

PEC

Spett.le

ART

Autorità di Regolazione dei Trasporti

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

e p.c. Spett.le

AISCAT

[direzione@pec-aiscat.it](mailto:direzione@pec-aiscat.it)

**Oggetto: osservazioni e proposte relative allo schema di atto regolatorio approvato con delibera ART 49/2025 - 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**

Si invia la presente per sottoporre all'attenzione dei competenti organi dell'intestata Autorità alcune osservazioni e proposte, concernenti le misure dello schema di atto regolatorio allegato alla delibera n. 49 del 19 marzo 2025.

Come da indicazioni di cui all'allegato B alla già menzionata delibera, tali osservazioni e proposte vengono inviate in formato tabellare, in allegato alla presente comunicazione.

Al riguardo, si fa presente che non è stata riportata la colonna "*Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato*" in quanto si ritiene che l'impostazione posta alla base delle misure esaminate sia incompatibile con diversi principi fondanti del sistema autostradale in concessione; in particolare, non si tiene conto né dell'accertamento di un effettivo disagio subito dall'utente, né di riconosciute necessità, quali la tutela dell'equilibrio economico finanziario dei PEF alla base delle concessioni autostradali.

Di seguito, alcune considerazioni di carattere generale, in linea con quanto già rappresentato da AISCAT con lettera inviata a codesta Autorità in data 8 maggio 2025 (prot. n. 1092).

Lo schema di atto regolatorio approvato con la delibera in oggetto interviene nel corpo del precedente atto regolatorio approvato con delibera n. 132/2024 e, al pari di questo, si inserisce nel procedimento avviato con delibera n. 16/2023, volto a definire il contenuto minimo dei diritti, anche di natura risarcitoria, che spettano agli utenti autostradali e che gli stessi possono far valere, attraverso appositi reclami, verso i concessionari autostradali o verso i gestori delle aree di servizio.

Come noto, l'atto regolatorio adottato con delibera n. 132/2024 è stato oggetto di impugnativa, tramite ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, sia da parte di CAV S.p.A., sia di numerose altre società concessionarie e, a seguito di opposizione di un terzo interessato, CAV S.p.A. ha trasposto il procedimento innanzi al Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte.

Pertanto, pur ribadendo e confermando tutte le contestazioni avanzate in sede giudiziaria, riteniamo utile, in ottica di fattivo confronto e spirito di collaborazione, partecipare alla presente consultazione.

\*\*\*

Nel merito, la dichiarata finalità del provvedimento in oggetto (n. 49/2025) è quella di dettare delle misure di natura tecnica, in ottemperanza alle quali i concessionari dovranno predisporre un sistema unico e integrato di rimborso del pedaggio accessibile, in maniera non discriminatoria, a tutte le categorie di utenti (misura 8 ter, 1), da effettuare con una *app unica*, da creare a livello di comparto.

Più in particolare, vengono dettate alcune nuove definizioni, integrando la misura 2 dell'atto regolatorio approvato con delibera n. 132/2024 e, soprattutto, viene introdotta una specifica formula di calcolo per il rimborso del pedaggio per tutte le tipologie di utenti (c.d. *cash back*), sia in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura dovute a cantieri (misura 8 bis, 1), sia in caso di eventi perturbativi alla regolare circolazione, che comportino situazioni di traffico bloccato, che non vengano risolte dal concessionario entro 3 ore (misura 8 bis, 6).

L'obiettivo dello schema dell'atto regolatorio è di *"assicurare forme di ristoro a favore dell'utenza, nel caso in cui l'infrastruttura autostradale, per la quale l'utenza stessa ha corrisposto un pedaggio, non sia effettivamente fruibile nelle modalità discendenti dalle proprie caratteristiche strutturali (es. per una rete autostradale con carreggiate di 3 corsie, l'aspettativa dell'utenza è che tutte siano percorribili)".* Tali forme di ristoro presuppongono che, a fronte dell'interesse *"per il concessionario, a vedersi assicurare un adeguato ritorno economico per gli investimenti sostenuti"*, occorra considerare anche il diritto *"per gli utenti, a vedersi applicati livelli tariffari contenuti e sostenibili, nonché correlati all'effettiva fruizione del servizio."* (Schema di Analisi di Impatto della Regolazione – pag. 20). Infatti, *"il pedaggio corrisposto dall'utente si intende riferito ad un'infrastruttura fruibile (fatte salve situazioni imprevedibili e non prevenibili)"* (cfr. Relazione Illustrativa, pag. 16).

In termini generali, si osserva che l'approvazione dello schema di atto regolatorio in oggetto introduce dei paradigmi del tutto nuovi nel sistema di esazione del pedaggio autostradale, inserendosi in un processo di complessiva revisione della relazione economico-giuridica tra il concessionario autostradale e l'utenza.

Le misure introdotte dapprima con l'approvazione della delibera n. 132/2024 e poi con la delibera n. 49/2025 modificano i fondamenti stessi del servizio autostradale alla base del rapporto convenzionale, ivi compreso il servizio di esazione attuato attraverso le convenzioni di interconnessione.

Come si è detto, infatti, a seguito della definitiva entrata in vigore del secondo dei richiamati atti regolatori, dovrà essere garantita a tutti gli utenti la possibilità di pagare un pedaggio esattamente corrispondente all'effettiva disponibilità - sotto il profilo quantitativo, non qualitativo - di corsie di marcia percorribili.

Inoltre, i rimborsi dovranno essere contestuali al pagamento del pedaggio e, di conseguenza, si pone il problema dell'adattamento della tabella pedaggi, che dovrebbe necessariamente diventare di tipo dinamico per adeguarsi costantemente alla presenza di cantieri sul percorso effettuato dall'utente.

Una siffatta tabella pedaggi comporta lo stravolgimento del sistema di calcolo dell'attribuzione dei pedaggi da interconnessione, che dovrà giocoforza essere rivisto e aggiornato dal comparto autostradale, con tempi e modalità al momento non identificabili.

Per quanto riguarda, invece, il diritto al rimborso in caso di cantieri, si osserva che siffatto apparato regolatorio potrebbe implicare il rischio che le concessionarie, al fine di mantenere gli equilibri economico-finanziari indicati nel PEF, riducano e/o modifichino gli interventi volti ad assicurare la sicurezza stradale e la qualità dell'infrastruttura, che costituiscono parte integrante degli impegni concessori assunti.

Appare, quindi, evidente come la definitiva entrata in vigore delle nuove misure regolatorie in commento, implicando notevolissimi investimenti, adattamenti ed eventuali rinegoziazioni, determinerà un rilevante impatto sull'equilibrio economico-finanziario dei PEF alla base delle convenzioni già assentite alle singole concessionarie.

In conclusione, tali misure, seppur ispirate a una maggiore attenzione verso il servizio all'utenza, così formulate risultano penalizzanti verso i concessionari e, inoltre, possono determinare rischi anche per la qualità del servizio stesso.

Si rimane in attesa di un cortese riscontro e si porgono i migliori saluti.

Il Direttore Esercizio

Ing. Angelo Matassi

*(firmato digitalmente)*

All. c.s.

DE/AG/AM/AG/TC/tc

Visto: G. Andreello

Misura	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
2.1 gg)	<b>lunghezza del cantiere o del segmento di cantiere:</b> 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; si ritiene al contrario corretto fare riferimento al punto di effettivo restringimento della carreggiata. La definizione proposta sembrerebbe anche in contrasto con la successiva misura 8-bis 2, che considera impattanti solo i cantieri non emergenziali di lunghezza superiore a 500 m. D'altronde la stessa ART esclude gli impatti conseguenti alla sola chiusura della corsia di emergenza; pertanto, gli impatti conseguenti al posizionamento della segnaletica di preavviso andrebbero esclusi. Inoltre, si ritiene corretto calcolare la lunghezza del cantiere, misurandola tra il primo segnale di posizione e la segnalazione stradale di fine cantiere (o dell'ultimo segmento di cantiere), effettuata sempre in conformità alla normativa tecnica applicabile. Si chiede di precisare quale sia la normativa tecnica applicabile a cui si fa riferimento. Infine, si evidenzia che i cantieri derivanti da interferenze con sottoservizi non risultano essere esplicitamente considerati nel testo della delibera.
2.1 hh)	<b>periodi di bollino giallo o rosso o nero:</b> 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;	Si evidenziano le seguenti problematiche derivanti dall'utilizzo del sistema "bollini" proposto. In primo luogo, l'aumento del rimborso durante le giornate più critiche potrebbe determinare un incentivo a utilizzare l'autostrada proprio in tali giorni, aumentando così l'indice di criticità degli stessi. Inoltre, la classificazione in base ai bollini si riferisce all'intero territorio nazionale, senza considerare le specificità territoriali. Infine, l'utilizzo dei bollini potrebbe essere fuorviante, dato che talvolta i cantieri vengono realizzati proprio nei periodi di esodo (caratterizzati

		da bollinatura critica), nelle direttrici opposte o in zone non impattate, in ragione del minor afflusso di traffico ivi presente, al fine di minimizzare l'impatto verso gli utenti.
<b>2.1 ii)</b>	<b>tariffa km applicata all'utenza:</b> 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».	Si chiede di chiarire l'impatto operativo del sistema di rimborso, introdotto con la determina in commento, sui meccanismi di corresponsione 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 a beneficio del concedente e dello Stato.
<b>4.6</b>	«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.».	Allo stato attuale, si evidenzia la sostanziale impossibilità di fornire un'informazione dettagliata circa il rimborso del pedaggio contestualmente al pagamento dello stesso secondo le modalità ivi stabilite (Delibera 132/2024 misura 5.5).
<b>8-bis, 1</b>	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.	Le <b>lavorazioni effettuate tramite cantieri costituiscono parte integrante degli impegni concessori</b> , 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 alla sola presenza di cantieri, senza distinguere tra il caso in cui il concessionario stia adempiendo regolarmente a impegni di convenzione, da quelli in cui vi sia una responsabilità nella cantierizzazione e/o nella relativa informativa, risulta una penalizzazione ingiustificata, che penalizza l'adempimento ai predetti impegni concessori. In base a quanto riportato in delibera 132/2024 alla misura 2.1 bb) la "Tratta elementare" è definita come <i>"segmento di rete autostradale compreso tra un punto di ingresso e/o uscita ed il successivo"</i> . Non vengono, quindi, considerati i punti di cambio competenza, gli snodi e gli allacciamenti, escludendo buona parte delle tratte elementari della

		<p>rete, che non sono definite solamente da punti di entrata e di uscita, intesi come stazioni.</p> <p>Si chiede una riformulazione della definizione.</p> <p>Infine, non sono considerati i tratti a “libera circolazione” (es. Tangenziale di Mestre) presenti nelle competenze delle concessionarie. Tali tratte sono caratterizzate da svincoli aperti con assenza di pagamento del pedaggio (salvo le precisazioni convenzionali) e come tutte le tratte in gestione possono essere interessate da cantieri.</p> <p>Riteniamo corretto escludere tali tratte dall’applicabilità della delibera in esame.</p>
<b>8-bis, 2</b>	<p>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.</p>	<p>Si evidenzia una pratica difficoltà di calcolo in tempo reale dell’effettiva durata del cantiere e, di conseguenza, una sostanziale impossibilità all’erogazione di un rimborso contestuale al pagamento del pedaggio.</p> <p>Inoltre, si evidenzia che la posizione delle segnalazioni di inizio e fine cantiere viene determinata non solo in base all’estensione del cantiere stesso, ma anche in base a logiche dettate dalla ricerca di condizioni di sicurezza, sia degli utenti, sia dei lavoratori. A seconda della natura del tratto stradale, la segnalazione di inizio cantiere (e la rispettiva limitazione di carreggiata) può venire installata anche molte centinaia di metri prima dell’area interessata dai lavori, per massimizzare la sicurezza, anche in caso di piccole lavorazioni (es. a cantieri in galleria o posti dopo tratti in pendenza).</p> <p>Pertanto, non si condivide il criterio proposto per individuare la lunghezza dei cantieri che determinano il diritto al rimborso, poiché eccessivamente rigido e perché potrebbe portare a pratiche di progettazione peggiorative in termini di sicurezza.</p> <p>Inoltre, per ottenere un dato certo circa i cantieri incontrati dall’utente lungo il tragitto autostradale sarebbe necessario impiegare un sistema di tracciamento dei veicoli in tempo reale al momento non disponibile. La situazione di incertezza sarebbe poi peggiorata per le tratte dei sistemi semichiusi, ove considerate percorsi convenzionalmente rilevanti (in base all’attuale sistema convenzionale).</p>

		<p>Tali tratte potrebbero essere considerate elegibili per il rimborso, pur in assenza di cantieri sulle stesse.</p> <p>Infine, si evidenzia che alcune lavorazioni autostradali non sono tecnicamente adatte ad essere realizzate in fascia oraria notturna.</p>
<b>8-bis, 3</b>	<p>Il rimborso <math>R</math> 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:</p> $R = M \sum_{m=1} rTE_{m,dir}$ <p>[...]</p> <p><math>f_{pn}</math> = fattore correttivo per il cantiere <math>n</math> installato in periodi di (i) bollino nero, pari al 100%, (ii) bollino rosso, pari al 75%; (iii) bollino giallo, pari al 50%.</p>	<p>Le formule di calcolo del rimborso dovrebbero essere riviste alla luce delle criticità precedentemente illustrate, in particolare, per quanto concerne gli aspetti relativi alla lunghezza di cantiere e bollinatura.</p> <p>Inoltre, il sistema prevede sempre l'equivalenza tra cantiere e rimborso a prescindere dal disagio effettivo subito dall'utente; a ciò consegue il rischio di incentivare la riduzione del dimensionamento dei cantieri.</p> <p>Con riferimento al fattore <math>f_{pn}</math> si evidenzia una criticità relativa ai cantieri la cui programmazione preveda una durata superiore a una sola giornata, per i quali risulta impossibile una sospensione e un successivo ripristino, in modo da evitare i giorni contrassegnati da bollino (ad es. cantieri per lavori che, per natura, vanno eseguiti in periodo estivo).</p> <p>Si chiede, quindi, di eliminare il predetto fattore correttivo o, in via subordinata, di considerare una riduzione dei valori percentuali che lo compongono.</p> <p>Si richiamano infine le considerazioni di cui alla misura 2.1 hh).</p>
<b>8-bis, 4</b>	<p>L'impatto <math>ICan,i</math> del segmento <math>i</math> del cantiere <math>n</math> riportato nelle Tabelle 1, 2 e 3, è calcolato secondo la seguente formula:</p> $ICan,i = NcCan,i - (pd * ndn,i) + (pc * ncn,i) Nci$ <p>dove:</p> <p><math>NcCan,i</math> = numero di corsie di marcia occupate dal segmento <math>i</math> del cantiere <math>n</math>;</p> <p><math>pd</math> = coefficiente di deviazione del traffico sulla carreggiata opposta pari al valore di 0,6;</p> <p><math>pc</math> = coefficiente relativo alle corsie di marcia occupate dal flusso veicolare proveniente dalla carreggiata opposta pari al valore di 0,35;</p>	<p>L'applicazione delle formule che determinano l'impatto dei cantieri, definite nello schema in consultazione, porterebbe a esiti spesso non coerenti con i reali impatti sulla viabilità derivanti dalle cantierizzazioni, né con le previste finalità di tutela degli utenti.</p> <p>Si chiede, inoltre, di esplicitare la logica alla base della definizione dei coefficienti "<math>pd</math>" e "<math>pc</math>".</p>

	<p><math>ndn,i</math> = numero di corsie di deviazione del traffico sulla carreggiata opposta, nel segmento <math>i</math> del cantiere <math>n</math> (sempre minore o uguale a <math>NcCan,i</math>);</p> <p><math>ncn,i</math> = numero di corsie di marcia occupate dal flusso veicolare proveniente dalla carreggiata opposta, nel segmento <math>i</math> del cantiere <math>n</math> (sempre minore di <math>Nci</math>);</p> <p><math>Nci</math> = numero di corsie di marcia disponibili al traffico per il segmento <math>i</math>.</p>	
<b>8-bis, 6</b>	<p>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>Si evidenzia che gli eventi perturbativi alla circolazione che determinano un blocco del traffico non risolto entro 3 (tre) ore, comprendono ipotesi in cui la gestione della turbativa stessa sfugge, in tutto o in parte, alle reali facoltà di controllo della concessionaria (ad es. nel caso in cui sia necessario l'intervento in strada dei Vigili del Fuoco, soccorso sanitario, autorità giudiziaria, ecc. o nei casi, purtroppo sempre più frequenti, in cui si verifichino eventi climatici di natura eccezionale).</p> <p>Inoltre, se per individuare un "<i>evento perturbativo di traffico bloccato</i>" deve farsi riferimento alla definizione di "<i>turbativa al traffico</i>" di cui alla misura 2, lett. cc), allegato A alla delibera 132/2024, che a propria volta richiama gli eventi descritti nel Glossario eventi di viabilità identificati con la terminologia del dizionario europeo DATEX, utilizzato, tra gli altri, dalla Polizia di Stato e dalla piattaforma del C.C.I.S.S. (tra i quali rientrano ad es.: allagamenti, frane, fumo in carreggiata, ghiaccio, grandine, incendi, nebbia, neve, pioggia, temporali e vento forte) ciò significa assicurare un rimborso del pedaggio in presenza di cause di forza maggiore che, in quanto tali, non possono essere imputabili ai concessionari, se non gravandoli di una responsabilità oggettiva.</p> <p>Si aggiunga che, nel sistema di rete autostradale interconnessa, un eventuale evento occorso sulla tratta di competenza della concessionaria A potrebbe determinare un evento perturbativo di traffico bloccato (ad es. coda) su una tratta di competenza della concessionaria B che, pertanto, dovrà erogare un rimborso per un</p>

		<p>evento che esula dalla propria capacità di intervento e, quindi, dalla propria sfera di responsabilità.</p> <p>In questi casi, sarebbe più equo dividere il rimborso in proporzione alla rispettiva responsabilità di ciascuna concessionaria.</p> <p>Si chiede, quindi, di eliminare questa misura o, in via subordinata, di considerare una riduzione del valore percentuale ivi previsto.</p> <p>Infine, si chiede di chiarire se la misura 8-bis 6 contempli anche la possibilità di erogare somme che cumulano sia il rimborso di cui al 8-bis 1, sia il rimborso di cui al 8-bis 6 e, in caso di conferma, si chiede di esplicitarne le modalità operative.</p>
<b>8-ter, 1</b>	<p>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>Questa specifica misura sembra collegarsi al tema della realizzazione della App unica di comparto, per la quale ad oggi non è possibile definire tempistiche e costi di realizzazione, fermo restando che questi “costi” in realtà devono configurarsi come investimenti da inserire nel PEF/PFR in sede di aggiornamento o revisione degli accordi convenzionali.</p>
<b>8-ter, 2</b>	<p>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>La prevista erogazione del rimborso contestuale al pagamento del pedaggio risulta incompatibile con l'attuale sistema di determinazione e attribuzione del pedaggio stesso.</p> <p>La sua implementazione implicherebbe una completa revisione degli attuali sistemi tecnici, impiantistici, amministrativi e di certificazione, con un investimento, sia in termini economici che temporali, sproporzionato rispetto alle finalità perseguite.</p> <p>Si consideri infatti che:</p> <p>a) il sistema integrato tra concessionari per il consolidamento del pedaggio può non essere in tempo reale o perfettamente allineato (ad es. nel caso di biglietto smarrito e conseguente autocertificazione dell'ingresso);</p> <p>b) anche in presenza di un sistema che consenta il funzionamento in tempo reale, alcuni parametri utilizzati per il calcolo del rimborso dovrebbero necessariamente essere determinati a consuntivo (ad es. l'effettiva durata di un cantiere).</p>

		<p>In base al sistema proposto, se un utente conclude il proprio viaggio prima che il cantiere 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).</p> <p>Infatti, se il cantiere venisse rimosso in anticipo si erogherebbe un rimborso non dovuto e se, invece, venisse rimosso in ritardo, non verrebbe riconosciuto un rimborso spettante.</p> <p>Per le esposte ragioni, non è opportuno che il rimborso all'utenza avvenga contestualmente alla corresponsione del pedaggio.</p> <p>Si aggiunga che, ad oggi, tale rimborso di pedaggio non è contemplato dalle norme convenzionali, pertanto, l'implementazione di tale misura implica una modifica unilaterale dei rapporti contrattuali con il concedente.</p> <p>Inoltre, in applicazione della convenzione rep. n. 14755 del 12.11.1992 <i>"Convenzione per la gestione interconnessa della rete autostradale sud-nord occidentale e nord orientale"</i> e successivi atti aggiuntivi, il sistema di <i>"tabella pedaggi"</i> è gestito da Autostrade per l'Italia S.p.A., che effettua i calcoli sulla base delle indicazioni ricevute dalle concessionarie, qualora intervengano una variazione tariffaria, l'apertura di nuovi caselli, o una variazione di tratte autostradali.</p> <p>Tali elaborazioni vengono poi inviate a tutte le concessionarie e quindi alle piste di esazione.</p> <p>L'applicazione della misura nei termini previsti comporterebbe, invece, una elaborazione della predetta <i>"tabella pedaggi"</i> su base giornaliera o addirittura oraria (praticamente in tempo reale), la cui gestione tecnica implicherebbe l'utilizzo di un <i>software</i> estremamente complesso da gestire; a ciò va anche aggiunta la problematica dell'arrotondamento della tariffa all'utenza contestuale al pagamento.</p> <p>Si pone, inoltre, il problema dell'attuazione della normativa <i>"Eurovignette"</i> che andrebbe ad aggiungere ulteriori fattori per determinare il pedaggio.</p>
--	--	---

		<p>Si osserva anche che - vista la frequente presenza di cantieri lungo la rete autostradale - con l'applicazione di questa misura, in pratica non si avrebbe mai una quantificazione stabile e prevedibile del pedaggio, rendendosi così oltremodo difficili le analisi e gli studi di traffico legati all'individuazione degli introiti effettivi da pedaggio, propedeutici alla redazione del PEF o a eventuali richieste di finanziamenti.</p> <p>Come noto, poi, il sistema di interconnessione prevede l'attribuzione mensile <i>pro quota</i> dei pedaggi e l'applicazione della disposizione in commento comporterebbe un'articolatissima attività di suddivisione tramite le lettere di attribuzione che - con gli strumenti attualmente disponibili - risulta di fatto non gestibile.</p> <p>Anche in previsione di una verifica di <i>back office</i> per l'erogazione di eventuali rimborsi, dovuti e non erogati, il concessionario di uscita, riscossore del pedaggio, potrebbe non essere in grado di applicare il corretto corrispettivo.</p>
<b>8-ter, 3</b>	<p>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>Si evidenzia la necessità di definire normativamente la tempistica entro la quale l'utente può presentare la propria richiesta di rimborso, supportata dalle attestazioni relative al transito.</p> <p>Inoltre, va tenuto conto del fatto che gli attuali sistemi tecnologici a supporto della riscossione del pedaggio non permettono di effettuare eventuali accrediti, se non apportando modifiche agli stessi e altresì revisioni degli accordi contrattuali in essere con i <i>service provider</i> o con i gestori di pagamenti; ciò determinerebbe conseguenti aggravii di costi operativi.</p> <p>Proponiamo di lasciare come mezzo di rimborso il solo bonifico tenuto però conto dei costi di commissione di questo tipo di operazioni che possono essere superiori rispetto al rimborso stesso.</p>
<b>14</b>	<p>1. Alla Misura 14.4, è aggiunto il seguente periodo:</p> <p>«Gli importi complessivi annui a consuntivo corrisposti agli utenti per i rimborsi di cui alla Misura 8-bis, non</p>	<p>Una nuova regolazione di settore che incide sui piani economico-finanziari in essere deve prevedere meccanismi certi e adeguati finalizzati al mantenimento dell'equilibrio contrattuale.</p>

<p>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:</p> <p>«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>L'attuale schema di delibera, al contrario, demanda a successive e ipotetiche valutazioni del soggetto concedente un tale compito.</p> <p>Premesso che le società concessionarie il cui periodo regolatorio scadeva il 31.12.2024 hanno dovuto presentare l'aggiornamento o revisione del PEF entro il 31 luglio 2024, come previsto dal decreto legge n. 89/24, convertito con modificazione dalla legge 8 agosto 2024 n. 120, e che tale documento è stato già rielaborato sulla base di nuovi parametri economici stabiliti dalla legge finanziaria 2024, si evidenzia che il piano dovrebbe essere nuovamente aggiornato per permettere il recepimento degli investimenti necessari all'implementazione delle misure in commento.</p> <p>Tuttavia, tali investimenti non risultano ancora quantificabili sulla base di parametri oggettivi, la maggior parte dei quali andrà peraltro condivisa con l'intero comparto. Inoltre, si dovrà prevedere una procedura convenzionale per le attività collegate ai rimborsi, da condividere con i concedenti. Infine, l'attuazione di quanto previsto nel nuovo atto aggiuntivo dovrebbe entrare in vigore dal momento dell'intervenuta registrazione presso la Corte dei conti del Decreto Interministeriale MIT - MEF di approvazione e le tempistiche di tale iter approvativo esulano dal controllo delle concessionarie.</p> <p>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>
---	--