



Genova, 14 aprile 2025

Spettabile
Autorità di Regolazione
Dei Trasporti

Via Nizza 230, 10126 Torino

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 ALL'INFRASTRUTTURA - OSSERVAZIONI.

- All'art. 8 bis (disciplinante il meccanismo di rimborso del pedaggio) si chiede di prevedere la **cancellazione del pedaggio nei tratti autostradali privi delle dotazioni di sicurezza (corsie di emergenza, gallerie a norma ecc.) o con dotazioni di sicurezza non conformi alle normative europee**. Inoltre, nel calcolo del rimborso in presenza di cantieri, con i coefficienti stabiliti nella formula indicata nell'articolo in esame, non sembra essere stata sufficientemente tenuta in conto la notevole riduzione di velocità (40Km/h) e il minore livello di sicurezza dovuti al cambio di carreggiata (anche a parità di corsie complessivamente disponibili). Si chiede dunque di **modificare la formula del coefficiente di rimborso parametrandola anche alla presenza di cambi di carreggiata a parità di corsie disponibili**. Infine, l'attuale formula di coefficiente tiene conto – quale aggravante per il calcolo dei rimborsi – dei cantieri realizzati nei periodi di bollino giallo o rosso o nero indicati dal Centro di coordinamento nazionale in materia di viabilità. **Tali classificazioni di livello nazionale devono essere integrate da indicazioni di livello locale** in grado di sconsigliare al concessionario la realizzazione di cantieri in periodi della settimana notoriamente congestionati su particolari tratte (ad esempio le tratte verso i centri di villeggiatura estiva della Liguria il venerdì sera o quelli di ritorno da tali località la domenica sera).

- In relazione all'art. 8 bis, comma 5 (esclusione dei cantieri notturni dal calcolo dei rimborsi), si evidenzia quanto segue. Sebbene sia ragionevole non prevedere forme di rimborsi per i cantieri notturni (per incentivare il concessionario ad una più razionale organizzazione dei cantieri durante orari con traffico limitato o quasi assente), si chiede di inserire **sanzioni con impatto economico per il concessionario nei casi in cui i cantieri notturni causino la chiusura notturna di una tratta**. Ciò perchè in tali casi il concessionario crea rilevanti disagi alla popolazione locale e agli utenti che scelgono la notte per viaggiare evitando le ore più congestionate. Inoltre, **andrebbero inclusi nei rimborsi anche i cantieri la cui durata è compresa tra zero e quattro ore, impattanti la**



COMUNE DI GENOVA



Gruppo Consiliare
Uniti per la Costituzione
Comune di Genova

Via Garibaldi 14 | 16124 Genova | Tel. 010 55 72079 | Palazzo delle Torrette
Mail: gruppounitiperlacostituzione@comune.genova.it



fascia oraria diurna 06-22. Ad esempio un cantiere parzialmente notturno che durasse da mezzanotte alle 9.30 del mattino causerebbe un grave disagio ai pendolari (tra le 6 e le 9.30) ma non genererebbe alcuna forma di rimborso. Ciò sarebbe iniquo: occorrerebbe almeno includere tutti i cantieri (anche al di sotto delle 4 ore nella fascia diurna) in prosecuzione temporale di un cantiere notturno ovvero all'inizio di un cantiere notturno.

- All'art. 8 ter (disciplinante la modalità del rimborso), **mantenere il meccanismo automatico di rimborso tramite sconto diretto alla barriera di esazione**, ma **introdurre meccanismi di verifica da parte dell'Autorità circa la corretta applicazione del coefficiente di sconto in relazione ai parametri previsti**. In altre parole, introdurre meccanismi di controllo sull'effettiva durata del cantiere (spesso difforme da quella programmata) sul reale numero di carreggiate occupate dal cantiere e su tutti gli altri parametri rilevanti.

- Aggiungere l'art. 8 quater disciplinante la **responsabilità oggettiva del concessionario per gli incidenti che si verificano in presenza di scambi di carreggiata**, restringimenti o altre modifiche alla viabilità di particolare pericolo per l'utenza. Tale articolo dovrà **introdurre forme di corresponsabilità del concessionario** nei danni causati da incidenti che avvengano in prossimità di cambi di carreggiata o restringimenti o altre modifiche alla viabilità connesse alla presenza di un cantiere, salva la prova – a carico del concessionario medesimo – che l'incidente sia avvenuto per cause totalmente indipendenti dalla predetta modifica viaria.

- Rispetto alle integrazioni alla misura 14.4, **è fondamentale che l'ammontare dei rimborsi erogati agli utenti restino ad esclusivo carico dei concessionari e non possano in alcun modo essere recuperati da questi in tariffa**.

- In relazione alla misura 14.5, si chiede che **l'entrata in vigore della regolazione sia anticipata rispetto a quella prevista (31 marzo 2026)**. I tempi concessi alle società autostradali prima dell'entrata in vigore sono decisamente troppo lunghi in ragione della gravità della situazione della rete autostradale e del fatto che tutte le informazioni (programmazione dei cantieri e loro impatto) e gli strumenti necessari (caselli di esazione) per implementare tale regolamentazione sono da sempre nella piena disponibilità dei concessionari. Si **propone di far decorrere l'entrata in vigore da ottobre 2025**.

Cordiali saluti.

Mattia Crucioli
Capogruppo Gruppo Consiliare
Uniti per la Costituzione



COMUNE DI GENOVA



Gruppo Consiliare
Uniti per la Costituzione
Comune di Genova

Via Garibaldi 14 | 16124 Genova | Tel. 010 55 72079 | Palazzo delle Torrette
Mail: gruppounitiperlacostituzione@comune.genova.it