

rif.:

prot.:

all.:

Trieste,

Spett.le
Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza, 230
10126 Torino
PEC: pec@pec.autorità-trasporti.it

OGGETTO: Delibera ART n. 49/2005.

Procedimento avviato con Delibera n. 16/2023. Indizione di una nuova consultazione pubblica sulle “Misure concernenti il contenuto minimo di 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.

Spettabile Autorità,

si fa riferimento alla delibera in oggetto con la quale codesta Autorità ha indetto una consultazione pubblica – con scadenza 30 aprile 2025 e successivamente prorogata al 15 maggio 2025 – in materia di rimborso del pedaggio verso gli utenti autostradali in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura.

Questa concessionaria trasmette – all'interno dello schema tabellare da Voi predisposto che qui si allega – le proprie osservazioni sul contenuto della suddetta bozza di regolazione in un'ottica di fattivo confronto e spirito di collaborazione, auspicandone una positiva valutazione.

Al riguardo, si fa presente come nello schema non sia stata compilata la colonna relativa alle proposte di modifiche testuali da apportare al testo oggetto di consultazione in quanto, ad opinione della scrivente, l'impostazione stessa posta alla base delle misure esaminate appare incompatibile con diversi principi fondanti del sistema autostradale in concessione. Tale impostazione, infatti, non tiene conto né dell'accertamento di un effettivo disagio subito dall'utente in termini di “tempo perso”, né di riconosciute necessità, come la tutela dell'equilibrio del Piano economico finanziario.

Ciò rende non utile e vana la proposizione di meri “correttivi” a livello testuale, laddove si necessiterebbe, invece, di una sostanziale rivisitazione degli assunti da cui nascono le misure in questione.

Primariamente si ritiene opportuno evidenziare a codesta spettabile Autorità che, con riferimento al procedimento avviato con delibera ART n. 16/2023 e al susseguente atto regolatorio, approvato con delibera ART n. 132/2024, per la definizione del contenuto minimo dei diritti, anche di natura risarcitoria, da riconoscere all'utenza autostradale, la scrivente Società, per quanto nelle proprie possibilità, si è comunque attivata al fine di avviare l'adeguamento alla nuova disciplina dei propri processi interni e delle dotazioni tecnologiche disponibili.

È noto peraltro che, per la parte degli obiettivi prescritti nella delibera ART n. 132/2024 ritenuti irraggiungibili, sia per motivi strutturali, sia in virtù delle tempistiche

eccessivamente stringenti e preso atto dell'impossibilità di giungere ad una composizione delle diverse posizioni anche per il tramite dell'associazione di comparto, si è reso inevitabile procedere all'impugnazione del provvedimento con ricorso innanzi al Presidente della Repubblica, procedimento poi trasposto, anche a seguito di opposizione da parte dell'ART, al Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte.

Per quanto attiene alle criticità rilevate nei principi di carattere generale posti alla base del testo oggetto di consultazione, si rinvia a quanto rappresentato da Aiscat, a nome delle concessionarie associate, con lettera inviata a Codesta Autorità, in data 08.05.2025 prot. n. 1092.

In via generale, pare alla scrivente che nella proposta di regolazione della delibera n. 49/2025, non siano state adeguatamente tenute in considerazione le effettive caratteristiche strutturali e organiche che attualmente contraddistinguono la complessiva e articolata infrastruttura autostradale interconnessa e che, in relazione ai nuovi adempimenti richiesti ai concessionari, non siano stati valutati né gli impegni convenzionali che la concessionaria ha assunto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, né gli stringenti obblighi normativi in capo al gestore in materia di sicurezza e di manutenzione dell'infrastruttura viaria.

Per di più si evidenzia, nuovamente, come, nella gestione delle emergenze inerenti alla circolazione autostradale che possano comportare limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura, sono deputati ad intervenire, per la relativa risoluzione, anche soggetti terzi rispetto al gestore autostradale, il cui operato e le relative tempistiche di intervento non dipendono direttamente dalla concessionaria.

Inoltre, si sottolinea come gli ingenti impegni economici, funzionali alla messa in opera degli interventi di adeguamento, richiesti dall'insieme di misure adottate con la delibera n. 132/2024, sommate a quelle in consultazione disciplinate con la delibera n. 49/2025, congiuntamente alle previste ipotesi di rimborso e indennizzo a carico del gestore autostradale, siano tali da poter incidere anche in misura significativa sugli equilibri economici e finanziari rappresentati nel Piano Economico Finanziario della concessionaria.

Infine, la disciplina proposta dall'Autorità alimenta forti perplessità e forse anche un disincentivo avuto riguardo alla realizzazione delle opere di rifacimento strutturale e di ampliamento/ammodernamento necessarie al mantenimento dei livelli di sicurezza e di qualità, il cui perseguimento costituisce adempimento all'obbligazione principale del concessionario nei confronti dell'Ente Concedente.

In tale contesto e per quel che riguarda la specificità della scrivente concessionaria, resta comunque imprescindibile invocare la non applicabilità della regolazione in questione avuto riguardo ai cantieri deputati al superamento e alla risoluzione dello stato di emergenza dichiarato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dd. 11.07.2008 ed elencati nell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3702 dd. 05.09.2008.

Quanto alle osservazioni più specifiche e tecniche, che vengono trasmesse in uno con la presente nota in formato tabellare - così come indicato dall'allegato B alla delibera n. 49/2025 - si rappresenta quanto segue:

- **Cantieri di lavoro (Misura 8-bis):** si prevede un meccanismo di rimborso del pedaggio in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura, dovute all'installazioni di cantieri, per il solo fatto che ciò comporti una minor disponibilità dell'infrastruttura (mera riduzione di corsie) indipendentemente che ciò incida su un disservizio (ritardo di percorrenza) subito dall'utente. L'Autorità sembra non tenere in considerazione le 'attenuanti' relative all'adempimento degli obblighi convenzionali in materia di manutenzione della rete e il rispetto della preminente normativa sulla sicurezza, introducendo, di fatto, una 'penale' extracontrattuale nei confronti del concessionario,

paradossalmente applicabile in caso di corretto adempimento degli obblighi contrattuali e di legge a cui è sottoposto; riconoscendo, perdipiù, all'utente un diritto al rimborso del pedaggio senza motivo o quantomeno senza disservizio.

- **Cantieri di lavoro notturni (Misura 8-bis):** nel disciplinare i cantieri installati della fascia oraria compresa tra le ore 06:00 e le ore 22:00, l'Autorità sembra suggerire una pianificazione che preveda un maggior numero di lavori da effettuare nelle ore notturne, senza tenere in giusta considerazione la possibilità che l'utenza possa in quel caso riprogrammare le percorrenze nelle ore diurne determinando un probabile aumento delle turbative nelle ore di maggior transito. Anche in questo caso si dovrebbero tenere in considerazione i maggiori costi che il gestore sarà tenuto ad affrontare per l'approntamento della cantieristica notturna e i maggiori oneri a cui andrà incontro sia sul piano organizzativo che su quello inerente alla sicurezza.

- **Traffico bloccato (Misura 8-bis):** si prevede un diritto al rimborso del pedaggio nel caso di eventi che comportino situazioni di traffico bloccato superiori alle tre ore. In considerazione del fatto che gli eventi che solitamente generano situazioni di traffico bloccato prolungato vengono determinati da comportamenti inappropriati dei conducenti dei veicoli in transito, l'Autorità sembra voler disciplinare una nuova fattispecie di responsabilità per fatto altrui ben più gravosa della responsabilità oggettiva del custode (ex art. 2051 cc.), sanzionando il gestore a dispetto dei generali principi di causa ed effetto e di proporzionalità previsti dal nostro ordinamento. Pur comprendendo l'esigenza di tutelare gli utenti bloccati in autostrada, pare alla scrivente che la misura che si vuole adottare ponga iniquamente ed esclusivamente in capo alla concessionaria autostradale il rischio sotteso a tali eventi.

- **Rimborsi del pedaggio contestuali (Misura 8-ter):** la messa in opera di un meccanismo di rimborso contestuale al transito implicherebbe l'utilizzo di una tabella pedaggi aggiornata in tempo reale che tenga conto degli eventi che possono generare un rimborso sull'intera rete interconnessa. Tale fattispecie – ammessa la concreta fattibilità di una tale impostazione – equivale a scardinare la base su cui poggia da sempre il sistema autostradale interconnesso con tempistiche non di pronta attuazione.

Per tutte le ulteriori considerazioni sul documento in consultazione, si rimanda alla tabella allegata e, nel contempo, si auspica che l'Autorità possa avviare un riesame non solo della delibera n. 49/2025 e delle misure ivi contenute, ma anche della generale impostazione posta alla base del meccanismo di rimborso proposto, in coerenza con i principi fondanti del sistema concessorio autostradale e con gli obiettivi prioritari riguardanti la sicurezza delle infrastrutture, degli utenti e degli operatori.

Con riferimento all'audizione, convocata da Codesta Autorità per il giorno 28 maggio 2025, ore 15.30, si comunica che la Scrivente prenderà parte alla stessa in persona del

Si coglie l'occasione per porgere i migliori saluti.

IL PRESIDENTE
avv. Marco A. Monaco

All.: c.s.

DGE/AMF/SOL/AL/ms

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 o integrazione
Integrazioni alla Misura 2 dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024 (Definizioni)	<p>1. Alla Misura 2.1, sono aggiunte le seguenti definizioni:</p> <p>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;</p> <p>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;</p>		<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'utenza, appare come una penalizzazione del tutto ingiustificata ed illegittima: equivale, nella pratica, a penalizzare il gestore per il corretto adempimento dei propri obblighi derivanti dal contratto di concessione.</p> <p>Si richiede, in ogni caso, di escludere dal perimetro dei cantieri assoggettati alla delibera in consultazione i cantieri di investimento [Cape+] della Concessionaria, concordati con il MIT nell'ambito del PEF allegato all'Accordo di Cooperazione sottoscritto tra l'Ente Concedente e i soci Regione Friuli Venezia Giulia e Regione Veneto (nell'ambito della gestione in house della concessione autostradale), effettuati necessariamente in presenza di traffico e volti a migliorare la circolazione dell'utenza in termini di sicurezza, scorrevolezza, capacità. Si ricorda che una quota predominante di tali investimenti per la Scrivente concessionaria (in particolare l'allargamento a tre corsie della A4 Trieste-Venezia, opera strategica prevista dalla Legge Obiettivo 443/2001) è attratta alla competenza realizzativa del Commissario Delegato per l'Emergenza A4.</p> <p>Si rileva che, né nella delibera 132/2024 né nella presente delibera oggetto di consultazione, viene specificato in maniera chiara e separata come devono essere considerati i cantieri mobili che male si adattano alle definizioni riportate (pertanto da escludere dall'ambito di applicazione della Delibera in consultazione). Peraltro, non si trova traccia della definizione di sistema "a libera circolazione", applicato su tratte soggette a manutenzione da parte della concessionaria (possibile presenza di cantieri) ma caratterizzate da svincoli aperti con assenza di pagamento del pedaggio: in queste tratte non risulta possibile registrare/rilevare i dati necessari per poter adempiere ad alcune prescrizioni della delibera, considerato anche il venir meno del presupposto del pagamento di un corrispettivo da parte degli utenti per il transito su di esse e, pertanto, tali tratte dovrebbero essere esplicitamente escluse da qualsiasi ipotesi di ristoro all'utenza. In tale contesto, merita di essere ricordato che nell'ambito di una raccolta di dati di traffico e di caratteristiche geometriche delle tratte in concessione (ottobre 2024) - nell'ambito del procedimento avviato con delibera n. 16/2023 - l'ART ha chiarito all'interno di un documento di FAQ che "i sistemi a circolazione libera sono in linea di principio esclusi dalla raccolta dati".</p> <p>Infine, vi è la casistica relativa alla presenza di cantieri richiesti e gestiti da Operatori Economici a seguito di esigenze proprie (es: interferenze sottoservizi): in tali fattispecie dovrebbe essere esplicitato che la Concessionaria ha il diritto di rivalersi sull'Operatore Economico in caso di erogazione di rimborsi/indennizzi così come previsti dalla Delibera stessa (e in analogia con quanto già previsto nella delibera 132/2024 nel caso di indennizzi derivanti da inadempienze dei gestori di servizi erogati nelle pertinenze di servizio).</p> <p>Non si riscontra all'interno della Delibera una esplicitazione / definizione di "segmento". All'interno dell'AIR si rileva la nota 43 a pag. 36/52 che cita "[...] <i>cantiere di una certa lunghezza [...] in quanti segmenti deve essere scomposto per avere porzioni di rete (i) omogeneità di corsie interessate dal cantiere/carreggiata di marcia; (ii) omogeneità del pedaggio da applicare alle stesse porzioni di rete</i>". In merito alla "segnalazione stradale di inizio e fine cantiere" si evidenzia che la stessa, in conformità alla normativa tecnica applicabile, precede l'area di accantieramento senza impattare sulla limitazione delle corsie di marcia. Pertanto la misurazione della lunghezza del cantiere o del segmento dovrebbe riguardare la sola zona delle corsie di marcia effettivamente ridotte, considerando il primo segnale di posizione e la segnalazione stradale di fine del cantiere o dell'ultimo segmento di cantiere.</p> <p>Si rileva anche una non perfetta omogeneità di definizione di "cantiere" tra quanto presente nella Delibera 49/25 Misura 8-bis, punto 2 (rimborso per cantieri non emergenziali installati sulle corsie di marcia) con quanto invece definito nella Delibera 132/24 Misura 2.1 lettera c) Allegato A.</p> <p>L'utilizzo della classificazione rappresentata dai bollini di traffico per amplificare l'entità del rimborso del pedaggio ai clienti autostradali ha le seguenti controindicazioni: - il bollino è riferito alla giornata ed è generico per l'intera rete italiana senza distinzione di situazioni di traffico puntuale; - è potenzialmente distortivo perché potrebbe indurre gli utenti ad intraprendere un viaggio in quelle giornate in virtù del minore (o nullo) esborso da pedaggio (eventualmente vedendosi ristorato in aggiunta anche il 75% di esso in caso di blocchi al traffico non risolti nelle 3 ore come previsto da misura 8-bis punto 6) vanificando l'effetto dissuasivo alla base del sistema di bollinatura, con conseguente impatto sulla sicurezza della circolazione in periodi già di per sé critici.</p>
Modifiche alla Misura 4 dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024 (Diritto all'informazione relativa al viaggio)	<p>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.».</p>		<p>Premessa la complessità di applicare in tempo reale il rimborso all'utenza all'atto del pagamento del transito - di cui si dirà in altro punto del documento - le informazioni aggiuntive indicate nella proposta di revisione della misura 4.6 lettera d) risultano di difficile attuazione in quanto le stesse devono essere rese secondo le modalità della misura 5.5 della delibera 132/2024, ovvero sulla ricevuta, mediante QR-Code o app unica/sito web.</p> <p>Inoltre non vi è alcuna indicazione a fronte dell'indennizzo erogato, che risulta essere pari all'intero o a una percentuale del pedaggio dovuto, su come debba essere considerata per la concessionaria la quota di integrazione canone concessionale e la quota IVA, entrambi compresi nel pedaggio corrisposto dal cliente, introiti a beneficio dello Stato.</p>

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 o integrazione
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 sui 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 delimitata dal primo ingresso e dalla prima uscita disponibili, secondo quanto previsto dalla presente misura		In merito agli aspetti correlati alla definizione di cantiere si richiama quanto detto nel punto "Integrazioni nelle osservazioni alla Misura 2 dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024 (Definizioni). 1. Alla Misura 2.1, sono aggiunte le seguenti definizioni:" Si richiede di definire nuovamente il concetto di tratta elementare, anche sulla base di quanto già ampiamente espresso dalle Concessionarie nelle precedenti consultazioni, in quanto devono essere considerati nella determinazione delle tratte i punti di entrata ed uscita, definiti come "stazione", cambio di competenza, nodo/allacciamento.
	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 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 considera il percorso convenzionalmente rilevante ai fini del pagamento del pedaggio.		Risulta inapplicabile quanto riportato nell'AlR a pag 35/52 "Con riguardo all'indicare "adeguatezza del rimborso per il disagio sofferto", è l'Opzione (R1) che meglio tutela l'utente in quanto assicura un rimborso anche nel caso in cui nello specifico arco temporale di fruizione dell'autostrada non ci siano stati cantieri di durata almeno pari a 4 ore, ma nel resto della giornata sì, non potendosi escludere effetti perturbativi sul traffico nel corso di tutta la giornata in ragione di tali cantieri" in quanto l'Autorità introduce elementi di incertezza e di non misurabilità del disagio e del correlato rimborso sulla base di mere ipotesi (esempio, leggendo quanto riportato vi potrebbe essere il caso di un utente che transita in una tratta elementare con assenza di un cantiere previsto in approntamento ore dopo (nella stessa giornata) e pertanto non subisce alcun disagio o limitazione al proprio viaggio: secondo la formulazione dell'Autorità avrebbe comunque diritto ad un rimborso). Inoltre, non risulta ancora attivo il sistema di "percorso reale" potendosi verificare la medesima fattispecie di diritto al rimborso per un cantiere su una tratta (convenzionalmente rilevante) su cui l'utente non è fisicamente transitato. Si evidenzia, infine, che la durata effettiva del cantiere è una misura non ricavabile in maniera istantanea ma solo a consuntivo: un tanto rafforza l'impossibilità di procedere al rimborso immediato (in tempo reale) rispetto al transito.
	3. Il rimborso R è calcolato come sommatoria dei rimborsi maturati per ciascuna delle tratte elementari incluse nel percorso effettuato dall'utente dove sono presenti i cantieri di cui al punto 2, secondo la seguente formula: $R = \sum_{m=1}^M T_{REm} \cdot I_{mR}$ [...] $f_{s_{mR}}$ = fattore correttivo per il cantiere n installato in periodi di (i) bollino nero, pari al 100%; (ii) bollino rosso, pari al 75%; (iii) bollino giallo, pari al 50%.		In merito agli aspetti correlati all'utilizzo del meccanismo dei bollini si richiama quanto detto nel punto "Integrazioni nelle osservazioni alla Misura 2 dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024 (Definizioni). 1. Alla Misura 2.1, sono aggiunte le seguenti definizioni:hh) periodi di bollino giallo o rosso o nero"

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 o integrazione
	<p>4. L'impatto $ICa_{n,i}$ del segmento i del cantiere n riportato nelle Tabelle 1, 2 e 3, è calcolato secondo la seguente formula:</p> $ICa_{n,i} = \frac{NcCa_{n,i} - (\rho_d * n_{d_{n,i}}) + (\rho_c * n_{c_{n,i}})}{Nc_i}$ <p>[...]</p>		<p>Si chiede alla Autorità di esplicitare la logica sottostante ed i criteri di definizione dei parametri "pd" e "pc", ovvero i coefficienti, che a loro volta contribuiscono a determinare il valore dell'indicatore riportato nelle tre tabelle.</p> <p>Si segnala inoltre che la formula relativa alla quantificazione del livello di impatto generato dalla presenza del cantiere non contempla adeguatamente le soluzioni adottate dalla Concessionaria per minimizzare l'impatto sulla viabilità. Si rileva, infatti, che la presenza di un cantiere non implica necessariamente una piena riduzione della capacità autostradale, qualora vengano implementate configurazioni che mantengano inalterato il numero di corsie disponibili, ad esempio mediante l'utilizzo di flessi sulla corsia di emergenza. Tali interventi, che richiedono significativi investimenti in fase di progettazione e realizzazione, non trovano riconoscimento nell'attuale formulazione del meccanismo di rimborso, con l'effetto paradossale di penalizzare economicamente proprio quelle gestioni finalizzate a ridurre i disagi all'utenza stradale.</p>
	<p>5. Il rimborso non è dovuto qualora:</p> <p>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;</p> <p>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.</p>		<p>Si rimanda alle osservazioni effettuate in merito alle definizioni di Misura 2 (sistema a libera circolazione).</p>
	<p>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.</p>		<p>Come già più volte segnalato a codesta Autorità, da parte della Concessionaria e dell'Associazione di categoria, nella fase di gestione e di risoluzione della maggior parte degli eventi che causano turbative di traffico (tra cui ricade anche la fattispecie di traffico bloccato), a seconda della loro tipologia/gravità, sono coinvolti numerosi soggetti appartenenti, per norma e competenza, ad Istituzioni e Autorità terze (Polizia Stradale, Vigili del Fuoco, operatori sanitari, Polizia Giudiziaria, soccorso stradale, ASI, ARPA, ecc.) il cui operato non ricade sotto il controllo della concessionaria che a sua volta risulta essere soggetto "terzo" nella gestione della turbativa. In considerazione del fatto che gli eventi che solitamente generano situazioni di traffico bloccato prolungato vengono determinati da comportamenti inappropriati dei conducenti dei veicoli in transito, l'Autorità sembra voler disciplinare una nuova fattispecie di responsabilità per fatto altrui ben più gravosa della responsabilità oggettiva del custode (ex art. 2051 cc.), sanzionando il gestore a dispetto dei generali principi di causa ed effetto e di proporzionalità previsti dal nostro ordinamento. Pur comprendendo l'esigenza di tutelare gli utenti bloccati in autostrada, pare alla scrivente che la misura che si vuole adottare ponga iniquamente ed esclusivamente in capo alla concessionaria autostradale il rischio sotteso.</p>
	<p>Misura 8-ter (Modalità di rimborso)</p>		
	<p>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.</p>		<p>La creazione di un sistema unico e integrato di rimborso del pedaggio, così come esplicitato in Delibera, comporta notevoli difficoltà tecniche che difficilmente saranno realizzate nei tempi ipotizzati dall'Autorità.</p> <p>Infatti, la misura richiama la tematica della App unica di comparto, per la quale ad oggi sono in via di definizione - stante la complessità della tematica - tempistiche e costi di realizzazione, fermo restando che questi "costi" in realtà devono configurarsi come investimenti da inserire nel PEF in sede di aggiornamento o revisione degli accordi convenzionali.</p> <p>Il sistema integrato di rimborso prevede pertanto una collaborazione ed un'integrazione di tutti i sistemi informativi dei Concessionari e dei processi relativi.</p>
	<p>2. Il rimborso di cui alla Misura 8-bis.2 è applicato direttamente all'atto della corresponsione del pedaggio dovuto, in riduzione dello stesso.</p>		<p>L'applicazione del rimborso contestualmente alla corresponsione del pedaggio da parte dell'utente risulta incompatibile con l'attuale sistema di determinazione ed attribuzione del pedaggio stesso, ed implicherebbe una profonda ed onerosa rivisitazione a livello tecnico/impiantistico/amministrativo assolutamente sproporzionata rispetto alla finalità perseguita nonché alla grandezza economica dei singoli rimborsi in questione.</p> <p>Risulta pertanto estremamente complessa e onerosa la realizzazione di una Tabella pedaggi in tempo reale.</p>
	<p>3. Il rimborso di cui alla Misura 8-bis.6 è notificato agli utenti registrati tramite la App unica, ed erogato:</p> <p>a) in caso di utilizzo di sistemi di telepedaggio, tramite il gestore del servizio di pedaggio, al quale il concessionario trasmette gli opportuni flussi informativi;</p> <p>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.</p>		<p>La richiesta da parte dell'utente deve essere effettuata sempre a posteriori, mediante apposita richiesta (sia nella casistica della misura 8-ter .2 e .3), affinché la Concessionaria possa effettuare i controlli necessari dell'effettivo completamento del viaggio da parte del cliente stesso, al fine di evitare che il rimborso venga indebitamente riconosciuto a un soggetto che dichiara falsamente di aver effettuato il viaggio, con l'intento fraudolento di ottenere il rimborso spettante a un altro.</p> <p>Si evidenzia, inoltre, che il rimborso da parte dei service provider di telepedaggio non è previsto in nessuna delle attuali forme contrattuali.</p> <p>Tra i vari sistemi di restituzione del rimborso per le fattispecie di cui alla misura 8-bis.6, si evidenzia che la sola modalità del bonifico bancario risulta attivabile con facilità; pur tuttavia tale modalità determinerebbe un significativo aggravio per costi da commissioni bancarie, singolarmente in alcuni casi potenzialmente superiore al rimborso erogato.</p>

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 o integrazione
	4. Per gli utenti non registrati, il concessionario garantisce più canali per l'invio della richiesta di rimborso, tra i quali almeno una specifica sezione del sito web, nonché un numero telefonico o punti fisici di assistenza. In presenza delle condizioni per il rimborso, il pagamento della somma dovuta è effettuato entro 30 giorni dalla richiesta		<p>Il punto sembra andare in conflitto con il punto 2 della Misura 8-ter (che prevederebbe un rimborso immediato alla conclusione del transito). Non si comprende se tale punto sia una casistica della misura 8-ter per utenti non registrati.</p> <p>In ogni caso, risulta inderogabile per la concessionaria la trasmissione della documentazione che attesta il viaggio/transito per la richiesta di rimborso, in modo che la stessa concessionaria possa effettuare i controlli necessari in tempi congrui al fine di eludere eventuali comportamenti fraudolenti.</p>
	5. Il concessionario è tenuto a fornire, su richiesta, all'utente che abbia percorso una o più tratte elementari interessate dalla presenza di cantieri di cui alla Misura 8-bis.2, gli elementi 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 è tenuto ad archiviare i dati in un sistema informatico sicuro (BDMS) 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 reclamo, dalla data di presentazione del reclamo. I dati archiviati dovranno essere messi a disposizione, su richiesta, dell'Autorità.		Anche tale prescrizione potrebbe risultare estremamente onerosa vista la mole di dati e informazioni da mantenere, nonché i sistemi di gestione da implementare per il trattamento/elaborazione degli stessi.
Integrazioni alla Misura 14 dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024 (Pubblicazione dei dati nel Portale dell'Autorità)	<p>1. Alla Misura 14.4, è aggiunto il seguente periodo: «Gli importi complessivi annui a consuntivo corrisposti agli utenti per i rimborsi di cui alla Misura 8-bis, non possono essere recuperati dai concessionari autostradali tramite il pedaggio, fatte salve, 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.»</p> <p>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.»</p>		<p>Escludendo la possibilità di riconoscimento in tariffa degli oneri che deriveranno alla concessionaria dalla delibera in consultazione, dovranno essere concordati con il concedente altri meccanismi di riequilibrio in caso di criticità economico-finanziaria del Piano.</p> <p>I termini risultano molto stretti, per la scrivente è attualmente in corso l'iter di aggiornamento del PEF (avviato nel primo semestre 2024) per scadenza del periodo regolatorio al 31/12/2024 e la disciplina dei diritti minimi degli utenti di cui alla delibera in consultazione (oltre che alla delibera ART 132/2024) non è contemplata. Inoltre, si dovrà prevedere una procedura convenzionale valida per l'intero comparto per le attività collegate ai rimborsi. In generale, il recepimento degli investimenti necessari all'implementazione delle misure citate richiede una loro quantificazione puntuale sulla base di parametri oggettivi (la maggior parte dei quali andranno condivisi con l'intero comparto): la scadenza del 31 marzo 2026 non appare congrua con la complessità della tematica e con i tempi di approvazione di atti aggiuntivi da parte degli Enti preposti.</p>