

Prot. n° 76365 - 2025 BC/SLR/PC
Amministratore Delegato

Spett.le
Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza 230, 10126 Torino
E-mail: art@autorita-trasporti.it
PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it

Verona, 28 ottobre 2025

OGGETTO: Delibera n. 160/2025 - Procedimento avviato con delibera n. 16/2023.
"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".
Invio osservazioni e proposte.

Spett.le Autorità di Regolazione dei Trasporti,
si fa riferimento alla consultazione avviata con Delibera n. 160/2025, concernente le misure afferenti al rimborso del pedaggio in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura.

Al riguardo si premette che i contenuti di tale delibera (n. 16/2023) e di quelle successive e correlate, sono tuttora sub judice, essendo state impugnate in sede giurisdizionale amministrativa da parte di questa Società, ragion per cui ogni contributo fornito da questa Concessionaria, come di seguito esposto, va inteso in ottica meramente collaborativa, non volendo significare acquiescenza alle Misure oggetto di odierna consultazione.

In tale spirito, si trasmettono in allegato le osservazioni e proposte di questa Concessionaria, articolate secondo il format previsto dall'Allegato B alla Delibera 160/2025.

Si richiama altresì quanto già rappresentato con nostra precedente nota prot. 62775 del 09/09/2025.

Fermo quanto sopra, si evidenziano i seguenti punti di interesse in ogni caso riportati in maniera esaustiva nella tabella di riscontro qui allegata:

1. Recuperabilità degli importi rimborsati agli utenti (Misura 8-bis.1). L'impostazione che pone integralmente a carico del gestore, a partire dal sesto anno, gli importi dei rimborsi anche per le concessioni in essere, risulta non condivisibile. Si auspica una revisione che assicuri la neutralità economica della misura rispetto all'equilibrio convenzionale della concessione.
2. Criterio di determinazione dei ritardi da cantiere (Misura 2.1.ii). Si propone di sostituire il riferimento alla "velocità a flusso libero" con il "tempo medio di viaggio OD" (origine-destinazione), parametro più rappresentativo del disagio effettivamente subito dall'utente.
3. Soglie di attivazione del rimborso (Misura 8-bis, comma 3). Si propone l'introduzione di soglie temporali anche per i percorsi inferiori ai 30 km e una revisione delle soglie attualmente previste, da applicare solo in una prima fase sperimentale.

Infine, si ribadisce che ogni misura che comporti un impegno economico a carico della Concessionaria, in quanto estranea alle pattuizioni convenzionali, dovrà essere oggetto di negoziazione con il Concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai fini del riconoscimento nel capitale investito soggetto a remunerazione.

Rimanendo a disposizione per ogni utile confronto o chiarimento, si porgono distinti saluti.

Dott. Bruno Chiari
Amministratore Delegato

Allegati:

- "Delibera ART160 - Consultazione - riscontro e proposte.xlsx"

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
Misura 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. Per i cantieri mobili si considera la lunghezza media pesata sul tempo di permanenza del cantiere nella fascia oraria di percorrenza dell'utente;		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. Sarebbe invece 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 pedagiata che comprende, invece, anche tratti ulteriori come ad esempio le addizioni. Quanto alla nuova inclusione dei cantieri mobili nell'ambito della delibera, deve segnalarsi come per loro intrinseca natura questi ultimi mal si addicono ad essere presi in considerazione nell'applicazione della maggior parte delle misure, data la loro limitata estensione ed impatto minimale se non addirittura nullo sul traffico (unito al fatto che la smobilizzazione di tali cantieri in caso di turbativa può essere effettuata in brevissimo tempo) nel calcolare la lunghezza media di questa tipologia di cantiere. Conseguentemente, se ne chiede l'esplinazione dal testo della delibera.
Misura 2.1	ii) scostamento orario: è la differenza tra il tempo medio di percorrenza effettivo e il tempo di percorrenza alla velocità a flusso libero;		Il concetto di "velocità a flusso libero", puramente astratto, non rappresenta le reali condizioni di circolazione sulle infrastrutture autostradali nell'ambito del calcolo dello scostamento orario: la velocità di un veicolo in autostrada, anche in assenza di impedimenti, è infatti generalmente inferiore a quella massima consentita (con una differenza che va allargandosi con l'aumentare della lunghezza del tragitto) per via di fattori esterni all'infrastruttura (comportamento degli utenti e livello di traffico, periodi di sosta volontari, nonché obbligatori, per quanto concerne i veicoli pesanti, ad esempio). Maggiornemente coerente con la specificità del settore sarebbe invece far riferimento al concetto di tempo medio di viaggio da origine a destinazione, ottenuto su un valore percentile adeguato e ricavato dai dati di pedaggio esistenti. Tale metodologia terrebbe in debita considerazione gli effetti derivanti da fuso veicolare, dalle condizioni atmosferiche, dalle fascie temporali e dalle abitudini di guida/tempi di sosta, nonché costituirebbe un appoggio applicabile per ogni tipologia veicolare. Tale metodologia avrebbe inoltre il vantaggio di poter essere applicabile anche alle tratte semichiusa, introducendo criteri di assimilazione tra tratte simili.
Misura 2.1	ii) scostamento orario da cantiere: è la quota parte dello scostamento orario imputabile alla presenza di cantieri, con esclusione degli allungamenti dei tempi di percorrenza causati da incidenti verificatisi in aree prive di cantieri o al di fuori delle perturbazioni connesse o provocate dai cantieri stessi, o da emergenze meteo o idrogeologiche. Se non calcolabile si assume pari allo scostamento orario.		Il dato dello "scostamento orario da cantiere" ad oggi non risulta tecnicamente calcolabile dai concessionari, con gli attuali sistemi di controllo sulle infrastrutture autostradali, dal che deriva che una sua costante applicazione non è possibile al di fuori del cantiere, con conseguente "scostamento orario" di tutto il percorso precedente. Nello schema di delibera, inoltre, esso comporta una doppia penalizzazione in capo al concessionario andandosi a sommare come componente di rimborso aggiuntiva oltre quella derivante dalla limitazione all'utilizzo dell'infrastruttura; a quest'ultimo riguardo sembrerebbe invece maggiormente corretto, e finalizzato al perseguimento di best practices da parte del concessionario, assumere tale dato come elemento idoneo ad escludere qualunque onere di rimborso, in ogni caso idoneo ad una riduzione del rimborso dovuto agli utenti nel caso di cantieri "virtuosi" realizzati con modalità da non infuire (o infinire in maniera limitata) sui tempi di percorrenza effettivi.
Misura 8-bis	1. L'utente ha diritto al rimborso, parziale o integrale, del pedaggio, secondo quanto previsto dalla presente misura, al verificarsi di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura, dovute all'installazione di cantieri, qualora il percorso autostradale p effettuato comprenda almeno una tratta elementare interessata dalla presenza di uno o più cantieri non emergenziali, intesa, per i sistemi chiusi, come il segmento di rete sui cui insistono i medesimi cantieri delimitato da due stazioni e, per i sistemi semi-chiusi e aperti, il segmento di rete su cui insistono i cantieri delimitato dal primo ingresso/stazione e dalla prima uscita/stazione disponibili.		In primo luogo, si vuole ribaltare il concetto che le lavorazioni effettuate tramite cantieri costituiscono parte integrante degli impegni concessionari, 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 tratti, ecc.). Pertanto associare il diritto al rimborso del pedaggio solo ad una generica presenza di cantierizzazioni, senza distinguere tra fattispecie in cui il concessionario sia adempiuta regolamentare 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'utente, appare come una penalizzazione del tutto ingiustificata ed illegittima; equivalente, nella pratica, a penalizzare il gestore per star adempiendo correttamente ai propri obblighi derivanti dal contratto di concessione. Fatto salvo quanto sopra, si fa inoltre presente come nel testo della misura manchi il pacifico concetto secondo cui il rimborso massimo a carico di un concessionario non dovrebbe mai essere superiore all'importo del pedaggio di sua spettanza; ciò assume particolare rilevanza nei tratti interessanti trate di più concessionari, dove con l'applicazione del sistema ipotizzato nella delibera potrebbero apparentemente esistere situazioni in cui il rimborso dovuto dalla singola società potrebbe risultare maggiore della quota di pedaggio di sua competenza ad esito delle relative operazioni di ritiro tra le diverse gestioni attraversate. 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 disponibile, poiché, al contrario, si potrebbe incorrere in casi ove un cantiere - attivo al momento di installazione 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 imbarca in un cantiere installato successivamente alla sua entrata in autostrada (quindi con potenziale diritto a rimborso). Tale situazione di incertezza sarebbe poi peggiorata per tratti avvenuti su tratte facenti parte di sistemi semichiusi o aperti, dove - data la loro natura - 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 attraversano il cantiere, indipendentemente da quale sia il concessionario responsabile del cantiere.
Misura 8-bis	2. Qualora il percorso effettivo dell'utente non sia rilevabile, il concessionario considera comunque, ai fini del calcolo del rimborso, il percorso convenzionalmente rilevante ai fini del pagamento del pedaggio. Per i sistemi semi-chiusi e aperti, qualora non sia individuabile l'effettiva stazione di ingresso o di uscita dell'utente, il percorso p rilevante per il calcolo del rimborso è quello compreso tra la stazione (o il portale) in uscita o in ingresso, e il primo ingresso che precede il cantiere o uscita che lo segue.		Oltre a quanto sopra detto circa l'impossibilità allo stato attuale di risalire al percorso effettivo degli utenti, si vuole far presente come l'ipotesi alternativa proposta al presente punto 2, ossia prendere a riferimento il percorso convenzionalmente rilevante in mancanza del percorso effettivo, sembra solo peggiorare ancor di più le criticità sopra riportate, in quanto potenzialmente ne risulterebbero casistiche in cui l'utente avrebbe diritto a rimborso pur non avendo viaggiato su tratte interessate da cantieri o, al contrario, in cui pur avendo incontrato cantieri lungo il tragitto non ne avrebbe diritto. Il tutto con evidente ricadute negative di difficile spiegazione sulle legittime attese dell'utenza.
Misura 8-bis	3. Il rimborso R _p è calcolato come sommatoria dei rimborsi maturati per ciascuna delle tratte elementari incluse nel percorso p effettuato dall'utente dove sono presenti i cantieri di cui al punto 1, oltre a una componente incrementale calcolata in funzione dello scostamento orario generato dai cantieri presenti su tale percorso, e si applica: a) per i percorsi fino a 30 km, indipendentemente dallo scostamento orario;		Premesso innanzitutto che gli scostamenti orari indicati nella misura non appaiono idonei ad identificare necessariamente il ritardo causato dal cantiere (in quanto potrebbero essere determinati da una scelta dell'utente di andare ad una velocità inferiore a quella presa in considerazione), i valori delle fasce chilometriche e temporali di scostamento orario, così come come fissati nell'attuale previsione, non sembrano congruenti con le caratteristiche dei tratti che possono effettuarsi in ambito autostradale. Da un lato, infatti, si potenzialmente escludere di questi tratti di addice al limite di chilometri indicato nelle tre fasce, mentre si non è detinente banale la realtà di queste - mentre da un altro lato non si ritiene corretto individuare una prima fascia a) che non provveda alcuna tempistica di tolleranza diversamente e in maniera peggiorativa, tra l'altro, da quanto avviene in altri settori di trasporto in cui sono applicati analoghi sistemi rimborso parlati al ritardo del servizio reso. Conseguentemente, si propone una rimodulazione delle fasce temporali/chilometriche in oggetto, la cui individuazione potrà tuttavia essere avanzata solo in un secondo momento in quanto necessitante un adeguato ed approfondito studio.
Misura 8-bis	b) per percorsi di lunghezza superiore a 30 km e fino a 50 km, in presenza di uno scostamento orario Sp maggiore o uguale a 10 minuti;		Nelle more del suddetto studio, ed in via transitoria di prima applicazione della misura, sembra opportuno richiedere l'introduzione di una soglia temporale di tolleranza anche per la prima fascia chilometrica (percorsi fino a 30 km) al fine di limitare parzialmente gli impatti del sistema almeno con riguardo alle casistiche comportanti disagio minimale/nullo per gli utenti data la brevità del tragitto.
Misura 8-bis	4. Ai fini di cui al punto 3: a) lo scostamento orario Sp per il percorso p effettuato dall'utente è dato dalla somma degli scostamenti orari delle tratte elementari che compongono il percorso stesso, calcolati da ciascun concessionario coinvolti, come differenza tra il tempo medio di percorrenza effettivo e il tempo di percorrenza alla velocità a flusso libero per tipologia di veicolo (leggero/pesante) e per tratta elementare;		Quanto al riferimento al flusso libero, si rimanda a quanto osservato in relazione all'amusira 2.1 lettera ii), richiedendo di far riferimento al concetto di tempo medio.
	b) il rendimento della tratta elementare in dove è presente un cantiere, inclusa nel percorso p dell'utente, è calcolato come prodotto tra l'importo aggregato dei cantieri nella tratta elementare m e la tariffa al km applicata all'utente per la medesima tratta elementare m;		Quanto alla differenziazione per la lunghezza del segmento, e per il coefficiente di durata del cantiere;
	c) l'importo aggregato dei cantieri IC _{m,p} è calcolato come sommatoria del prodotto tra gli impatti di ciascun segmento di cantiere, moltiplicati per la lunghezza del segmento, e per il coefficiente di durata del cantiere;		Quanto alla differenziazione per la lunghezza del segmento, e per il coefficiente di durata del cantiere;
	d) l'importo di ciascun segmento di cantiere è calcolato in funzione del numero di corsie di marcia occupate dal cantiere, o dal flusso veicolare proveniente, in deviazione, dalla carreggiata opposta, nonché, tramite appositi coefficienti, della presenza di una deviazione del traffico sulla carreggiata opposta, della chiusura della corsia di emergenza, e della presenza di corsie con larghezza ridotta a causa del cantiere, rapportati al numero di corsie di marcia disponibili al traffico, tenendo conto, altresì, dell'eventuale apertura al traffico della corsia di emergenza; e) il coefficiente di durata del cantiere è calcolato come rapporto tra durata effettiva del cantiere n in minuti nella fascia oraria h, corrispondente al periodo di percorrenza del percorso p dell'utente, e la disponibilità totale in minuti nella medesima fascia oraria h, intesa come l'intervallo di ore intere consecutive o frazioni di ore non inferiori a 15 minuti, che contiene completamente il periodo di percorrenza del percorso p da parte dell'utente;		Quanto alla differenziazione per la lunghezza del segmento, e per il coefficiente di durata del cantiere;
	f) la componente incrementale Cl _{p,cant} Rp in funzione dei tempi di percorrenza è calcolata come rapporto tra lo scostamento orario da cantiere Sp,cant relativamente a tutti i cantieri presenti anche solo parzialmente sul percorso p effettuato dall'utente, e la sommatoria, per ciascun concessionario coinvolto, dei tempi di percorrenza alla velocità a flusso libero, riferiti a tutta la lunghezza di ciascun cantiere n, presente anche solo parzialmente nel percorso p dell'utente;		Quanto alla differenziazione per la lunghezza del segmento, e per il coefficiente di durata del cantiere;
	g) lo scostamento orario da cantiere Sp,cant, calcolato da ciascun concessionario c per i cantieri di propria competenza, è dato dalla differenza tra il tempo medio di percorrenza effettivo per il cantiere n incluso anche solo parzialmente nel percorso p dall'utente e il tempo di percorrenza alla velocità a flusso libero per tipologia di veicolo (leggero/pesante) e per tratta elementare;		Quanto alla differenziazione per la lunghezza del segmento, e per il coefficiente di durata del cantiere;
Misura 8-bis	5. Qualora il concessionario non sia in grado di calcolare lo scostamento orario da cantiere Sp,cant, né lo scostamento orario Sp, il rimborso è applicato, da tale concessionario, a tutti i cantieri di cui al punto 1, e la componente incrementale Cl _{p,cant} Rp è determinata, in via transitoria, come la sommatoria degli impatti di ciascun segmento di cantiere IC _n presente sul percorso dell'utente, fino al completamento dell'adeguamento dei sistemi, da effettuarsi entro il termine di cui alla Misura 14.5, lettera b).		Il significato "fisico" della formula proposta nella misura 8bis.5, che dovrebbe servire a determinare in via provvisoria la componente incrementale del rimborso (il ritardo) non appare chiaro. La formula prevede di equiparare la Cl alla sommatoria degli impatti geometrici di ciascun segmento di cantiere (IC _n), se non che l'impatto geometrico del cantiere già è computato nel calcolo di R _{m,p} , e dunque determinare anche la Cl in funzione degli IC _n sembrerebbe una duplice calcolo. Altre, a fronte di alcune simulazioni matematiche effettuate, potrebbe il rimborso viene determinato come una moltiplicazione, si osserva che questa modalità di calcolo "provisionale" porterebbe il rimborso stesso ad un incremento elevatissimo ed ingiusto rispetto alle risultanze della modalità di calcolo "standard".

Misura 8-bis	<p>7. Ai fini del calcolo dello scostamento orario Sp e dello scostamento orario da cantiere Sp.cant., di cui al punto 4, i concessionari:</p> <ol style="list-style-type: none"> determinano e comunicano all'Autorità i valori di velocità a flusso libero, non superiori ai valori di velocità massima consentita, per tutte le tratte elementari gestite e per tipologia di veicolo (leggero/pesante), informando ad ogni variazione di tale valore l'Autorità, tramite specifica relazione tecnica; per la rilevazione del tempo medio di percorrenza effettivo Teff,m riferito alla tratta elementare m inclusa nel percorso p dell'utente, e del tempo medio di percorrenza effettivo Teff,n riferito al cantiere n, considerano un campione rappresentativo di utenti il più possibile omogeneo e statisticamente significativo, numericamente adeguato e coerente nel tempo, garantendo in ogni caso il rispetto della normativa vigente in materia di protezione dei dati personali; comunicano all'Autorità la metodologia di rilevazione dei tempi medi di percorrenza applicata e le relative fonti dati utilizzate, nonché ogni successiva eventuale variazione. 		Quanto al riferimento al flusso libero, si rimanda a quanto osservato in relazione all'annessa 2.1 lettera ii), richiedendo di far riferimento al concetto di tempo medio.
Misura 8-bis	<p>8. Nel caso di eventi perturbativi alla regolare circolazione che comportino situazioni di traffico bloccato, l'utente ha comunque diritto al rimborso del pedaggio relativo alla tratta o alle tratte elementari interessate dall'evento, pari almeno a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 50% nel caso di traffico bloccato di durata compresa tra 120 e 179 minuti; 75% nel caso di traffico bloccato di durata compresa tra 180 e 239 minuti; 100% nel caso di traffico bloccato di durata pari o superiore a 240 minuti. 		<p>La previsione in oggetto potrebbe portare potenzialmente ad applicazione di rimborzi ingiusti e/o non corretti, in mancanza dell'esatta individuazione dell'effettivo percorso effettuato dall'utente (dato che ad oggi non è tecnicamente possibile ricostruire con certezza l'intero itinerario). Si potrebbero dunque generare — analogamente a quanto già osservato in merito ai cantieri — anomalie significative, come ad esempio il mancato rimborso a utenti legittimati o, al contrario, l'erogazione di rimborzi non dovuti a utenti che non hanno effettivamente attraversato la tratta impattata.</p> <p>Si ritiene pertanto opportuno richiedere che il diritto al rimborso venga riconosciuto esclusivamente nei casi in cui l'evento che ha causato il blocco del traffico sia oggettivamente imputabile al concessionario. In tutti i casi di eventi fortuiti o generati da soggetti terzi (es. incidenti, emergenze straordinarie, interventi giudicati necessari per la sicurezza dei viaggiatori) non esiste alcuna responsabilità diretta né ha possibilità di gestione attiva, e pertanto ogni forma di rimborso automatico risulterebbe ingiustificata e lesiva dell'equilibrio economico e giuridico della concessione.</p> <p>Conseguentemente, si propone l'espunzione di tale faticosità dalla regolazione attuale, oppure, in via subordinata, il suo rinvio a una separata e futura disposizione, da elaborare nell'ambito di un tavolo tecnico condiviso con gli operatori del settore.</p>
Misura 8-ter	<p>2. Il rimborso di cui alla Misura 8-bis.1 è notificato agli utenti registrati tramite la App unica entro 10 giorni dall'effettuazione del viaggio, ed accumulato quale credito elettronico, da erogare al raggiungimento dell'importo minimo di 1 Euro:</p> <ol style="list-style-type: none"> in caso di utilizzo di sistemi di telepedaggio, tramite il fornitore del servizio di pedaggio, al quale il concessionario trasmette gli opportuni flussi informativi, entro i successivi 5 giorni; in caso di pagamento tramite la carta bancaria già indicata all'atto della registrazione alla App unica, tramite la medesima carta, entro i successivi 5 giorni; negli altri casi, su richiesta dell'utente, a mezzo bonifico o carta bancaria, entro 10 giorni dalla richiesta. 		<p>La misura 8-bis.2 prevede la notifica e l'erogazione del rimborso agli utenti tramite l'App Unica" entro tempistiche stringenti e con modalità digitali centralizzate. Tuttavia, allo stato attuale, l'attuazione della misura risulta tecnicamente inapplicabile, in quanto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'App Unica non esiste né è operativa: non è stato ancora attivato un sistema centralizzato nazionale conforme a quanto descritto, né sono noti i tempi o le modalità della sua eventuale implementazione. - Manca l'infrastruttura tecnologica necessaria: non esistono flussi informativi interoperabili tra concessionari, fornitori di telepedaggio e sistemi bancari in grado di gestire in automatico notifiche, rimborzi e credito cumulato. - Le piste di pedaggio operano su file locali, senza possibilità di aggiornamento in tempo reale o interazione con banche dati esterne. - Non è tecnicamente possibile tracciare il percorso reale degli utenti, né attribuire con certezza il blocco del traffico a specifiche tratte o soggetti responsabili, con il rischio di rimborzi errati o non dovuti. <p>Alla luce di quanto sopra, si propone di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sospendere o riformulare la misura fino alla piena disponibilità dell'infrastruttura tecnologica richiesta; - oppure prevedere l'introduzione dell'obbligo in forma progressiva, subordinata a una verifica tecnico-operativa e a un confronto con tutti i soggetti coinvolti (ART, MIT, concessionari, provider tecnologici).
Misura 8-ter	<p>3. Per gli utenti non registrati e per il rimborso di cui alla Misura 8-bis.8, 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 per la consegna o l'invio della stessa. Indipendentemente dal canale utilizzato, all'atto della richiesta è rilasciata all'utente apposita ricevuta o comunicato un codice univoco identificativo. Entro 20 giorni dalla richiesta il concessionario comunica il motivo motivato, o l'accoglimento della stessa, e l'importo dovuto a titolo di rimborso, da erogare, al raggiungimento dell'importo minimo di 1 Euro, entro i successivi 10 giorni.</p>		<p>Analogamente al punto precedente la previsione di garantire canali alternativi per i rimborzi destinati a utenti non registrati, presenta ad oggi forti limiti operativi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Non esistendo un'infrastruttura centrale in grado di validare i percorsi in modo certo per utenti non registrati, non è possibile verificare in modo attendibile la legittimità della richiesta. - La gestione manuale di questi flussi — per importi spesso minimi — comporterebbe un aggravio significativo sui processi, in assenza di supporti digitali automatizzati. <p>Si propone di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Subordinare l'obbligo all'attivazione dell'App Unica e del sistema centralizzato interoperabile; - Valutare l'esclusione temporanea di questa modalità fino alla piena disponibilità degli strumenti necessari, evitando oneri sproporzionali e rischi di abuso.
Misura 8-ter	<p>4. Il concessionario è tenuto a fornire, su richiesta dell'utente che abbia percorso una o più tratte elementari interessate dalla presenza di cantieri di cui alla Misura 8-bis.2, presentata con le modalità di cui alla Misura 10 entro 12 mesi dal viaggio, gli elementi informativi necessari a verificare i presupposti del diritto al rimborso, ivi inclusa la modalità di determinazione della velocità a flusso libero per la tratta interessata e di rilevazione dei tempi medi di percorrenza, 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.</p>		<p>Quanto al riferimento al flusso libero, si rimanda a quanto osservato in relazione all'annessa 2.1 lettera ii), richiedendo di far riferimento al concetto di tempo medio.</p>
Misura 14	<p>2. Dalle la Misura 14.4, sono aggiunte le seguenti Misure:</p> <p>«5. Le Misure 8-bis e 8-ter non si applicano alle nuove concessioni, nonché alle concessioni in essere attraverso atti aggiornativi o di riconoscimento in occasione del primo aggiornamento o revisione del piano economico-finanziario del concessionario, e comunque:</p> <ol style="list-style-type: none"> per i percorsi p, effettuati dall'utente, il cui punto di ingresso e di uscita insiste su tratte gestite dal medesimo concessionario, entro e non oltre il 1° aprile 2026; per i percorsi p, effettuati dall'utente, indipendentemente dal punto di ingresso e di uscita, entro e non oltre il 1° agosto 2026. <p>Fino al 31 luglio 2026, nel caso in cui non siano ancora implementate le relative funzionalità della App unica, la notifica del diritto al rimborso di cui alla Misura 8-ter.1 avviene tramite l'applicazione mobile già eventualmente in uso da parte del concessionario o, in mancanza, tramite apposita sezione del sito web.</p>		<p>Fermo restando quanto già detto in merito alla necessità di addivenire alla individuazione del percorso "reale" per poter adeguatamente adempiere alle misure oggetto della presente delibera, si segnala sin da ora che, stante la differenza strutturale tra sistemi che prevedono tratte chiuse, semi chiuse e aperte (anche interconnesse fra loro), sussiste ad oggi un'oggettiva impossibilità di implementazione degli strumenti tecnologici, a livello di intero comparto autostradale, nei tempi qui previsti; ciò, senza considerar poi la necessità di prevedere specifici investimenti da parte delle singole concessionarie, i quali dovranno essere riconosciuti dai rispettivi enti concedenti in sede di approvazione dei relativi PEF, in coerenza con i principi espressi anche da Codesta Autorità.</p>
Misura 14	<p>7. In deroga a quanto previsto al punto 6, per le sole concessioni vigenti al momento dell'adozione delle presenti misure, gli importi complessivi annuali a consuntivo corrisposti agli utenti per i rimborzi di cui alla Misura 8-bis.1 possono essere recuperati dai concessionari tramite il pedaggio, limitatamente ai primi 5 anni di applicazione in conformità al punto 5, secondo la seguente progressione:</p> <ol style="list-style-type: none"> il primo anno, nella misura del 100%; il secondo anno nella misura dell'80%; il terzo anno nella misura del 60%; il quarto anno nella misura del 40%; il quinto anno nella misura del 20%. <p>Tali importi sono ammissibili in merito secondo le modalità previste dai sistemi tariffari ART, fatte salve le valutazioni del concedente in merito al corretto adempimento degli obblighi normativi e contrattuali.</p> <p>Sono comunque fatte salve le valutazioni del concedente in applicazione dell'articolo 192 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 (Codice dei contratti pubblici).</p>		<p>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, prevede un rientro degli importi relativi ai rimborzi da cantiere molto limitato, con un meccanismo decrescente che garantisce un pieno recupero per il solo primo anno dall'entrata in vigore della nuova regolazione, e limitandosi a far salve successive ed ipotetiche valutazioni del soggetto concedente rispetto alle vigenti norme in materia di disposizioni/regolazione sopravvenute.</p> <p>Tanto premesso, si propone di prevedere la possibilità di totale recupero, da parte dei concessionari, degli importi relativi ai rimborzi concessi per un periodo di due anni, durante il quale procedere alla individuazione - in apposito tavolo di confronto tra operatori del settore, Autorità e Ministero delle Infrastrutture e Trasporti in qualità di ente concedente - delle specifiche casistiche in cui le canterizzazioni possano oggettivamente generare una responsabilità del concessionario con conseguente non recupero dei rimborzi da parte di quest'ultimo. Tale proposta è da ritenersi praticabile solo in presenza delle condizioni tecnologiche e informative necessarie alla corretta rilevazione, gestione e attribuzione degli eventi di rimborso, le quali, ad oggi, risultano ancora parziali o non uniformemente implementate lungo le reti autostradali.</p>
Misura 14	<p>8. Gli importi complessivi annuali a consuntivo corrisposti agli utenti per i rimborzi di cui alla Misura 8-bis.8 possono essere recuperati dai concessionari tramite il pedaggio, secondo le modalità previste dai sistemi tariffari ART, sulla base di una specifica rendicontazione per singolo evento, esclusivamente ove il concessionario dimostrì che l'evento perturbativo sia riconducibile a cause di forza maggiore e non sia dovuto all'installazione di cantieri, nonché di aver correttamente adempito agli obblighi informativi di cui alla Misura 4.1, lettera c), e 4.4, e di aver posto in essere tutte le azioni di propria competenza per la risoluzione del blocco.</p>		<p>Per quanto concerne la previsione qui in esame, invece, il principio di non poter recuperare a priori i rimborzi derivanti da tali faticosità, nonché la collocazione di una responsabilità "oggettiva" per l'evento in capo al concessionario che traspare dalla formulazione del testo attuale, rappresentano elementi ulteriormente peggiorativi rispetto alle criticità precedentemente espresse, d'altro canto, i fattori esimenti che l'operatore potrebbe far valere al fine di evitare l'addossamento dei rimborzi a proprio carico risulterebbero, per come espressi, di difficile dimostrazione data la loro indeterminatezza e generalità. Si ribadisce poi quanto già evidenziato nel commento al punto 8 della Misura 8-bis, in merito all'opportunità di escludere dai meccanismi di rimborso tutte le casistiche non direttamente imputabili al concessionario.</p>