

**Autorità di Regolazione dei Trasporti**

Via Nizza 230, 10126 Torino

[pec@pec.autorita-trasporti.it](mailto:pec@pec.autorita-trasporti.it)

“Consultazione 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”

**Premessa**

Spett.li,

con riferimento alla consultazione di cui alla delibera ART n. 49/2025 relativamente all'allegato A di cui è parte integrante si osserva quanto segue:

- La scelta di considerare, nella determinazione del meccanismo di rimborso parziale o integrale del pedaggio, univocamente la variabile spaziale quale “limitatrice dell'utilizzo dell'infrastruttura”, per quanto motivata dall'oggettività e misurabilità del parametro, appare (nell'esclusione delle altre due tempo e velocità) non idonea a ristorare l'effettivo disagio, inoltre può creare sperequazioni nei confronti degli utenti a venti diritto e “ostacolare” o rallentare l'introduzione di tecnologie meno impattanti sulla circolazione per le seguenti ragioni:
  - a parità di riduzione delle corsie transitabili, dello scambio di carreggiata o di lunghezza del cantiere possono infatti verificarsi disagi differenti (arrivo a destinazione di due utenti sulla stessa strada ma viaggianti in orari diversi pur considerati dalla norma: il primo con notevole ritardo l'altro nell'orario medio previsto sia da app del gestore che di soggetto terzo qualificato in possesso di sistemi di rilevazione satellitare) che verrebbero parimenti rimborsati con lo stesso valore economico;

- nelle stesse condizioni, lo stesso utente allo stesso orario, ma viaggiando in giorni diversi, potrebbe riscontrare in un caso pesanti disagi alla circolazione e nell'altro pochi minuti di scostamento dall'orario previsto;
- gli investimenti su nuove tecnologie che assicurino maggior sicurezza e minor impatto sulla circolazione dei cantieri potrebbero trovare nella norma un freno in quanto il gestore dell'infrastruttura non verrebbe incentivato dovendosi accollare un onere fisso che non si riduce al migliorare dei tempi di percorrenza e al numero di veicoli che in più si riescono a far transitare al minuto nella zona di cantiere;
- la delibera 132/2024 è sicuramente un atto innovativo di grande attenzione verso l'utenza autostradale, in essa si ravvisa un'evidente relazione tra quanto indicato dalla Misura 3 (*Diritto alla trasparenza relativa alla gestione e all'utilizzo dell'infrastruttura autostradale e dei servizi erogati nelle pertinenze di servizio*) **che dispone al comma 1 lettera i) quanto segue** *Gli utenti hanno diritto ad accedere ad informazioni relative alla gestione e all'utilizzo dell'infrastruttura autostradale e dei servizi erogati nelle pertinenze di servizio della stessa, rese disponibili – con le modalità di cui alla Misura 5 – dai concessionari autostradali, concernenti almeno: i) lo scostamento, calcolato con cadenza mensile, per ciascuna tratta elementare, o per un aggregato di tratta elementari la cui lunghezza complessiva non superi i 50 km, tra il tempo medio di percorrenza effettivo rilevato e il tempo di percorrenza alla velocità a flusso libero e per tipologia di giorni (feriali/festivi) e dalla Misura 4.1 (Diritto all'informazione relativa al viaggio) I concessionari autostradali, in relazione alle tratte autostradali gestite e in collaborazione tra loro, anche al fine di garantire l'omogeneità dell'informazione, assicurano - con le modalità di cui alla Misura 5 - la disponibilità delle informazioni specifiche concernenti il percorso d'interesse dell'utente, tali da consentire le migliori scelte di viaggio, tra cui almeno: a) il percorso autostradale più corto in termini chilometrici e il percorso autostradale più rapido per giungere alla destinazione prescelta, nonché, per il percorso prescelto dall'utente: a.1) il tempo di percorrenza in condizioni di circolazione non perturbata, calcolato sulla base della velocità a flusso libero, per tipologia di traffico (leggero/pesante); a.2) il tempo di percorrenza previsto per tipologia di traffico (leggero/pesante), tenuto conto dell'eventuale presenza di cantieri e delle condizioni di viabilità e traffico al momento dell'interrogazione, o, in caso di interrogazione relativa ad una partenza programmata entro i 7 giorni successivi, il tempo di*

percorrenza previsto, tenuto conto sia dei dati storici di traffico, che della stagione, dei giorni (festivi/feriali) e della fascia oraria (diurna/notturna) di interesse, nonché dell'eventuale programmazione di cantieri; a.3) la velocità media, nonché i dati di traffico per tipologia (leggero/pesante), rilevati nell'ultimo mese e nel corrispondente mese dell'anno precedente, per giorno (festivi/feriali) e fascia oraria (diurna/notturna) di interesse; **dove abbondano termini come “velocità a flusso libero”, “tempo di percorrenza tenuto conto la eventuale presenza di cantieri”, “percorso autostradale più rapido” e la Misura 8 (Applicazione del pedaggio, programmazione dei cantieri e diritto al rimborso in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura) dove al punto 3 recita Gli utenti hanno diritto al rimborso integrale o parziale del pedaggio secondo meccanismi di rimborso correlati alla presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura autostradale, definiti dall'Autorità con successivo provvedimento. Le “limitazioni all'utilizzo della infrastrutture” sono dunque ritenute congrue in quanto impedendo il libero scorrimento sono di ostacolo a viaggiare in velocità a flusso libero e a effettuare percorsi autostradali più rapidi e con il minor tempo di percorrenza.**

- La complessità del modello di rimborso richiede comunque un approccio graduale che dal paradigma “tutto a tutti subito” passi a quello “qualcosa a qualcuno nel tempo”. Cioè il modello deve rimborsare chi effettivamente ha subito disagi alla sua condotta di guida (velocità) e alla sua “libertà” di movimento (tempo) evitando un criterio che apparentemente egualitario rimborsa anche chi non ha subito tali limitazioni. In quanto alle modalità di rimborso immediato si ritiene opportuno valutare l'effettiva fattibilità, con le attuali tecnologie, alla sua erogazione, con la priorità di evitare che la complessità introdotta dal calcolo in tempo reale dell'effettivo sconto sul pedaggio aumenti i tempi di esazione dello stesso e divenga causa di code ai caselli.
- Da ultimo si richiede di valutare un approccio al tema che valorizzi il principio di sussidiarietà sperimentando soluzioni concordate tra le parti (rappresentanti gestori autostradali e associazioni dell'utenza) come ad esempio è stato fatto in Liguria nel tavolo associazioni artigiane dell'autotrasporto, regione e gestori.

Il Presidente  
Gabriele Melluso

ASSOUTENTI APS

Associazione Nazionale Utenti di Servizi Pubblici



**ASSOUTENTI APS - Sede legale Via Barberini, n.68-00187 Roma - Tel 06/6833617**

**Codice Fiscale 96104140585**

**www.assoutenti.it – e-mail: [segreteria@assoutenti.it](mailto:segreteria@assoutenti.it); pec: [assoutenti.nazionale@pec.it](mailto:assoutenti.nazionale@pec.it)**

Misura	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione(delle motivazioni sottese alla proposta di modifica
Premessa Allegato A del. 49/2025	La Misura 8.1 del provvedimento appena citato prevede: "Gli utenti hanno diritto al rimborso integrale o parziale del pedaggio secondo meccanismi di rimborso correlati alla presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura autostradale, definiti dall'Autorità con successivo provvedimento".	La Misura 8.3 del provvedimento appena citato prevede: "Gli utenti hanno diritto al rimborso integrale o parziale del pedaggio secondo meccanismi di rimborso correlati alla presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura autostradale, definiti dall'Autorità con successivo provvedimento".	il comma giusto è l'8.3
Integrazioni alla Misura 2 dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024 (Definizioni)	CANCELLARE 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;	AGGIUNGERE DI SEGUITO Il provvedimento terrà conto delle variabili principali che incidono sui disagi causati dalle limitazioni all'utilizzo delle infrastrutture intendendosi per tali la limitazione della velocità a flusso libero e la modifica dei tempi di percorrenza	vedasi premessa
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».	UGUALE NEL TESTO	
Misura 8-bis (Meccanismo di rimborso del pedaggio in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura)	Misura 8-bis (Meccanismo di rimborso del pedaggio in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura)	COMMA 2 TOGLIERE "tra le 22.00 e le 06.00" MODIFICARE IL COMMA 3 con una formula R condivisa tra ART- Gestori e Associazioni dell'Utenza che tenga conto dei tempi di percorrenza partendo dalla significativa esperienza della APP di ASPI per il cashback e che riconosca percentuali di rimborso sulla base di fasce di ritardo superiori ai 30 min e all'ora	vedasi premessa
Misura 8-ter (Modalità di rimborso). Il rimborso di cui alla Misura 8-bis.2 è applicato direttamente all'atto della corresponsione del pedaggio dovuto, in riduzione dello stesso. 3. Il rimborso di cui alla Misura 8-bis.6 è notificato agli utenti registrati tramite la App unica, ed erogato:		PREVEDERE UNA UNICA MODALITA' DI RIMBORSO TRAMITE APP E SISTEMI ONLINE	si conferma la problematicità dell'applicazione del rimborso a casello per le troppe variabili da considerare peraltro che molte volte sono ulteriormente complicate dalla necessità di accordo tra più gestori