuato dall'utente siano interessate dalla presenza, tra le ore 06:00 e le ore 22:00, di uno o più cantieri non emergenziali di lunghezza non 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 rilevabile, il concessionario consideri il percorso convenzionalmente rilevante ai fini del pagamento del pedaggio.		
3. Il rimborso <i>R</i> è calcolato come sommatoria dei rimborsi maturati per ciascuna delle tratte elementari indotte nel percorso effettuato dall'utente dove sono presenti i cantieri di cui al punto 2, secondo la seguente formula:		
<i>formule</i>		
	<p>L'applicazione delle formule determinanti l'impatto dei cantieri, così come definite nello schema in consultazione, porterebbe ad esiti 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 risultanze illogiche e controproducenti.</p> <p>ESEMPIO 1</p> <p>Nel caso di lavorazioni che possono generare significative turbative 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 (sbottellamento) 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 effort, al contrario questi scenari vengono sfavoriti dal maggiore rimborso che genererebbero verso l'utenza.</p> <p>A tal proposito sono stati analizzati due casi studio:</p> <p>i) <u>Autostrada con carreggiata a due corsie</u>: Sulla <u>carreggiata principale una deviazione parziale (con bretella)</u>, e sulla <u>carreggiata opposta nel primo caso una riduzione a una corsia e nel secondo caso un flusso a due corsie</u>.</p> <p>Il rimborso da corrispondere in entrambi i casi è lo stesso, sia se in carreggiata opposta è presente una riduzione a una corsia, sia se si riescono a garantire due corsie per senso di marcia, utilizzando per il transito in carreggiata opposta anche la corsia di emergenza.</p> <p>La formula presente nella misura 8-bis punto 3 e le tabelle per il calcolo dell'impatto, non tengono in considerazione il numero di corsie disponibili per gli utenti sulla carreggiata opposta rispetto a quella cantierizzata, pertanto nel secondo caso presentato in cui nonostante la cantierizzazione si riescono a garantire un numero inalterato di corsie di transito rispetto all'assenza di cantiere, il rimborso da corrispondere non premia i provvedimenti di riduzione del disagio all'utenza adottati dal concessionario. Tale illogico risultato potrebbe essere invece rettificato prevedendo che qualora il numero di corsie al transito rimanga inalterato, non vi sarà rimborso da corrispondere agli utenti nonostante la presenza del cantiere.</p> <p>ii) <u>Autostrada con carreggiata a due corsie per senso di marcia</u> - <u>Cantiere di riduzione a una corsia rispetto a cantiere di deviazione parziale (con bretella)</u>.</p> <p>Dalla formula presente alla misura 8-bis punto 3 si dimostra che il rimborso da corrispondere agli utenti in caso di cantiere di deviazione parziale (deviazione con bretella) è maggiore che nel caso di cantiere di riduzione, nonostante nel primo caso siano presenti più corsie disponibili agli utenti per entrambi i sensi di marcia, indipendentemente dall'estensione della tratta elementare, estensione cantiere e durata cantiere, nel caso di cantiere di deviazione parziale il rimborso è maggiore del 76% rispetto al cantiere di riduzione a una corsia; al tempo stesso però un cantiere di deviazione parziale riesce a garantire sempre due flussi in entrambi i sensi di marcia. Questa configurazione, vantaggiosa per gli utenti, è resa svantaggiosa per il concessionario dal calcolo del rimborso da corrispondere.</p>	
4. L'impatto K_{ij} del segmento <i>i</i> del cantiere <i>n</i> riportato nelle Tabelle 1, 2 e 3, è calcolato secondo la seguente formula:		
<i>formule e tabelle</i>		
5. Il rimborso non è dovuto qualora:		
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;	Vedasi osservazioni riportate alla misura 8 bis. 2.	
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.	Vedasi osservazioni riportate alla misura 8 bis. 2. Data la natura dei sistemi semichiusi e aperti, la presenza di un cantiere in un qualsiasi punto dell'autostrada garantirebbe - con l'attuale impostazione della delibera - un rimborso a tutti gli utenti che percorrono la stessa, anche se il loro transito non fosse interessato dal cantiere; in tali tipologie di autostrade è infatti impossibile ricostruire il transito dell'utente, pertanto è impossibile anche conoscere se il relativo tragitto sia stato interessato o meno dalla presenza di un determinato cantiere.	
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 tratte elementari interessate dall'evento perturbativo di traffico bloccato.	Al riguardo, si segnala che l'autostrada A35, nella tratta compresa tra la barriera Castegnato e la barriera Chari est, della lunghezza di circa 13 km, è a circolazione libera e presenta 6 valcoli non presidiati (Travagliato est, Travagliato ovest, SP19, Rovato sud, Castegnato e Chari est). In virtù di tale configurazione risulta impossibile conoscere il punto di ingresso di un utente che, percorrendo tale tratta si diriga verso le due barriere di immissione nel sistema chiuso. Pertanto risulta impossibile sapere se lo stesso abbia o meno interrotto un eventuale cantiere disposto lungo tale tratta.	
7. Fermo restando il diritto al rimborso di cui ai punti 1 e 6 per i mesi di utilizzo, l'utente titolare di abbonamento ha comunque diritto, a fronte della presenza di cantieri, previa rinuncia da comunicarsi con le modalità indicate nella carta dei servizi e nelle condizioni di abbonamento, al rimborso della quota parte di abbonamento non fruita.	La maggior parte degli eventi da cui derivi un blocco del traffico attiene a casistiche particolarmente gravi e complesse che comportano necessariamente l'intervento di soggetti ed autorità terze al concessionario (VVF, soccorsi sanitari, autorità giudiziaria, ecc.) rispetto alle quali quest'ultimo non ha potere gestionale. Conseguentemente, non è possibile per il concessionario prevedere o influenzare la tempistica di risoluzione dell'evento (che spesso si protrae per un tempo molto superiore alle 3 ore indicate nello schema di delibera), così che appare ingiustificata ed illegittima una penalizzazione a suo carico (elemento ulteriormente avvalorato dalla notevole rilevanza della stessa).	
Misura 8-ter (Modalità di rimborso)		

