



Roma, 8 maggio 2025

Spett.lc
Autorità di Regolazione dei Trasporti
PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it

Alla c.a. del Presidente Dott. Nicola Zaccheo

E p.c.: Al Segretario Generale Dott. Guido Improta

OGGETTO: Delibera ART n. 49/2025 recante «*Procedimento avviato con Delibera n. 16/2023. Indizione di una nuova consultazione pubblica sulle “Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali e dei gestori dei servizi erogati nelle pertinenze di servizio delle reti autostradali. Misure afferenti al rimborso del pedaggio in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura” e proroga del termine di conclusione del procedimento»*

Ill.mo Presidente,

ci riferiamo alla pubblicazione della Delibera in oggetto con la quale codesta Autorità, in linea con quanto previsto dalla Delibera n.132/2024, ha avviato una nuova consultazione avente ad oggetto la disciplina del rimborso del pedaggio in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura, invitando i soggetti interessati a formulare osservazioni/proposte sul documento di consultazione entro i termini indicati.

In via preliminare, riteniamo utile e doveroso ricordare che il comparto sta implementando le azioni per applicare, nei limiti di quanto possibile, il primo set di Misure contenute nella Delibera n.132 sui diritti minimi, modificando il contenuto delle informazioni e i processi interni, nonché i canali di comunicazione, dando altresì un forte impulso all'evoluzione tecnologica funzionale all'applicazione della suddetta nuova regolazione, che ha già portato all'adozione lungo la rete di nuovi sistemi tecnologici a supporto dell'utenza. E' nostro intento evidenziare alcuni elementi critici e inattesi che emergono da una prima analisi del contenuto della Delibera n.49, riservandoci comunque di fornire ogni dettaglio nel corso dell'anzidetta consultazione, nel pieno rispetto del principio del contraddittorio garantito dal procedimento.



La Delibera n. 49 **correla il rimborso al solo impatto che la presenza di determinati cantieri genera sulla disponibilità dell'infrastruttura** (“*rimborso da cantieri*”) ed introduce un ulteriore diritto di rimborso nel caso di eventi che comportino situazioni di traffico bloccato per oltre 3 ore (“*rimborso da turbativa*”), prevedendo che **gli importi corrisposti agli utenti non possano essere recuperati tramite il pedaggio**, (fatta salva la possibilità di valutazione, da parte del concedente, di applicazione dell’art.192 del codice appalti) e che **le misure proposte con la Delibera 49 si applichino anche alle concessioni in essere attraverso la stipula di atti aggiuntivi alle convenzioni vigenti in occasione del primo aggiornamento o revisione del PEF del concessionario, e comunque non oltre il 31 marzo 2026.**

Alla luce di quanto sopra sintetizzato, ci sorprende il fatto che codesta Autorità non abbia tenuto in debita considerazione tutti i chiarimenti forniti alla stessa durante la fase di consultazione già avviata con Delibera 16/2023, ivi incluso quanto condiviso nell'incontro del 18 gennaio 2024 tra Autorità, MIT, ASPI, Aiscat e Gruppo ASTM, nel quale era stato prospettato di far gravare i rimborsi sui concessionari unicamente nei casi di cantieri per i quali si rilevi un inadempimento contrattuale del concessionario stesso e/o di mancata/carente informazione, prevedendo invece meccanismi regolatori di recupero in tariffa per tutte le altre casistiche.

Nella proposta di regolazione della Delibera 49, codesta Autorità **non considera le caratteristiche strutturali dell'asset autostradale e del servizio ad esso connesso, penalizzando la mera riduzione del numero di corsie, a prescindere dal disagio subito dall'utente (tempo perso) e dall'accertamento della responsabilità del concessionario**. Tale impostazione pare non tenere conto di un obbligo fondamentale e prioritario per il concessionario, che è quello di **garantire la manutenzione e la sicurezza** lungo la rete gestita.

Le peculiarità del settore autostradale sono state peraltro ampiamente illustrate nel corso delle numerose interlocuzioni svoltesi a partire dall'avvio del procedimento di regolazione dei diritti minimi dell'utenza che risale, come noto, all'aprile del 2022. Si ricorda, a titolo esemplificativo, il tema della strutturale difficoltà nel controllare il comportamento di guida, stante la separazione tra infrastruttura e veicolo, nonché la nozione di obbligatorietà dei cantieri in termini di legge e di impegni concessori, e del vincolo dell'isoricavo previsto dai contratti di concessione nel caso di interventi di modulazione tariffaria.

Ciò che ci preme oggi confermare è che il **nostro impegno rispetto alla programmazione e gestione ottimale dei cantieri dovrebbe essere la base del nuovo schema di regolazione**. Di contro, dal contenuto della Delibera, parrebbe emergere l'incentivazione alla sola riduzione del dimensionamento dei cantieri piuttosto che la ricerca di strategie di ottimizzazione del relativo impatto in termini di disagi.

In proposito, si ritiene debba essere **valutata con maggiore attenzione la spinta a privilegiare l'installazione di cantieri notturni**, in quanto i medesimi, oltre a comportare complicazioni operative riferite alla programmazione (esempio: lavorazioni che richiedono tempi superiori alle 8 ore) e maggiori costi, potrebbero determinare effetti distorsivi sul traffico quale, a titolo esemplificativo, il trasferimento di quote di traffico pesante nelle ore diurne, per effetto della minore presenza di cantieri ovvero della (eventuale) corresponsione dei rimborsi. La vera sfida è realizzare gli interventi di manutenzione e di ammodernamento in tempi brevi, applicando soluzioni atte ad assicurare la presenza di cantieri anche in costanza di traffico, informando l'utenza sull'entità del disagio, senza penalizzare le necessarie attività di manutenzione e di riqualifica della rete, orientate a garantire adeguati livelli di sicurezza.

Un'ulteriore considerazione, emersa da una prima analisi della Delibera n.49, riguarda **l'automatismo, in tempo reale, previsto per il diritto al rimborso che richiederebbe interventi sostanziali ed estremamente complessi sugli attuali sistemi di calcolo del pedaggio**, oltre a determinare un'ingiustificata differenziazione rispetto al meccanismo dei rimborsi previsto per gli altri sistemi di trasporto (rimborso successivo a richiesta dell'utente).

Si rileva inoltre che l'impatto reale del sistema di rimborso, così come articolato nella proposta, si traduce in molti casi in un ristoro non equo neppure per l'utente poiché, non essendo operativo il percorso reale, per effetto del meccanismo di rimborso prospettato da ART, in caso di interconnessione, **l'utente potrebbe non vedersi rimborsare parte del pedaggio pur avendo incontrato cantieri e viceversa**.

Da ultimo, si evidenzia che la previsione, contenuta nel testo posto in consultazione, di applicazione di rimborsi pari al 75% per situazioni di traffico bloccato che perdurano oltre tre ore, non considera che **la risoluzione degli eventi di turbativa al traffico richiede, nella maggior parte dei casi, l'intervento di soggetti terzi**, che diventano i soggetti gestori e responsabili della risoluzione dell'evento stesso il cui operato, pertanto, sfugge ad ogni possibilità di controllo del concessionario. In questo caso, per situazioni di turbative che bloccino il traffico oltre le tre ore, si potrebbero generare rimborsi di misura sproporzionata rispetto alla reale, autonoma possibilità del concessionario di risolvere l'emergenza.

Proponiamo, quindi, di riattivare il tavolo con codesta Autorità insieme all'Ente concedente, per:

- valutare, in tale contesto, l'inquadramento del tema dei rimborsi nell'ambito del perimetro concessionario e assicurare che la disciplina che si intende introdurre possa meglio tenere conto delle caratteristiche del sistema autostradale e dei vincoli operativi e normativi a cui il medesimo è sottoposto,
- ricondurre, tenuto conto dell'inevitabilità dei cantieri per la sicurezza e l'efficientamento infrastrutturale, da un lato il rimborso all'esistenza di un effettivo disagio per l'utenza commisurato alla reale riduzione del livello di servizio patito e dall'altro il pregiudizio del concessionario alla correlazione con la relativa condotta, evitando qualsivoglia applicazione del principio di responsabilità oggettiva che, invece, caratterizza la proposta in esame.

Rispetto agli elementi di incoerenza rappresentati ed agli effetti distorsivi che potrebbero derivare dalla regolazione così come oggi oggetto di consultazione, questo Comparto chiede un doveroso riesame dei contenuti delle misure della Delibera n. 49/2025, al fine di elidere le criticità sopra rappresentate, per le quali le concessionarie si riservano – diversamente – di assumere ogni azione a propria tutela.

Nel rimanere a disposizione per qualsiasi esigenza, ci è gradita l'occasione per porgere i nostri migliori saluti.

Il Vicepresidente
(avv. Marco Monaco)



Il Vicepresidente
(dr. ing. Umberto Tosoni)

