



ns. rif. AD/SCO/AF/cs
Roma, 15 maggio 2025

Spett.le
Autorità di Regolazione dei Trasporti
Ufficio Vigilanza e Sanzioni
Via Nizza, 230
10126 – Torino (TO)
pec@pec.autorita-trasporti.it

e, p.c. Spett.le
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per le infrastrutture e le reti di
trasporto
Direzione generale per le autostrade e la
vigilanza sui contratti di concessione
autostradale
Via Nomentana, 2 - 00161 Roma (RM)
svca@pec.mit.gov.it

TRASMESSA A MEZZO PEC

Oggetto: 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 - proroga del termine di conclusione del procedimento”

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 considerazione.

Al riguardo, si fa presente come nello schema sia stata compilata la colonna relativa alle osservazioni e non quella relativa alle proposte di modifiche testuali da apportare al documento oggetto di consultazione in quanto, ad opinione della scrivente, l'impostazione posta alla base delle misure esaminate appare incompatibile con diversi principi fondanti del

sistema autostradale in concessione. Ciò rende non praticabile la proposizione di puntuali "correttivi" a livello testuale.

Per quanto attiene alle criticità rilevate nei principi di carattere generale posti alla base del testo, 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.

Preme, in via preliminare, ribadire quanto già rappresentato dalla scrivente in merito alla peculiarità del contesto normativo e regolatorio di riferimento, alla cui base vi sono, oltre alle prescrizioni normative, le obbligazioni del concessionario verso l'Ente concedente, formalizzate nei contratti di concessione sottoscritti dalle parti.

Tra i diversi obblighi concessori, il mantenimento di determinati standard di sicurezza riveste un ruolo prioritario e comporta la realizzazione di interventi che prevedono l'apertura di cantieri, con imprescindibile impatto sulla fluidità del traffico.

In tale quadro, un sistema di regolazione che comporti forme di penalizzazione della concessionaria collegate alla mera presenza di cantieri, e non già all'eventuale inadeguata gestione degli stessi, farebbe emergere una contrapposizione tra la diligente ottemperanza agli obblighi di manutenzione e gli effetti che l'attuazione di tali obblighi determina in termini di fruibilità della rete autostradale da parte degli utenti, posto che tali effetti dipendono anche da fattori esogeni, quali la decisione di intraprendere il viaggio e il comportamento di guida, che il gestore non può controllare.

Corre l'obbligo di precisare che tali argomenti sono stati ampiamente trattati nel corso degli incontri tenutisi tra i soggetti partecipanti al tavolo istituzionale composto da ART, MIT, Aiscat, Gruppo ASTM e Autostrade per l'Italia e, in particolare, in ultimo, nel corso della riunione conclusiva, svoltasi il 18 gennaio 2024 (oggetto di verbalizzazione).

Premesso quanto sopra precisato, che appare assorbente rispetto alle ulteriori considerazioni che seguono, si evidenzia che la Delibera in commento non tiene conto dell'accertamento di un effettivo disagio subito dall'utente in termini di "tempo perso", né incentiva a trovare rimedi volti a minimizzare gli impatti del cantiere sui flussi di traffico, né fornisce un quadro regolatorio certo in relazione all'interazione con l'equilibrio economico finanziario della concessione.

Con riferimento all'impatto che il sistema di rimborso posto in consultazione avrebbe in termini di benefici per l'utenza, il documento allegato alla presente mostra come il meccanismo prospettato non garantisca il rispetto del principio di proporzionalità che dovrebbe connotare il rapporto tra il disagio effettivamente sofferto dall'utente e l'entità del rimborso corrisposto, con impatti talora paradossali e contraddittori. Oltre alle considerazioni già espresse circa la riferibilità delle cause del disagio alla concessionaria, si conferma quindi quanto già rappresentato a codesta Autorità in merito alla necessità di includere anche il fattore tempo, e non già la mera presenza di un cantiere, alla base di un meccanismo di rimborso verso l'utenza.

Il quadro regolatorio derivante dalla Delibera 49, oltre a non tenere conto del già citato obbligo fondamentale e prioritario per il concessionario, che è quello di garantire la

manutenzione e la sicurezza lungo la rete gestita, non promuove la ricerca di soluzioni tese a ottimizzare la programmazione e gestione dei cantieri in presenza di traffico. Si osserva, in particolare, che il sistema di rimborso proposto non incoraggia azioni di efficientamento che, a parità di lunghezza del cantiere, possano minimizzare gli impatti sull'utenza, come esemplificato nel file allegato. Inoltre, la formula di rimborso proposta non contempla alcuna differenziazione riguardo ai diversi piani di investimento e manutenzione contenuti nei contratti di concessione delle singole concessionarie. La conseguenza è che siffatta regolazione avrebbe impatti significativamente diversi, basati esclusivamente sulla presenza, più o meno massiccia, dei cantieri lungo la rete dei diversi operatori e non già sulla diligente gestione dei cantieri stessi da parte dei diversi soggetti. Tali considerazioni fanno emergere profili di discriminatorietà derivanti dall'applicazione della Delibera in consultazione.

Sotto il profilo operativo, le soluzioni prospettate dalla regolazione incoraggiano l'incremento dei cantieri notturni, senza che l'analisi di impatto della regolazione affronti il tema della saturazione delle tratte interessate in tale fascia oraria, della sicurezza sui luoghi di lavori e dei maggiori costi associati ai cantieri notturni. Inoltre, la corresponsione del rimborso in automatico, o comunque in tempo reale all'atto del pagamento, prevedrebbe, in maniera sincrona e per tutte le concessionarie del comparto, meccanismi di funzionamento dei sistemi di esazione ad oggi non disponibili, né implementabili entro i tempi prospettati dall'Autorità. Anche in tal caso, si evidenzia la mancanza di valutazioni specifiche di impatto della regolazione.

In merito al rapporto concessorio e alle relative implicazioni riguardanti iniziative, quale quella in parola, che intervengono sul sistema di applicazione dei pedaggi, alterando l'equilibrio garantito dalla tariffa di concessione, si sottolinea la necessità di coinvolgere il Concedente su questa materia, in continuità con le già richiamate attività del citato tavolo istituzionale. A riguardo, la Delibera 49/2025 pare invece prospettare una diversa impostazione, non in linea con l'orientamento maturato nelle precedenti fasi della regolazione, circa lo sviluppo di un sistema dei rimborsi che sarebbe a carico del concessionario, con evidenti impatti sui rapporti contrattuali in essere, richiamando unicamente quanto previsto dal Codice degli Appalti circa la tutela dell'equilibrio economico-finanziario della concessione e demandando la complessa e delicata materia esclusivamente alla stipula di Atti aggiuntivi fra Concessionario e Concedente, da formalizzare entro il 31 marzo 2026.

Un'ultima considerazione attiene al tema degli impatti economici stimati nel caso in cui venisse applicato il sistema dei rimborsi proposto, di cui all'Allegato *"Schema di analisi di impatto della regolazione"*. Allo stato delle valutazioni che ad oggi è stato possibile condurre, anticipiamo che detti impatti appaiono sottostimati rispetto ai reali effetti che potrebbero derivare dall'applicazione della formula da Voi proposta, considerata anche l'indisponibilità di dati attendibili di traffico per fascia oraria. Ci riserviamo, al riguardo, di trasmettere a Codesta Autorità, non oltre la data stabilita dell'audizione, la nostra migliore stima sulla base dei dati di competenza della scrivente e dunque rappresentativa di circa il 50% dell'intera rete autostradale nazionale a pedaggio.



Auspichiamo che l'Autorità possa avviare una sostanziale rivisitazione dell'impostazione generale posta alla base del meccanismo di rimborso proposto, anche a partire dall'avvio di un tavolo di lavoro tecnico, estendendo tale discussione al Concedente, per gli aspetti di competenza.

Fermo quanto sopra, corre l'obbligo di evidenziare che le considerazioni e le osservazioni contenute nella presente nota e nei suoi allegati nei confronti della Delibera in oggetto si collocano nel contesto del procedimento istruttorio/conoscitivo attivato con la Delibera medesima che costituisce, quindi, atto meramente endoprocedimentale e privo di immediata lesività. Pertanto, le considerazioni e/o le osservazioni svolte non costituiscono, neppure implicitamente, acquiescenza né rinuncia ad agire nelle sedi competenti per la tutela dei diritti e interessi della Scrivente che dovessero risultare lesi dal provvedimento conclusivo del procedimento avviato, qualora le considerazioni e/o le osservazioni formulate non dovessero trovare accoglimento.

Cordiali saluti

RAV Raccordo Autostradale Valle d'Aosta SpA

L'Amministratore Delegato

(Marco Nanni)

