

Cremona, lì 15 maggio 2025
Prot. n. 1701/U

Spett.le
ART
Autorità di Regolazione dei Trasporti
via Nizza, 230
10126 Torino

Inviata a mezzo pec:
pec@pec.autorita-trasporti.it

Oggetto: A21 Piacenza – Cremona – Brescia, diramazione per Fiorenzuola d’Arda (PC) e Raccordo autostradale Ospitaletto – Montichiari (BS).
Delibera ART n. 49/2025 recante “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”
Presentazione osservazioni

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 – 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 - solo a voler fare meri esempi non esaustivi - 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 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. 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 8/05/2025 prot. n. 1092.

Auspichiamo che l’Autorità possa avviare un riesame dell’impostazione generale 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.

Autovia Padana S.p.A.

Direzione e Coordinamento: ASTM S.p.A.

Sede legale: Strada Provinciale 211 Della Lomellina 3/13 - 15057 Tortona (AL) - Italia

Sede operativa e amministrativa: Località San Felice - 26100 Cremona (CR) - Italia

Tel. (+39) 0372.4731 - E-mail: info@autoviapadana.it - PEC: autoviapadana@legalmail.it - www.autoviapadana.it

Cap. Soc. € 163.700.000,00 Int. Vers. - Reg. Imp. AL 02490760069/2015 - C.F./P.I. 02490760069 - R.E.A. N° AL260174

Con la presente, inoltre, la Società **dichiara sin da subito di volere partecipare all'audizione del 28 maggio p.v.** alle ore 15,30 illustrando le proprie osservazioni e, conformemente a quanto previsto dalla Delibera 49/2025, indica di seguito i nominativi del/dei propri rappresentanti:

Si coglie l'occasione per porgere i migliori saluti.

L'Amministratore Delegato
(Dott. Stefano Della Gatta)



ALLEGATI:

- Allegato 1: Osservazioni

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
2			
2.1	1. Alla Misura 2.1, sono aggiunte le seguenti definizioni:		
2 ff	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) 2019/520 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";		
2gg	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;		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 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 pedaggiata che comprende, invece, anche tratte ulteriori come ad esempio le adduzioni.
2hh	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;		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 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 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 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 direzioni opposte od in zone non impattate, che spesso vengono realizzati cantieri proprio in ragione del minor afflusso di traffico ivi presente al fine di minimizzare l'impatto verso gli utenti.
2ii	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 122/2010, e della quota Iva.		
4	Modifiche alla Misura 4 dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024 (Diritto all'informazione relativa al viaggio)		
4.6	1. La lettera d) della Misura 4.6 è sostituita dalla seguente:		
4.6d	«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.».		
8	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)		
8.3	Al comma 8.3, le parole «dall'Autorità con successivo provvedimento», sono sostituite con le parole: «dalle Misure 8-bis e 8-ter».		
8bis	(Meccanismo di rimborso del pedaggio in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura)		
8bis1	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 sul 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.		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 star adempiendo correttamente ai propri obblighi derivanti dal contratto di concessione. Inoltre, nella presente misura è presente un richiamo alla "tratta" non facilmente comprensibile probabilmente facendo confusione tra il concetto di barriera e quello di stazione. Inoltre non è chiaro se per "percorso autostradale" si intenda il percorso di asse principale escludendo pertanto i cantieri presenti sulle pertinenze (svincoli, intersvincoli e aree di servizio).

8bis2	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.	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 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 programmazione. Quanto alla fascia oraria notturna, essa non sembra idonea a consentire un efficiente svolgimento di alcune lavorazioni autostradali e non è rappresentativa del minor traffico che si registra già dalle ore 20.00. L'esclusione dei cantieri con sviluppo inferiore ai 500 m non pare rilevante in quanto la applicazione degli schemi segnaletici previsti dalla normativa, fatto salvo casi particolari, comporta generalmente uno sviluppo maggiore del 500m.
8bis3	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:	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 bollinatura emanata da Viabilità Italia. Inoltre, il sistema prevede sempre l'equivalenza tra cantiere e rimborso a prescindere 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.
	<i>formule</i>	
8bis4	4. L'impatto $IC_{n,i}$ del segmento i del cantiere n riportato nelle Tabelle 1, 2 e 3, è calcolato secondo la seguente formula:	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 nè 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. Relativamente alla modellazione dei cantieri in segmenti, non si comprende se il cantiere rilevante debba essere considerato nella configurazione di "cantiere completamente allestito" escludendo le fasi singole del montaggio e dello smontaggio. Inoltre, relativamente ai valori delle variabili individuate, non sono chiari i seguenti aspetti: 1) Tcan se trattasi della durata dei cantieri in minuti giornalieri così come Td in modo tale che il rapporto (Tcan/Td) non possa essere superiore all'unità. 2) Tcan è riferito alla configurazione di cantiere totalmente allestito e quindi al netto dei tempi di posa e rimozione della cantierizzazione stessa; 3) Sulla valutazione dell'impatto di cantieri se, utilizzando ad esempio la corsia di emergenza, non si riduce il numero di corsie disponibili. Poiché in questi casi la carreggiata verrebbe virtualmente aumentata di una corsia (l'emergenza), parrebbe doversi aumentare per il segmento specifico Nci di una unità.
	<i>formule e tabelle</i>	
8bis5	5. Il rimborso non è dovuto qualora:	
8bis5a	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.
8bis5b	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.
8bis6	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.	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 aggravato dalla notevole rilevanza della stessa).
8bis7	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.	
8ter	(Modalità di rimborso)	
8ter1	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.	

8ter2	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>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, a causa del coinvolgimento diversi operatori nonché di diversi sistemi informativi di certificazione del dato, ed implicherebbe una profonda ed onerosa rivisitazione a livello tecnico/impiantistico assolutamente sproporzionata rispetto alla finalità perseguita nonché alla grandezza economica del rimborso in questione.</p> <p>Si consideri infatti che:</p> <p>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 smarrito e conseguente autocertificazione dell'ingresso, il rimborso contestuale sarebbe incoerente poiché il sistema di verifica non permetterebbe un controllo certo in real time).</p> <p>b) Anche in presenza di un sistema che consenta il funzionamento in real time, alcuni parametri utilizzati per il calcolo del rimborso dovrebbero necessariamente essere determinati a consuntivo; 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 incontrato 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.</p> <p>Per le esposte ragioni, sarebbe opportuno che il rimborso all'utenza avvenga non contestualmente alla corresponsione del pedaggio da parte dell'utente bensì a seguito di esplicita richiesta dell'utente entro un ragionevole periodo successivo (ad es. entro 30gg) dopo averlo calcolato rispetto alla durata effettiva del cantiere.</p>
8ter3	3. Il rimborso di cui alla Misura 8-bis.6 è notificato agli utenti registrati tramite la App unica, ed erogato:		
8ter3a	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;		
8ter3b	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.		
8ter4	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.		
8ter5	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.		
14	Integrazioni alla Misura 14 dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024 (Pubblicazione dei dati nel Portale dell'Autorità e disposizioni finali)		
14.4	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.».		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.
14.5	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.».		