

Prot. DG/DEM/MM/la

Trasmessa via pec:
pec@pec.autorità-trasporti.it

Spett.le
Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza, 230
10126 Torino

Trasmessa via pec:
cal@pec.calspa.it

e p.c. Spett.le
CAL S.p.A.
Piazza Città di Lombardia n. 1
20124 Milano
c.a. Ing. Carlo Ascheri

**Oggetto: Delibera ART n.160/2025 “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”.
Osservazioni formulate da Autostrada Pedemontana Lombarda.**

Ci riferiamo al procedimento in oggetto e, in particolare, alla Delibera n. 160 del 3 ottobre 2025, con la quale Codesta Autorità ha posto in consultazione un ulteriore schema di atto di regolazione sulla materia, concernente le misure afferenti al rimborso del pedaggio, in presenza di limitazioni all’utilizzo dell’infrastruttura.

Tale Delibera segue una precedente fase di consultazione (rif. Delibera ART n. 49/2025) alla quale la Scrivente ha preso parte attiva, con la finalità di contribuire alla definizione del quadro regolatorio in parola.

Nel merito del nuovo schema di regolazione proposto con la Delibera in oggetto, a seguito di una analisi del nuovo schema di regolazione, sottoponiamo alla Vostra attenzione talune osservazioni e proposte di modifica, riportate in modo dettagliato nel documento allegato alla presente e articolato secondo il *format* di cui all’Allegato “B” alla Delibera n. 160/2025.

Fermo quanto sopra, si ritiene utile, in questa sede, focalizzare l’attenzione su alcuni **aspetti prioritari**, che la Scrivente ritiene **ostativi per l’attuazione delle misure** afferenti al rimborso del pedaggio.

1) In merito alla **recuperabilità degli importi corrisposti agli utenti per i rimborsi di cui alla misura 8-bis.1 della Delibera ART n. 160/2025**, la Delibera prevede che gli importi erogati ai fini del rimborso non possano essere recuperati dai concessionari tramite il pedaggio. In deroga a tale previsione, per le sole concessioni vigenti, codesta Autorità prevede un sistema di recupero in tariffa limitatamente ai primi 5 anni di applicazione, secondo un criterio decrescente. **A partire dal sesto anno, quindi, viene posto a carico del gestore anche per le concessioni in essere l’intero importo dei rimborsi erogati agli utenti.** Tale impostazione risulta non condivisibile per un duplice ordine di ragioni:



- i) come già rappresentato anche nel corso della precedente consultazione sulla materia, il concessionario è soggetto a obblighi, derivanti dalla legge e dal contratto di concessione, che gli impongono di **garantire la manutenzione e la sicurezza** dell'infrastruttura gestita, funzioni queste che per essere assicurate richiedono anche l'istallazione di cantieri. Ne consegue che la presenza di cantieri di lavoro costituisce per il gestore autostradale l'attuazione di un obbligo e non può quindi al contempo determinare una penalizzazione a carico del concessionario;
- ii) l'impostazione proposta dalla Delibera, in assenza di responsabilità oggettiva della concessionaria, dovrebbe garantire la neutralità di impatto della nuova disciplina rispetto all'equilibrio della concessione definito in sede convenzionale. A riguardo, sarebbe necessario assicurare **le esigenze di garanzia che connotano il corretto svolgimento del procedimento amministrativo** che, nel caso di specie, è preordinato alla stipula dell'Atto Aggiuntivo di cui alla misura 14.5 della Delibera n. 132/2024, come modificata dalla Delibera n. 160/2025. Coerentemente, dovrebbero essere assicurate nel provvedimento finale tempistiche congrue rispetto a tale esigenza.

2) Per quanto concerne il **criterio di determinazione dei ritardi da cantiere di cui alla Misura 2.1. ii) della Delibera n.132/2024, come integrata dalla Delibera n.160/2025**, è stato previsto che il calcolo del rimborso da erogare all'utente venga effettuato prendendo a riferimento la differenza tra il tempo di percorrenza effettivo lungo una determinata tratta elementare e il tempo di percorrenza alla velocità a flusso libero, intesa come "*la velocità media dei veicoli in condizioni di traffico assente o scarso e di guida non condizionata*" (rif. Delibera ART n. 132/2024), tenuto conto anche dei limiti di velocità lungo la tratta.

Orbene, se da un lato la velocità a flusso libero riveste cruciale importanza nell'ambito del set minimo di informazioni da fornire all'utente *in itinere*, dall'altro non appare criterio rispondente alla finalità perseguita dalla Delibera 160 (calcolo del rimborso). Infatti, come noto, il veicolo in transito lungo l'autostrada può registrare rallentamenti dovuti non solo ai cantieri, ma anche ad elementi "fisiologici" caratterizzanti il viaggio autostradale, quali i comportamenti di guida, intesi come scelte soggettive riguardanti il viaggio (es. soste per ristoro, carburante, riposo etc.) e le condizioni variabili sia meteorologiche, sia di traffico.

Ciò premesso, la Scrivente ritiene necessario addivenire all'individuazione di un nuovo criterio che, allo scopo di perseguire le finalità del quadro regolatorio proposto, calcoli il rimborso tenendo conto di eventuali parametri omogeneamente misurabili da tutte le concessionarie in modo certo e oggettivo, tenendo conto delle peculiarità dei diversi sistemi di esazione (sistemi chiusi, semi-chiusi e aperti qual è quello adottato dalla Scrivente) nonché delle caratteristiche del settore trasportistico in questione.

3) Per quanto attiene alle **soglie di attivazione del meccanismo di rimborso di cui alla Misura 8 bis, punto 3, lett. a), b) e c) della Delibera n.132/2024, introdotta dalla Delibera n.160/2025**, il testo prevede, specifiche soglie temporali di attivazione del meccanismo di rimborso, inteso come sommatoria tra rimborso da presenza di cantiere e rimborso generato dal ritardo (rif. Misura 8 bis, comma 3). A tale proposito, si ritiene che il rimborso debba prescindere dall'estensione delle tratte, per evitare svantaggi ingiustificati alle concessionarie con reti di estensione ridotta, come nel caso della rete gestita dalla Scrivente.



Inoltre, l'applicazione del rimborso così come ipotizzato si tradurrebbe in una mera penalizzazione per il concessionario, in senso peggiorativo rispetto alla logica sottesa alla precedente previsione, di cui alla Delibera 49/2024, che escludeva peraltro del tutto il rimborso in presenza di cantieri notturni (dalle 22:00 alle 6:00) in quanto privi di significativo impatto sui tempi di percorrenza.

4) Con riferimento, infine, alla **componente incrementale del rimborso in funzione dei tempi di percorrenza, introdotta con la Misura 8 bis, punto 4, lett. g) della Delibera n. 160/2025**, si ritiene che la proposta dello "scostamento orario da cantiere", non rinvenibile nella Delibera n. 132/24, non appare applicabile, stante l'assenza di strumenti idonei a isolare lo scostamento orario imputabile esclusivamente ai cantieri. L'assunzione poi in termini di rimborso, secondo cui, in difetto di calcolo, lo scostamento di cantiere debba coincidere con quello di cui alla Misura 8 bis, punto, 4 lett. a), se non rigorosamente delimitato, rischia di includere turbative estranee e fattori esogeni, con effetti distorsivi sulle elaborazioni per il rimborso e sull'obbligo di ristoro non correlato al disagio effettivo.

Come già evidenziato, i quattro punti sopra elencati rappresentano, per la Scrivente, **elementi fortemente critici**, che auspichiamo siano valutati da codesta Autorità, nell'ambito della consultazione avviata.

Sulla base di tali presupposti, si propone di istituire un tavolo tecnico permanente costituito da codesta Autorità, dagli Enti concedenti, dalle concessionarie e dall'associazione di settore (Aiscat), onde individuare, eventuali necessari correttivi e affinamenti che tengano in considerazione anche le caratteristiche della rete autostradale gestita dalla Scrivente. Questi ultimi potrebbero essere oggetto di una nuova fase di consultazione pubblica, volta ad aggiornare il modello e a renderlo pienamente rispondente alle caratteristiche del trasporto autostradale, nel pieno rispetto delle finalità perseguite dalla regolazione dei diritti minimi degli utenti.

Nel restare a disposizione per ogni eventuale chiarimento e confronto rispetto a quanto sopra rappresentato, porgiamo distinti saluti.

Il Direttore Generale
Ing. Sabato Fusco

All.: c.s.

"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".

Osservazioni e/o eventuali proposte formulate da Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.

Misura	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
2, punto 1, lett. ff)	Alla Misura 2.1, sono aggiunte le seguenti definizioni: ff) fornitore 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, punto 1, lett. gg)	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.	Come già specificato nelle osservazioni formulate nel corso delle precedenti consultazioni pubblicate sulle Misure in argomento, 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 pedaggiata che comprende, invece, anche tratte ulteriori come ad esempio le adduzioni. In merito ai cantieri mobili, tenuto conto anche di quanto riportato nella Relazione Illustrativa, si rappresenta che essi sono definiti dal Regolamento di esecuzione e attuazione del Codice della Strada (DPR 495/1992, art. 39) come cantieri caratterizzati da una velocità di avanzamento variabile. Tale condizione non ne rende possibile il monitoraggio puntuale, soprattutto quando il cantiere mobile procede a velocità elevata, pregiudicando anche per le successive verifiche di compatibilità operate dalla concessionaria in risposta alle eventuali richieste di rimborso presentate dall'utente. Conseguentemente, se ne chiede l'espunzione dal testo della delibera.
2, punto 1, lett. hh)	hh) 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.	
2, punto 1, lett. ii)	ii) scostamento orario: è la differenza tra il tempo medio di percorrenza effettivo e il tempo di percorrenza alla velocità a flusso libero.	Si evidenzia che, in presenza di un cantiere stradale, indipendentemente dalla configurazione assunta dallo stesso, lo scostamento tra il tempo medio di percorrenza effettivo e quello calcolato alla velocità di flusso libero costituisce un effetto inevitabile dal momento che l'installazione di un cantiere determina la necessità di introdurre specifici limiti di velocità ai fini della sicurezza della circolazione, in conformità al Decreto Ministeriale 10 luglio 2002. Alla luce di quanto sopra, si propone di individuare un nuovo parametro orientato alla valutazione dell'effettivo disagio (ad esempio in termini di estensione di eventuali accodamenti) e svincolato dai tempi di percorrenza, evidentemente condizionati dalla necessità di introdurre le suddette limitazioni di velocità per garantire la sicurezza degli utenti.

2, punto 1, lett. jj)	jj) 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.	Si rappresenta come la definizione in esame, peraltro non rinvenibile nell'ambito della Delibera n. 132/24 – sulla cui base sono stati effettuati investimenti mirati alla rilevazione dei tempi medi effettivi di percorrenza per le cosiddette “tratte elementari” – non possa trovare applicazione, atteso che allo stato non risultano disponibili strumenti tecnologici idonei a monitorare lo scostamento orario direttamente imputabile alla sola presenza dei cantieri. L'assunzione secondo cui lo scostamento orario di cantiere “se non calcolabile si assume pari allo scostamento orario”, qualora non adeguatamente circoscritta, comporta la mancata esclusione delle eventuali ipotesi di turbative concomitanti, esterne al cantiere ma ricadenti all'interno della medesima tratta elementare – quali, a titolo esemplificativo, le turbative da gli incidenti – con rilevanza anche ai fini delle successive elaborazioni volte alla determinazione del rimborso e conseguente obbligo in capo al concessionario di riconoscere un ristoro non correlato al disagio effettivamente arrecato dal cantiere. Fermo quanto precede, si evidenzia a titolo meramente esemplificativo come la presenza di un sinistro collocato a valle di un cantiere, ovvero la ridotta capacità di ricezione della viabilità ordinaria in uscita dalle tratte autostradali, possa costituire fattore di rimborso non coerente con l'effettivo disagio imputabile al cantiere stradale e, pertanto, non ascrivibile alla gestione della concessionaria.
4, punto 6, lett d)	1. La lettera d) della Misura 4.6 è sostituita dalla seguente: d) come verificare se sussistono le condizioni per ottenere i rimborsi di cui alla Misura 8-bis, con indicazione delle modalità di calcolo e di erogazione.	
5, punto 6	6. I concessionari autostradali consultano con cadenza almeno annuale le associazioni rappresentative degli utenti e delle persone con disabilità per acquisirne i pareri ed eventuali proposte in merito a chiarezza, completezza, utilità, fruibilità e tempestività delle informazioni rese, anche con riferimento al contenuto e alle funzionalità dell'App unica nonché all'applicazione dei meccanismi di rimborso in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura e relative modalità di erogazione di cui alle Misure 8-bis e 8-ter	
8, punto 3	3. Gli utenti hanno diritto al rimborso integrale o parziale del pedaggio secondo meccanismi di rimborso correlati alla presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura autostradale, definiti dalle Misure 8-bis e 8-ter	

8 bis, punto 1	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 ribadire il concetto che 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. 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, poichè, 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 nè 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). Tale situazione di incertezza sarebbe poi peggiorata per tragitti 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 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, punto 2	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.	Si veda quanto osservato alla precedente Misura 8 bis 1.
8 bis, punto 3	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:	In caso di mancato accoglimento di quanto precedentemente osservato per la Misura 8 bis 1., con riferimento allo scostamento orario, ferme altresì le osservazioni già formulate in relazione alla Misura 2, punto 1, lett. ii), si ritiene opportuno precisare che l'applicazione dell'eventuale rimborso debba prescindere dall'estensione delle tratte, poichè, in caso contrario, si determinerebbe un'ingiustificata penalizzazione delle concessionarie caratterizzate da percorsi massimi inferiori ai 30 km come nel caso di Autostrada Pedemontana Lombarda. Si reputa altresì opportuno valutare la possibilità di introdurre una soglia di ritardo ritenuta accettabile, correlata all'eventuale effettivo disagio in termini di accodamenti. Ne consegue che, a fronte di un disagio sostanzialmente analogo, il rimborso da riconoscere all'utenza - e, correlativamente, l'onere economico a carico del gestore - risulta più gravoso per le concessionarie che gestiscono reti di dimensioni ridotte (qual è quella gestita da Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.). Tale asimmetria si pone in potenziale contrasto con i principi di proporzionalità e di non discriminazione.
8 bis, punto, 3 lett. a)	a) per i percorsi fino a 30 km, indipendentemente dallo scostamento orario;	Si rinvia a quanto osservato in relazione alla Misura 8-bis, punto 3.
8 bis, punto, 3 lett. b)	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;	Si rinvia a quanto osservato in relazione alla Misura 8-bis, punto 3.
8 bis, punto, 3 lett. c)	c) per percorsi di lunghezza superiore a 50 km, in presenza di uno scostamento orario sp maggiore o uguale a 15 minuti.	Si rinvia a quanto osservato in relazione alla Misura 8-bis, punto 3.
8 bis, punto 4	4. Ai fini di cui al punto 3:	

8 bis, punto 4, lett. a)	a) lo scostamento orario S_p 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 c coinvolto, 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;	Si rinvia a quanto osservato in relazione alla Misura 2, punto 1, lett. ii).
8 bis, punto 4, lett. b)	b) il rimborso relativo a ciascuna tratta elementare m dove è presente un cantiere, inclusa nel percorso p dell'utente, è calcolato come prodotto tra l'impatto aggregato dei cantieri nella tratta elementare m e la tariffa al km applicata all'utenza per la medesima tratta elementare m ;	
8 bis, punto 4, lett. c)	c) l'impatto aggregato dei cantieri $IC*mp$ 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;	
8 bis, punto 4, lett. d)	d) l'impatto 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;	Si evidenzia che, secondo quanto rappresentato alla Misura 8-bis.4, lett. d), l'impatto del cantiere risulta determinato anche in funzione del rapporto tra corsie interdette e corsie disponibili al transito. Ne consegue che, a titolo esemplificativo, la chiusura di una singola corsia su carreggiata a tre o più corsie produce un impatto sensibilmente inferiore rispetto alla chiusura di una corsia su tratta a due corsie, con conseguente svantaggio, in termini di onere compensativo, per i gestori di infrastrutture a sezione ridotta, pur in presenza di esigenze manutentive sostanzialmente omogenee e indipendenti dalla configurazione geometrica della piattaforma stradale. Pertanto, si ravvisa un difetto di proporzionalità per quanto concerne l'applicazione della misura.
8 bis, punto 4, lett. e)	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;	Si rileva, in virtù del sistema di esazione di Autostrada Pedemontana Lombarda, e della correlata posizione baricentrica dei portali di rilevazione dei transiti, l'impossibilità di risalire all'effettivo orario di ingresso e di uscita dei veicoli dalle tratte elementari con conseguente mancata possibilità di individuare con certezza il periodo di percorrenza del percorso effettuato dall'utente. A titolo esemplificativo e non esaustivo, un utente, ai fini dell'ottenimento del rimborso del pedaggio, potrebbe dichiarare di aver percorso l'area di cantiere quand'anche il cantiere fosse stato installato successivamente all'uscita dell'utente stesso dalla tratta elementare, in quanto non risulta di fatto possibile per la concessionaria risalire alla localizzazione dell'utente dopo che lo stesso ha attraversato il portale di esazione presente sulla tratta elementare. Ciò rende chiaramente impossibile appurare se l'utente abbia o meno percorso l'area di cantiere durante la permanenza del cantiere stesso. Per quanto precede, pur permanendo la possibilità per la scrivente di elaborare il tempo medio di percorrenza per ciascuna tratta elementare in riscontro alle richieste di cui alla Delibera n. 132/24, allo stato non risulta comunque possibile determinare il periodo di percorrenza di uno specifico veicolo su un determinato segmento stradale, atteso che il tracciamento delle targhe avviene esclusivamente in corrispondenza di ciascun singolo portale di esazione e non all'ingresso e all'uscita dalle tratte.

8 bis, punto 4, lett. f)	f) la componente incrementale $Clp,cant$ del rimborso 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, riferita a tutta la lunghezza di ciascun cantiere n , presente anche solo parzialmente nel percorso p dell'utente;	Con specifico riferimento allo scostamento orario imputabile alla presenza di cantieri, si rappresenta che, non essendo tale parametro espressamente contemplato in via preliminare dalla Delibera n. 132/2024, allo stato non risulta determinabile da parte della Scrivente, in ragione della mancanza di dispositivi tecnologici idonei a rilevarne il valore per ciascun cantiere. Si evidenzia, altresì, che la componente incrementale $Clp,cant$ è calcolata in funzione di tempi medi e velocità a flusso libero, secondo metodologie di rilevazione suscettibili di variazioni tra concessionarie, con conseguente rischio di disomogeneità applicativa. In particolare, a parità di velocità reale in cantiere, l'adozione di criteri differenti per la determinazione della velocità a flusso libero comporta inevitabilmente una non uniformità del rimborso finale. Si sottolinea, infine, che, nelle tratte caratterizzate da velocità a flusso libero più elevate – elemento strettamente connesso alle caratteristiche geometriche del tracciato – lo scostamento tra velocità a flusso libero e velocità media effettiva tende ad aumentare, con conseguente incremento della componente incrementale e, quindi, del rimborso riconosciuto. Ne discende un'alterazione del meccanismo compensativo, con eventuale svantaggio per le tratte con velocità a flusso libero più elevate e dunque violazione dei criteri di proporzionalità e ragionevolezza nell'applicazione della misura.
8 bis, punto 4, lett. g)	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) per la lunghezza del cantiere n incluso, anche solo parzialmente, nel percorso p dell'utente. Qualora un concessionario c non sia in grado di determinare lo scostamento orario da cantiere, lo stesso si assume, per tale concessionario, pari allo scostamento orario Sp di cui alla precedente lettera a).	Si ritiene, alla luce delle osservazioni di cui alla Misura 8, punto 4, lett. f), che l'eventuale sostituzione dello scostamento orario imputabile ai cantieri $Sp,cant'$ con lo scostamento orario Sp , di cui alla precedente lett. a), comporti un significativo pregiudizio in termini di corretta rappresentazione del disagio effettivamente riconducibile alla presenza dei cantieri. Tale sostituzione, infatti, si pone in contrasto con il principio di correlazione causale, in quanto determina l'eventuale inclusione, nel computo della componente incrementale, di ritardi derivanti da fattori esogeni (non imputabili alla gestione del cantiere). Ne discende un'alterazione del meccanismo compensativo, con conseguente riconoscimento di rimborsi eccedenti rispetto al disagio eventualmente attribuibile ai cantieri, in violazione dei criteri di proporzionalità e ragionevolezza.
8 bis, punto 5	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 $Clp,cant$ del rimborso Rp è determinata, in via transitoria, come la sommatoria degli impatti di ciascun segmento di cantiere ICn,i presente sul percorso dell'utente, fino al completamento dell'adeguamento dei sistemi, da effettuarsi entro il termine di cui dalla Misura 14.5, lettera b).	Si evidenzia come la sussistenza di presupposti eterogenei per il riconoscimento del rimborso del pedaggio, differenziati in funzione delle possibilità di calcolo adottate dalle singole concessionarie, possa generare, a livello di comparto autostradale, una ingiustificata disomogeneità nelle procedure di rimborso applicate da ciascun gestore.
8 bis, punto 6	6. Per il calcolo del rimborso di cui al precedente punto 3, nonché degli elementi di cui al punto 4, lettere da a) a g), i concessionari applicano le formule di cui all'Annesso 1 alle presenti misure, di cui forma parte integrante e sostanziale.	
8 bis, punto 7	7. Ai fini del calcolo dello scostamento orario Sp e dello scostamento orario da cantiere $Sp,cant'$ di cui al punto 4, i concessionari:	
8 bis, punto 7, lett. a)	a) 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;	Con riferimento ai valori di velocità a flusso libero, si evidenzia come, allo stato, non risultino definiti univocamente criteri omogenei per il relativo calcolo da parte delle singole concessionarie. In tale contesto, la disomogeneità dei criteri di calcolo del parametro in argomento potrebbe tradursi nell'applicazione di modalità difformi di rimborso del pedaggio tra le diverse concessionarie autostradali.
8 bis, punto 7, lett. b)	b) 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;	

8 bis, punto 7, lett. c)	c) comunicano all'Autorità la metodologia di rilevazione dei tempi medi di percorrenza applicata e le relative fonti dati utilizzate, nonché ogni successiva eventuale variazione.	
8 bis, punto 8	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 al:	Con particolare riferimento alla Misura in argomento, si rileva che la risoluzione degli "eventi perturbativi" non risulta strettamente correlata alla sola disponibilità della Concessionaria, in quanto il ripristino in sicurezza della circolazione a seguito di una turbativa alla circolazione (e.g. incidente, incendio, etc.) dipende dalle tempistiche necessarie per le operazioni in loco poste in atto da parte degli Enti deputati alla gestione delle emergenze (e.g. rilievo incidenti da parte della Polizia Stradale, intervento di Vigili del Fuoco e/o Soccorso Sanitario, etc.). Conseguentemente, si propone l'espunzione di tale fattispecie dalla presente regolazione, o quantomeno se ne richiede il rinvio a separata, futura disposizione redatta a seguito di un tavolo di confronto con gli operatori del settore.
8 bis, punto 8, lett. a)	a) 50% nel caso di traffico bloccato di durata compresa tra 120 e 179 minuti;	Si rinvia a quanto osservato in relazione alla Misura 8-bis, punto 8.
8 bis, punto 8, lett. b)	b) 75% nel caso di traffico bloccato di durata compresa tra 180 e 239 minuti;	Si rinvia a quanto osservato in relazione alla Misura 8-bis, punto 8.
8 bis, punto 8, lett. c)	c) 100% nel caso di traffico bloccato di durata pari o superiore a 240 minuti.	Si rinvia a quanto osservato in relazione alla Misura 8-bis, punto 8.
8 bis, punto 9	9. Fermo restando il diritto al rimborso di cui ai punti 1 e 8 per i mesi di utilizzo, l'utente titolare di abbonamento ha comunque diritto, a fronte della presenza di cantieri, previa volontaria 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 bis, punto 10	10. Il rimborso di cui ai punti 1 e 8 della presente Misura non è dovuto qualora l'importo complessivo dello stesso risulti inferiore a 10 centesimi di euro, o in presenza di provvedimenti di riduzione del pedaggio connessi alla presenza di cantieri applicati a tutti i veicoli in transito.	
	Misura 8 ter (Modalità di rimborso)	
8 ter, punto 1	1. Ai fini di quanto previsto alla Misura 8-bis, 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, punto 2	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:	Il termine di 10 giorni indicato per la notifica del rimborso non è praticabile su Autostrada Pedemontana Lombarda dove, per via del sistema di esazione senza barriere, il pedaggio può essere corrisposto in modo differito, entro i successivi 15 giorni naturali e consecutivi rispetto alla data di transito. Di conseguenza, prima di provvedere alla notifica del rimborso, sarà necessario attendere 16 giorni naturali e consecutivi dalla data di transito per verificare che l'utente abbia provveduto al pagamento del pedaggio. Inoltre, sarà necessario garantire, oltre il 16° giorno, almeno ulteriori 5 giorni per la attività di riconciliazione contabile. Solo a valle delle suddette attività di riconciliazione contabile, in caso di accertamento positivo dell'intervenuto pagamento del pedaggio entro il termine stabilito dalla Concessionaria (ossia 15 giorni dalla data di transito) si potrà provvedere alla notifica dell'eventuale rimborso.

8 ter, punto 2, lett. a)	a) 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;	Il termine di trasmissione dei flussi informativi (pari a 5 giorni dalla data di transito) non sembra congruo rispetto a quello che potrebbe essere necessario per l'elaborazione dei dati relativi al calcolo del rimborso. Peraltro, in proposito, è necessario effettuare degli approfondimenti con i fornitori dei servizi di telepedaggio e provvedere alla progettazione e integrazione dei flussi informatici con un notevole dispendio di tempo, in quanto occorrerà intervenire preventivamente sulla documentazione contrattuale che attualmente disciplina, anche dal punto di vista tecnico, i rapporti tra Concessionaria e Fornitore del servizio di telepedaggio. Inoltre, occorrerà valutare come compatibilizzare i flussi informativi in argomento con quelli deputati all'applicazione degli sconti, ivi inclusi quelli di natura istituzionale. Nel merito di tale ultimo aspetto, qualora venisse notificato il rimborso prima dell'elaborazione dello sconto sul pedaggio, si correrebbe il rischio di calcolare una percentuale di rimborso sul pedaggio lordo sconto con un guadagno ingiustificato per l'utente. A tale proposito, si rappresenta che attualmente gli sconti praticati da molte concessionarie operano su soglie predefinite da maturare nell'arco di un mese solare. Di conseguenza, prima di 10 giorni decorrenti dal mese successivo a quello di attribuzione dello sconto è impossibile valutare il diritto al rimborso.
8 ter, punto 2, lett. b)	b) 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;	Fermo quanto già precedentemente osservato per la Misura 8 ter 2., si rileva che il termine di 5 giorni indicato per rimborso non è innanzitutto praticabile su Autostrada Pedemontana Lombarda dove, per via del sistema di esazione senza barriere, il pedaggio deve essere corrisposto entro i successivi 15 giorni naturali e consecutivi rispetto alla data di transito. Nel caso di specie si potrebbe ipotizzare un termine di almeno 21 giorni dalla data di transito. Inoltre, si presuppone che, tale meccanismo, in fase di registrazione sull'App Unica, preveda anche la registrazione della targa del veicolo da parte dell'utente. Poiché la proprietà dei veicoli può mutare nel corso del tempo, in caso di mancato aggiornamento dei dati da parte dell'utente, si potrebbe correre il rischio di accreditare il rimborso all'utente non avente titolo. Tale ultima osservazione non tiene conto, inoltre, del fatto che un utente potrebbe registrare sull'App Unica anche targhe che non sono nella legittima disponibilità dello stesso alla data di transito, esponendo il sistema ad eventuali truffe da parte di malintenzionati. Si aggiunga che, nel caso di Autostrada Pedemontana lombarda, il pagamento differito del pedaggio può essere effettuato con carta in assoluto anonimato. Pertanto, non sempre c'è corrispondenza tra titolare della carta e legittimo possessore del mezzo. L'assenza di tale corrispondenza univoca, oltre ad esporre il sistema a tentativi di truffa, potrebbe limitare/pregiudicare la possibilità di effettuare un accredito automatico del rimborso.
8 ter, punto 2, lett. c)	c) negli altri casi, su richiesta dell'utente, a mezzo bonifico o carta bancaria, entro 10 giorni dalla richiesta.	Fermo quanto osservato precedentemente per la Misura 8 ter 2, anche le tempistiche di rimborso previste per gli utenti non registrati appaiono non adeguate rispetto alle attività tecniche necessarie per il loro corretto processamento. Sarebbe pertanto indispensabile anche in questo caso una estensione dei termini, ipotizzando almeno 30 giorni di tempo dalla data di transito per l'epletamento di tutte le attività connesse alla gestione della richiesta di rimborso. A tale proposito, si osserva che il processo di verifica della documentazione attestante il legittimo diritto al rimborso, nel caso di Autostrada Pedemontana Lombarda, dove il pagamento può essere effettuato in modo differito e in completo anonimato (entro i 15 giorni successivi alla data di transito), potrebbe risultare particolarmente gravoso dal momento che la Concessionaria, oltre ad acquisire apposita istanza da parte del richiedente, dovrebbe verificare l'attestazione di avvenuto pagamento del pedaggio, la titolarità dell'utente a richiedere il rimborso, accertando, altresì, qualora quest'ultimo non fosse il proprietario del veicolo transitato, la sussistenza di apposito titolo all'utilizzo legittimo del veicolo nonché eventuale delega necessaria per la formalizzazione della richiesta di rimborso per conto altrui. Inoltre, tale modalità impatta la concessionaria in maniera fortemente negativa, in quanto: i) è tenuta a sostenere i costi dei bonifici bancari (commissioni bancarie italiane ed estere) - e nella fattispecie della scrivente è particolarmente impattante in quanto i finanziamenti sottoscritti nella fase di costruzione, come quella di APL, non permettono la differenziazione degli istituti bancari; ii) è tenuta a sostenere ulteriori costi aziendali a vario titolo per la realizzazione di una struttura interna (anche in termini di processi e software) che possa rispondere alle differenti richieste di rimborso.

8 ter, punto 3	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 rigetto 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.	Si rinvia a quanto già osservato in relazione alle Misure 8 ter 2. lettera c). Inoltre, la richiesta in argomento presuppone una duplicazione di servizi rispetto App Unica, e dunque un duplicazione di costi. Come già emerso in sede di analisi relative all'erogazione di altri servizi previsti dalla delibera 132/24, sarebbe meno oneroso condividere preliminarmente le progettualità relative all'App unica per poi importarle su sito web e App delle singole concessionarie e non il contrario.
8 ter, punto 4	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.	
14, punto 4	4. Gli importi complessivi annui a consuntivo derivanti dall'applicazione delle presenti misure sono contabilizzati separatamente nell'ambito dei pertinenti sistemi tariffari di pedaggio, distinguendo tra:	Prima di entrare nel merito di quali sono gli impatti in termini di remunerazione di tutto quanto previsto nelle lettere da a) a d), di cui per maggiori dettagli si rimanda al punto 14.7, merita segnalare che tutta la reportistica che sarà necessaria per adempiere alla delibera comporta dei costi a vario titolo per la realizzazione di una struttura interna (anche in termini di processi e software), non considerati nel PEF (Piano economico finanziario di concessione) oltre che nelle previsioni formulate al fine del ottenimento dei finanziamenti per la costruzione della seconda parte dell'autostrada.
14, punto 4, lett. a)	a) costi di gestione;	
14, punto 4, lett. b)	b) indennizzi a utenti;	
14, punto 4, lett. c)	c) rimborsi di cui alla Misura 8-bis.1;	
14, punto 4, lett. d)	d) rimborsi di cui alla Misura 8-bis.8.	
	Gli importi di cui alla lettera a) possono essere recuperati dai concessionari tramite il pedaggio, secondo le modalità e i criteri di ammissibilità previsti dai sistemi tariffari ART. Gli importi complessivi annui a consuntivo corrisposti agli utenti per gli indennizzi di cui alle Misure 7.4 e 12.1, non possono essere in alcun modo recuperati dai concessionari tramite il pedaggio. Tali valori sono comunicati all'Autorità con cadenza annuale. Relativamente ai importi di cui alle lettere c) e d) si applica quanto previsto dai successivi punti da 6 a 9.».	Con particolare riferimento ai punti c) e d) il riconoscimento nell'ambito della dinamica tariffaria solo in misura parziale non è proporzionato ai costi che la Società deve sostenere, sia per gli aspetti tipicamente di manutenzione dell'infrastruttura che della reportistica conseguente.

14, punto 5	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:	Ferma la necessità per il comparto interconnesso di addivenire preliminarmente alla individuazione del percorso "reale" per poter adeguatamente adempiere congiuntamente 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 non interconnesse fra loro quali sono quelle gestite da Autostrada Pedemontana Lombarda), sussiste ad oggi un'oggettiva impossibilità di implementazione degli strumenti tecnologici, a livello di intero comparto autostradale, nei tempi qui previsti; ciò, senza considerare poi la necessità di prevedere specifici investimenti da parte delle singole concessionarie, i quali dovranno essere preventivamente riconosciuti dai rispettivi enti concedenti in sede di approvazione dei relativi PEF, in coerenza con i principi espressi anche da Codesta Autorità. Fermi, inoltre, i tempi necessari per l'approvvigionamento di lavori, servizi e delle forniture, sviluppi conseguenti e attività di collaudo.
14, punto 5, lett. a)	a) per i percorsi <i>p</i> , 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;	Si rinvia all'osservazione relativa alla precedente Misura 14.5
14, punto 5, lett. b)	b) per i percorsi <i>p</i> , effettuati dall'utente, indipendentemente dal punto di ingresso e di uscita, entro e non oltre il 1° agosto 2026.	Si rinvia all'osservazione relativa alla precedente Misura 14.5
	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.	Fermo quanto osservato in merito alla precedente Misura 15.5, si rileva che la richiesta in argomento presuppone in ogni caso una duplicazione di servizi rispetto App Unica, e dunque un duplicazione di costi. Come già emerso in sede di analisi relative all'intervenuta attivazione di altri servizi previsti dalla delibera 132/24, sarebbe meno oneroso condividere preliminarmente le progettualità relative all'App unica per poi importarle su sito web e App delle singole concessionarie e non il contrario.
14, punto 6	6. Gli importi corrisposti agli utenti per i rimborsi di cui alla Misura 8-bis.1 non possono essere recuperati dai concessionari tramite il pedaggio.	E' fisiologico per la concessionaria prevedere cantieri per la manutenzione (si rimanda infatti ai commenti di cui al punto 8 bis 1.). Conseguentemente, si ritiene fortemente a sfavore della concessionaria il mancato riconoscimento dei rimborsi nell'ambito della dinamica tariffaria. Si rinvia inoltre a quanto esposto per la misura 14 punto 4.
14, punto 7	7. In deroga a quanto previsto al punto 6, per le sole concessioni vigenti al momento dell'adozione delle presenti misure, gli importi complessivi annui a consuntivo corrisposti agli utenti per i rimborsi 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:	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 rimborsi 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. Tanto premesso, condividendo comunque l'esigenza di introdurre gradualmente un meccanismo di ristoro per i disagi subiti dagli utenti a seguito di cantierizzazioni, si propone di prevedere la possibilità di totale recupero, da parte dei concessionari, degli importi relativi ai rimborsi concessi per un periodo di due anni, durante il quale procedere alla individuazione - in apposito tavolo di confronto tra operatori del settore, Autorità e Ente Concedente - delle specifiche casistiche in cui le cantierizzazioni possano oggettivamente generare una responsabilità del concessionario con conseguente non recupero dei rimborsi da parte di quest'ultimo.
14, punto 7, lett. a)	a) il primo anno, nella misura del 100%;	
14, punto 7, lett. b)	b) il secondo anno nella misura dell'80%;	
14, punto 7, lett. c)	c)il terzo anno nella misura del 60%;	
14, punto 7, lett. d)	d)il quarto anno nella misura del 40%;	
14, punto 7, lett. e)	e)il quinto anno nella misura del 20%.	
	Tali importi sono ammissibili al riconoscimento secondo le modalità previste dai sistemi tariffari ART, fatte salve le valutazioni del concedente in merito al corretto adempimento degli obblighi normativi e contrattuali. 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).	

14, punto 8	8. Gli importi complessivi annui a consuntivo corrisposti agli utenti per i rimborsi 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 dimostri che l'evento perturbativo sia riconducibile a cause di forza maggiore e non sia dovuto all'installazione di cantieri, nonché di aver correttamente adempiuto 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.	Vedasi quanto già osservato per la misura 8bis, punto 8, circa l'impossibilità del concessionario di gestire o influenzare le tempistiche relative alle situazioni di traffico bloccato nelle quali è previsto un intervento di soggetti terzi prodromico alla risoluzione dell'evento. Per quanto concerne la previsione qui in esame, invece, il principio di non poter recuperare a priori i rimborsi derivanti da tali fattispecie, 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 rimborsi a proprio carico risulterebbero, per come espressi, di difficile dimostrazione data la loro indeterminatezza e generalità.
14, punto 9	9. Anche ai fini della pubblicazione di cui al punto 1, ciascun concessionario comunica all'Autorità, entro il 1° giugno di ciascun anno, gli importi complessivi annui a consuntivo corrisposti agli utenti per i rimborsi di cui alle misure 8-bis.1 e 8-bis.8 nell'anno precedente, disaggregati per tratta autostradale gestita, e la quota parte per i medesimi rimborsi per cui ha richiesto il riconoscimento, ai sensi dei precedenti punti 7 e 8, nonché gli importi complessivi annui relativi ai rimborsi maturati ma non liquidati per mancato raggiungimento della soglia di 1 euro ai sensi della Misura 8-ter.2	