Misura	Art.	Comma	TESTO DELIBERA ART 49/2025	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
2			**Integrazioni alla Misura 2 dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024 (Definizioni)**		
2	1	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";		
2	1	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;		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. **Non è chiaro come calcolare l'impatto dei cantieri "mobili"**, che si ritiene vadano esclusi dalle fattispecie soggette al rimborso.
2	1	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;		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 direttrici 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.
2	1	ii	**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».		La tariffa km fa parte del calcolo del pedaggio, decrementando il fattore si avrà una proporzionale diminuzione del pedaggio finale e conseguentemente una diminuzione di IVA e, soprattutto, della devoluzione da versare allo stato.
4			**Modifiche alla Misura 4 dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024 (Diritto all'informazione relativa al viaggio)**		
4	6	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.		Inapplicabile la modifica in "tempo reale" della tabella pedaggi di tutta la rete interconnessa presso tutti i concessionari con i sistemi di pista attuali. Inoltre le tabelle dovrebbero cambiare anche a seconda dell'orario, prevedendo riduzioni solo a partire dalle ore 06:00. Al momento solo il MIT dà il consenso per modifiche a tabella pedaggi, non sarebbe possibile con le procedure attuali autorizzare variazioni continue.
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»		
8	**bis**		**Meccanismo di rimborso del pedaggio in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura**		
8	bis	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		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 si rinviene una definizione di **"tratta elementare"** non corretta, essendo presente una confusione tra il concetto di barriera e quello di stazione. Per i sistemi semi-chiusi, eventuali cantieri presenti lungo le tratte libere, possono essere evitati senza aggravio di costi per gli utenti, che sono liberi di accedere o uscire dall'infrastruttura senza pagare alcun pedaggio. Inoltre, non c'è nessun modo di verificare che un veicolo che attraversa la barriera, pagando il pedaggio, abbia effettivamente percorso una tratta elementare con limitazioni da cantieri che non si trovi nella stessa tratta elementare delimitata dalla barriera stessa. Un rimborso in questo caso sarebbe ingiustificato. Vedasi FAQ relative alla Raccolta dati nell'ambito del procedimento avviato con delibera n. 16/2023, n.1 "Come devono essere fornite le informazioni relative alle tratte autostradali sui sistemi a circolazione semichiusi. " In tal senso, come già indicato in precedenza. si ritiene opportuno limitarsi ai tratti compresi tra l'ultimo ingresso prima della barriera e la prima uscita dopo la barriera, escludendo il resto della tratta libera.
8	bis	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 segnalazione 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 sicurezza nella progettazione. Per poter ottenere un dato certo circa i cantieri eventualmente incontrati dall'utente lungo il tragitto autostradale sarebbe necessario impiegare un sistema di tracciamento dei veicoli in tempo reale al momento non disponibile, poiché, al contrario, si potrebbe incorrere in casi ove un cantiere - attivo al momento di entrata in autostrada di un utente - venga dismesso prima che tale utente raggiunga la posizione dove era installato (quindi senza impatto né diritto a rimborso) ovvero casi in cui un utente si imbatta in un cantiere installato successivamente alla sua entrata in autostrada (quindi con potenziale diritto a rimborso); la situazione di incertezza sarebbe poi peggiorata per le tratte dei sistemi semichiusi, laddove percorsi convenzionalmente rilevanti (ossia basati sull'attuale sistema convenzionale di attribuzione del percorso) potrebbero essere considerati elegibili per rimborso pur in assenza di cantieri incontrati lungo il tragitto. Quanto alla fascia oraria notturna, essa non sembra idonea a consentire un efficiente svolgimento di alcune lavorazioni autostradali: l'installazione di molti cantieri viene infatti avviata ben prima dell'effettivo inizio delle lavorazioni poiché, nei casi di autostrade a 3 corsie, l'installazione completa di una segnaletica di riduzione o deviazione richiede diverse ore per essere completata; va poi considerato come una fascia oraria così vincolante creerebbe impatti sulla produttività (riduzione dell'effettiva produttività di anche 3 ore), costringendo eventualmente ad eseguire diverse tipologie di lavorazioni (si pensi a cantieri non eseguibili in fascia diurna - es. ispezioni/lavorazioni in galleria che prevedono chiusura del fornice, rifacimento della pavimentazione a tutta sezione etc.. - perché non consoni con i volumi di traffico diurni) in 2 o più notti in luogo di un'unica notte, aumentando così il potenziale impatto verso l'utenza e l'esposizione degli operai impegnati;

Pagine totali: (4)
Prot.n. 0047156/2025 del 15/05/2025 12:19:35

Misura	Art.	Comma	TESTO DELIBERA ART 49/2025	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
8	bis	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.
8	bis	3	$$R = \sum_{m=1}^{M} r_{TEm,dir}$$		
8	bis	3	con: **R** = rimborso complessivo del pedaggio maturato dall'utente (inferiore o uguale al pedaggio dovuto); **M** = numero di tratte elementari incluse nel percorso dell'utente; **rTEm,dir** = rimborso maturato per tratta elementare m e direzione di marcia dir. Il rimborso rTEm,dir per tratta elementare m e direzione di marcia dir si ricava con la seguente formula:		
8	bis	3	$$r_{TEm,dir} = \left[\sum_{n=1}^{N}\left(\sum_{i=1}^{S} ICa_{n,i} * LCa_{n,i}\right) * \Delta Ca_n\right] * tariffa_{TEm}$$		
8	bis	3	dove: **ICan,i** = impatto del segmento i del cantiere n installato sulla tratta elementare m, riportato nelle tabelle 1,2 e 3; **LCan,i** = lunghezza del segmento i del cantiere n installato sulla tratta elementare m; **S** = numero di segmenti i del cantiere n presenti nella tratta elementare m; **N** = numero di cantieri n presenti anche parzialmente nella tratta elementare m; **ΔCan** = coefficiente di durata del cantiere n; **tariffaTEm** = tariffa km applicata all'utenza per la tratta elementare m. Il coefficiente ΔCan di durata del cantiere n è calcolato secondo la seguente formula:		**LCan,i** deve essere espressa in km
8	bis	3	$$\Delta Ca_n = \left(\frac{T_{Ca_n}}{T_d}\right) + f_{p_n}$$		
8	bis	3	in cui: **Tcan** = durata del cantiere n in minuti (escluse le ore notturne, dalle 22:01 alle 05:59); **Td** = disponibilità giornaliera totale in minuti (escluse le ore notturne, dalle 22:01 alle 05:59) della tratta elementare m; **fpn** = 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%.		

Prot.n. 0047156/2025 del 15/05/2025 12:19:35 Pagine totali: (4)

Prot.n.0047156/2025 del 15/05/2025 12:19:35 Pagine totali: (4)

Misura	Art.	Comma	TESTO DELIBERA ART 49/2025	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
8	bis	4	L'impatto **I**Can,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 né 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. ESEMPIO 1 Nel caso di lavorazioni che possono generare significative turbative alla circolazione, i concessionari sono soliti adottare configurazioni di cantiere o provvedimenti temporanei di smaltimento code per ridurre l'impatto del cantiere sui disagi alla viabilità. Esempi di queste situazioni sono quando all'interno di un cantiere viene aperta al traffico una corsia supplementare (sbretellamento) per passare da uno schema di deviazione totale ad uno di deviazione parziale, oppure quando si utilizza la corsia di emergenza come corsia supplementare per il transito dei flussi veicolari. Queste ottimizzazioni, che richiedono un enorme sforzo in fase di progettazione degli interventi, con l'obiettivo di minimizzare i disagi all'utenza, non sono contemplate all'interno della delibera, e di conseguenza non viene premiato questo tipo di effort, al contrario questi scenari vengono sfavoriti dal maggiore rimborso che genererebbero verso l'utenza. A tal proposito sono stati analizzati due casi studio: i) <u>Autostrada con carreggiata a due corsie - Sulla carreggiata principale una deviazione parziale (con bretella), e sulla carreggiata opposta nel primo caso una riduzione a una corsia e nel secondo caso un flesso a due corsie.</u> Il rimborso da corrispondere in entrambi i casi è lo stesso, sia se in carreggiata opposta è presente una riduzione a una corsia, sia se si riescono a garantire due corsie per senso di marcia, utilizzando per il transito in carreggiata opposta anche la corsia di emergenza. La formula presente nella misura 8-bis punto 3 e le tabelle per il calcolo dell'Impatto, non tengono in considerazione il numero di corsie disponibili per gli utenti sulla carreggiata opposta rispetto a quella cantierizzata, pertanto nel secondo caso presentato in cui nonostante la cantierizzazione si riescono a garantire un numero inalterato di corsie di transito rispetto all'assenza di cantiere, il rimborso da corrispondere non premia i provvedimenti di riduzione del disagio all'utenza adottati dal concessionario. Tale illogico risultato potrebbe essere invece rettificato prevedendo che qualora il numero di corsie al transito rimanga inalterato, non vi sarà rimborso da corrispondere agli utenti nonostante la presenza del cantiere. ii) <u>Autostrada con carreggiata a due corsie per senso di marcia - Cantiere di riduzione a una corsia rispetto a cantiere di deviazione parziale (con bretella).</u> Dalla formula presente alla misura 8-bis punto 3 si dimostra che il rimborso da corrispondere agli utenti in caso di cantiere di deviazione parziale (deviazione con bretella) è maggiore che nel caso di cantiere di riduzione, nonostante nel primo caso siano presenti più corsie disponibili agli utenti per entrambi i sensi di marcia; indipendentemente dall'estensione della tratta elementare, estensione cantiere e durata cantiere, nel caso di cantiere di deviazione parziale il rimborso è maggiore del 76% rispetto al cantiere di riduzione a una corsia; al tempo stesso però un cantiere di deviazione parziale riesce a garantire sempre due flussi in entrambi i sensi di marcia. Questa configurazione, vantaggiosa per gli utenti, è resa svantaggiosa per il concessionario dal calcolo del rimborso da corrispondere.
8	bis	4	$$ICa_{n,i} = \frac{NcCa_{n,i} - (\rho_d * n_{d_{n,i}}) + (\rho_c * n_{c_{n,i}})}{Nc_i}$$		
8	bis	4	dove: **NcCan,i** = numero di corsie di marcia occupate dal segmento i del cantiere n; **ρd** = coefficiente di deviazione del traffico sulla carreggiata opposta pari al valore di 0,6; **ρc** = coefficiente relativo alle corsie di marcia occupate dal flusso veicolare proveniente dalla carreggiata opposta pari al valore di 0,35; **ndn,i** = numero di corsie di deviazione del traffico sulla carreggiata opposta, nel segmento i del cantiere n (sempre minore o uguale a NcCan,i); **ncn,i** = numero di corsie di marcia occupate dal flusso veicolare proveniente dalla carreggiata opposta, nel segmento i del cantiere n (sempre minore di Nc,i); **Nci** = numero di corsie di marcia disponibili al traffico per il segmento i.		
8	bis	4	**Tabella 1. Valori di impatto del segmento *i* del cantiere *n* $ICa_{n,i}$ nel caso di riduzione del numero di corsie di marcia della carreggiata.** n. corsie occupate dal cantiere $NcCa_{n,i}$: 1 / 2 / 3 / 4 n. corsie che compongono la carreggiata di marcia - Nc_i: 1: (/ / /) 2: (50% / / /) 3: (33% / 67% / /) 4: (25% / 50% / 75% /) 5: (20% / 40% / 60% / 80%)		
8	bis	4	**Tabella 2. Valori di impatto del segmento *i* del cantiere *n* $ICa_{n,i}$ nel caso di deviazione del traffico sulla carreggiata opposta.** n. corsie occupate dal cantiere $NcCa_{n,i}$: 1 / 2 / 2 / 3 / 3 / 3 / 4 / 4 / 4 / 4 / 5 / 5 / 5 / 5 n. corsie in deviazione su carreggiata opposta - $n_{d_{n,i}}$: 1 / 1 / 2 / 1 / 2 / 3 / 1 / 2 / 3 / 4 / 1 / 2 / 3 / 4 n. corsie che compongono la carreggiata di marcia - Nc_i: 1: (40% / / / / / / / / / / / / / /) 2: (20% / 70% / 40% / / / / / / / / / / / /) 3: (13% / 47% / 27% / 80% / 60% / 40% / / / / / / / / /) 4: (10% / 35% / 20% / 60% / 45% / 30% / 85% / 70% / 55% / 40% / / / / /) 5: (8% / 28% / 16% / 48% / 36% / 24% / 68% / 56% / 44% / 32% / 88% / 76% / 64% / 52%)		
8	bis	4	**Tabella 3. Valori di impatto del segmento *i* del cantiere *n* $ICa_{n,i}$ nel caso di corsie di marcia occupate dal flusso veicolare proveniente dalla carreggiata opposta.** n. corsie occupate dal traffico proveniente dal senso di marcia opposto - $n_{c_{n,i}}$: 1 / 2 / 3 / 4 n. corsie che compongono la carreggiata di marcia - Nc_i: 1: (/ / /) 2: (68% / / /) 3: (45% / 90% / /) 4: (34% / 68% / 100% /) 5: (27% / 54% / 81% / 100%)		

Misura	Art.	Comma	TESTO DELIBERA ART 49/2025	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
8	bis	5	Il rimborso non è dovuto qualora: 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; 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.
8	bis	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.		L'incidente non è sempre gestibile dal concessionario, deve essere trattato come un evento emergenziale. La risoluzione può dipendere da enti esterni (Polizia, Vigili del Fuoco…) che determinano le tempistiche di risoluzione e gli interventi correlati. Non è materialmente possibile in alcuni casi, che includono ad esempio mezzi pesanti, far invertire il traffico sulla singola carreggiata o farlo defluire su viabilità esterna che può presentare limitazioni di portata. Se il sinistro è grave e l'interdizione completa del traffico ha durata maggiore di 3h, possono essere attivate le procedure di emergenza per l'assistenza e la distribuzione di generi di prima necessità. L'introduzione di una tale norma porterebbe la concessionaria, nel caso in cui l'incidente avvenga per violazione del codice della strada acclarata da parte della polizia stradale, a richiedere il ristoro del rimborso previsto. Ulteriore conseguenza potrebbe essere un aggravio dei costi delle polizze assicurative RCA. Appare pertanto ingiustificata ed illegittima una penalizzazione a carico del concessionario, elemento ulteriormente aggravato dalla notevole rilevanza della stessa.
8	bis	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.		
8	**ter**		**Modalità di rimborso**		
8	ter	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.		
8	ter	2	Il rimborso di cui alla Misura 8-bis.2 è applicato direttamente all'atto della corresponsione del pedaggio dovuto, in riduzione dello stesso.		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 alle grandezza economica dei rimborsi in questione. Si consideri infatti che: 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). 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. Per le esposte ragioni, sarebbe opportuno che il rimborso all'utenza avvenga non contestualmente alla corresponsione del pedaggio da parte dell'utente bensì entro un ragionevole periodo successivo (ad es. entro 30gg) dopo averlo calcolato rispetto alla durata effettiva del cantiere.
8	ter	3	Il rimborso di cui alla Misura 8-bis.6 è notificato agli utenti registrati tramite la App unica, ed erogato: 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; 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.		
8	ter	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.		La richiesta potrebbe non essere corredata degli elementi necessari ad identificare il viaggio. Questo potrebbe allungare i tempi necessari per la verifica.
8	ter	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.		Lo storage di tutti questi dati in un periodo temporale così ampio comporta anche significativi investimenti in hardware. Si consiglia un mantenimento dei dati per un periodo non superiore a 90 giorni.
14			**Integrazioni alla Misura 14 dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024 (Pubblicazione dei dati nel Portale dell'Autorità e disposizioni finali)**		
14	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.».		
14	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.».		

Prot.n. 0047156/2025 del 15/05/2025 12:19:35 Pagine totali: (4)