

Autostrada del Brennero S.p.A.

Protocollo 33478/25

Del 28/10/2025 Uscita



ZC/PF/SS/CO/mdf
[Handwritten signature]

Spett.le

Autorità di Regolazione dei Trasporti

Ufficio Conciliazioni e contenuto minimo dei
diritti degli utenti

Via Nizza, 230

10126 Torino

PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it

Allegato: A22 – osservazioni ad ART delibera 160-
2025.xlsx

Trasmissione a mezzo PEC

Oggetto: 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. Delibera ART n.160/2025.

Con riferimento alla Delibera n.160/2025, *procedimento avviato con Delibera n.16/2023, indizione di una nuova consultazione pubblica 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"* secondo il cui Allegato B codesta spettabile Autorità intende acquisire da parte dei soggetti interessati, entro il 28 ottobre, osservazioni ed eventuali proposte in riferimento ai diversi ambiti in essa trattati, si evidenzia che i cantieri vengono posti in essere sull'arteria autostradale per l'esecuzione di interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché per la realizzazione di nuove opere, attività tutte rientranti tra gli obblighi previsti della convenzione tra la Società e l'ente concedente (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) per mantenere l'arteria in sicurezza e piena efficienza. Inoltre, la concessionaria adotta già criteri di gestione dei cantieri per minimizzare al massimo l'impatto sulla circolazione.

Pertanto, imporre un diritto al rimborso del pedaggio in relazione alla presenza di cantieri presenterebbe palesi profili di illegittimità e dovrebbe, comunque, essere opportunamente considerato nell'ambito dei contratti di concessione.

Si precisa altresì che il concetto di "scostamento orario", ovvero di "ritardo" non è applicabile alla circolazione stradale, in quanto, diversamente da quella ferroviaria, non esiste un orario prestabilito di partenza e, soprattutto, un orario prestabilito di arrivo, ovvero non esiste una durata del viaggio prefissata. Quest'ultima dipende infatti dalla libera condotta di guida degli utenti - che, ove possibile, possono attuare la velocità desiderata (che può essere anche ridotta) nonché effettuare soste nelle aree di servizio -, dalle condizioni meteo e, soprattutto, dalla reciproca interazione dei veicoli (flusso di traffico condizionato) crescente con l'aumentare dei volumi di traffico, che variano continuamente in funzione della fascia oraria, del giorno della settimana e del periodo dell'anno.

Come richiesto nell'Allegato B della predetta Delibera, si allega alla presente il contributo di Autostrada del Brennero S.p.A. organizzato secondo lo schema definito.

Rimanendo a disposizione per richieste di chiarimenti, si porgono i più cordiali saluti.

IL DIRETTORE TECNICO GENERALE
ing. Carlo Costa



TESTO DELIBERA 160/2025	OSSERVAZIONI AUSTOSTRADA DEL BRENNERO
Integrazioni alla Misura 2 dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024 (Definizioni)	
1. Alla Misura 2.1, sono aggiunte le seguenti definizioni:	
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”;	
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 applicabilePer i cantieri mobili si considera la lunghezza media pesata sul tempo di permanenza del cantiere nella fascia oraria di percorrenza dell'utente;	Si ritiene che i cantieri mobili, per caratteristiche intrinseche (lunghezza, tempi, spostamento, ecc.), non possano essere considerati alla stregua delle altre tipologie di cantiere e pertanto vadano esclusi.
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;	
ii) scostamento orario: è la differenza tra il tempo medio di percorrenza effettivo e il tempo di percorrenza alla velocità a flusso libero;	stradale, in quanto, diversamente da quella ferroviaria, non esiste un orario prestabilito di partenza e, soprattutto, un orario prestabilito di arrivo, ovvero non esiste una durata del viaggio prefissata. Quest'ultima dipende infatti dalla libera condotta di guida degli utenti - che, ove possibile, possono attuare la velocità desiderata (che può essere anche ridotta) nonché effettuare soste nelle aree di servizio (anche in tratte interessate dalla presenza di un cantiere) -, dalle condizioni meteo e, soprattutto, dalla reciproca interazione dei veicoli (flusso di traffico condizionato) crescente con l'aumentare dei volumi di traffico (ovvero della densità veicolare), che variano continuamente in funzione della fascia oraria, del giorno della settimana e del periodo dell'anno. La velocità effettiva di percorrenza, infatti, di una tratta autostradale dipende da innumerevoli fattori: i principali sono la condotta autonoma di guida degli utenti (ciascuno dei quali intraprende il viaggio all'ora desiderata e attua, in condizioni di flusso non condizionato, la velocità desiderata), la presenza di condizioni meteo avverse (pioggia, neve, nebbia, vento) che riducono di molto la velocità consentita agli utenti, i volumi di traffico, all'aumentare dei quali aumentano densità veicolare e reciproco condizionamento dei veicoli, che impediscono agli utenti di attuare la velocità desiderata, con conseguente diminuzione delle velocità medie. Tutto ciò determina una variazione continua dei tempi di percorrenza medi di una tratta autostradale, anche in assenza di cantiere. Non può pertanto concettualmente essere definito un tempo di percorrenza “teorico” di una tratta autostradale, in quanto il tempo di percorrenza medio è funzione di fattori di varia natura, tra cui, il principale, i volumi di traffico. In estrema sintesi, il tempo di percorrenza di una tratta autostradale stimabile in orario notturno risulta sicuramente inferiore a quello “stimabile” in orario diurno. La velocità a flusso libero (VFL) è un parametro trasportistico definito, in funzione delle caratteristiche planoalimetriche della tratta e della geometria della piattaforma autostradale, in condizioni di flusso non condizionato. Pertanto, dal punto di vista trasportistico, non è corretto utilizzare la VFL come parametro di riferimento per il calcolo di un tempo di percorrenza “teorico” di una tratta nella maggior parte delle fasce orarie della giornata, in cui i volumi di traffico sono assai elevati e quindi il flusso è condizionato (livelli di servizio da B a F). In altri termini, anche in assenza di cantieri, nella maggior parte della giornata (sicuramente in tutta la fascia diurna) il tempo di percorrenza effettivo è già di per sé intrinsecamente superiore a quello calcolabile sulla base della velocità a flusso libero.

<p>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.</p>	<p>Posto che i cantieri vengono realizzati per obblighi convenzionali per mantenere l'arteria autostradale in sicurezza e piena efficienza, e che vengono programmati con modalità (tipologia di deviazione e fasce orarie) tali da ridurre al minimo l'impatto sulla circolazione, un eventuale allungamento dei tempi medi di percorrenza della tratta su cui è presente un cantiere, non dipende dalla presenza del cantiere in senso assoluto, ma anche dalla compresenza di altri fattori, primi tra i quali i volumi di traffico e le condizioni meteo (l'impatto di un cantiere sui tempi di percorrenza di condizioni di scarso traffico e condizioni meteo favorevole è, infatti, poco rilevante in termini di tempi di percorrenza).</p> <p>Inoltre, in presenza di cantieri su una tratta autostradale, non è possibile stabilire quale sia la quota parte di "tempo di percorrenza effettivo" complessivo della tratta autostradale attribuibile al cantiere e quale ad altri variabili (volumi di traffico elevati, condizioni meteo avverse, soste in aree di servizio, condotte di guida autonoma).</p> <p>Tutto ciò premesso, non può comunque essere ritenuto accettabile l'assunto "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 [...]", in quanto, non solo, come già specificato, perché non può concettualmente essere definito un tempo di percorrenza medio "teorico" di una tratta autostradale, in quanto il tempo di percorrenza medio è assai variabile in funzione di fattori di varia natura, tra cui, il principale, i volumi di traffico, ma anche in quanto un ipotetico incremento dei tempi di percorrenza connesso alla presenza di un cantiere (funzione sempre dei volumi di traffico) non può essere in alcun modo correlato al tempo di percorrenza delle intere tratte autostradali, lungo molte delle quali l'utente può persino sostare nella aree di servizio.</p>
Modifiche alla Misura 4 dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024 (Diritto all'informazione relativa al viaggio)	
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.».	
Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte in merito alle nuove definizioni di cui alle lettere ii) e jj) e alle modifiche alla Misura 4.6 dell'Allegato "A" alla delibera n. 132/2024.	
Modifica alla Misura 5 dell'Allegato "A" alla delibera n. 132/2024 (Modalità con cui sono rese le informazioni e coordinamento tra i concessionari)	
Alla Misura 5.6, dopo le parole: «dell'App unica», sono aggiunte le seguenti: «, 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».	
Modifica alla Misura 8 dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024 (Applicazione del pedaggio, programmazione dei cantieri e diritto al rimborso in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura)	
Al comma 8.3, le parole «dall'Autorità con successivo provvedimento», sono sostituite con le parole: «dalle Misure 8-bis e 8-ter».	
Misura 8-bis (Meccanismo di rimborso del pedaggio in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura)	
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.	<p>I cantieri posti in essere sull'arteria autostradale per l'effettuazione di manutenzioni ordinarie e straordinarie, nonché per la realizzazione di nuove opere, rientrano tra gli obblighi regolati della convenzione tra la Società e l'ente concedente (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) per mantenere l'arteria in sicurezza e piena efficienza. Pertanto, prevedere un diritto al rimborso del pedaggio in relazione alla presenza di cantierizzazioni risulta illegittimo.</p> <p>La concessionaria adotta già criteri di gestione dei cantieri per minimizzare al massimo l'impatto sulla circolazione.</p>
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 pedaggioPer 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.	<p>Ribadendo quanto già riportato in riscontro al punto 8-bis.1, l'eventuale applicazione di un rimborso per la presenza di un cantiere, non può in alcun modo prescindere dal percorso reale effettuato dall'utente. In caso contrario potrebbero verificarsi fattispecie di rimborsi erogati indebitamente ad utenti che non hanno incontrato un cantiere e viceversa, rimborsi non erogati ad utenti che hanno incontrato un cantiere.</p>

<p>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:</p> <p>a) per i percorsi fino a 30 km, indipendentemente dallo scostamento orario;</p> <p>b) per percorsi di lunghezza superiore a 30 km e fino a 50 km, in presenza di uno scostamento orario \bar{S}_p maggiore o uguale a 10 minuti;</p> <p>c) per percorsi di lunghezza superiore a 50 km, in presenza di uno scostamento orario \bar{s}_p maggiore o uguale a 15 minuti.</p>	
<p>4. Ai fini di cui al punto 3:</p> <p>a) lo scostamento orario \bar{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 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;</p> <p>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;</p> <p>c) l'impatto aggregato dei cantieri $I_{C^*m,p}$ 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;</p> <p>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;</p> <p>e) il coefficiente di durata del cantiere è calcolato come rapporto tra durata effettiva del cantiere in minuti nella fascia oraria h, corrispondente al periodo di percorrenza del percorso 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;</p> <p>f) la componente incrementale $C_{p,cant}$ del rimborso R_p in funzione dei tempi di percorrenza è calcolata come rapporto tra lo scostamento orario da cantiere $\bar{S}_{p,cant}$ 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;</p> <p>g) lo scostamento orario da cantiere $\bar{S}_{p,cant}$ 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 incluso anche solo parzialmente nel percorso p dell'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 \bar{S}_p di cui alla precedente lettera e).</p>	<p>Con riferimento allo scostamento orario e allo scostamento orario da cantiere si ribadisce quanto già indicato in relazione alla Misura 2.1 lettere ii) e jj).</p> <p>Con riferimento alle tipologie di cantiere si ribadisce che per ridurre le tempistiche di durata del cantiere stesso e, nel contempo, limitare al minimo gli impatti sulla circolazione, sia in termini di sicurezza che di comfort, da tempo Autostrada del Brennero SpA adotta, ove possibile, uno schema di deviazione, denominato 3+1, che, utilizzando 3 corsie sulla carreggiata non interessata dal cantiere (2 corsie -emergenza e marcia- per un senso di marcia ed 1 corsia -sorpasso- per il senso di marcia opposto) + 1 corsia sulla carreggiata interessata dal cantiere, consentendo di mantenere disponibili al transito dei veicoli 2 corsie per direzione, come nella configurazione standard, garantendo valori di capacità, e quindi di fluidità, sostanzialmente comparabili a quelli delle singole tratte elementari in configurazione standard.</p> <p>Ribadendo quanto già riportato in riscontro al punto 8-bis.1, si ritiene comunque che detti cantieri, che per altro risultano estremamente onerosi in termini economici e di gestione, non debbano essere inclusi tra le tipologie di cantieri che possano comportare un eventuale rimborso all'utenza, in quanto utilizzati proprio per non impattare negativamente sul traffico garantendo nel contempo la realizzazione delle opere previste.</p> <p>Si ritiene altresì che debbano essere escluse dalle fattispecie di cantieri che possano generare un rimborso all'utenza, tutti quelli relativi a lavori previsti da Piano Finanziario, che, per loro natura, sono finalizzati alla realizzazione di nuove opere, ovvero all'incremento del valore dell'infrastruttura, e per questo risultano remunerati dal pedaggio in virtù dei piani regolatori quinquennali e sulla base di una convenzione stipulata con l'ente concedente che rende sostenibili gli investimenti.</p>
<p>5. Qualora il concessionario non sia in grado di calcolare lo scostamento orario da cantiere $\bar{S}_{p,cant}$, né lo scostamento orario \bar{S}_p, il rimborso è applicato, da tale concessionario, a tutti i cantieri di cui al punto 1, e la componente incrementale $C_{p,cant}$ del rimborso R_p è determinata, in via transitoria, come la sommatoria degli impatti di ciascun segmento di cantiere $I_{C_{n,i}}$ presente sul percorso dell'utente, fino al completamente dell'adeguamento dei sistemi, da effettuarsi entro il termine di cui dalla Misura 14.5, lettera b).</p>	

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.	
7. Ai fini del calcolo dello scostamento orario \overline{S}_p e dello scostamento orario da cantiere $\overline{S}_{p,cant}$, di cui al punto 4, i concessionari: 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; b) per la rilevazione del tempo medio di percorrenza effettivo $\overline{T}_{eff,m}$ riferito alla tratta elementare m inclusa nel percorso p dell'utente, e del tempo medio di percorrenza effettivo $\overline{T}_{eff,n}$ 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 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	Con riferimento allo scostamento orario e allo scostamento orario da cantiere si ribadisce quanto già indicato in relazione alla Misura 2.1 lettere ii) e jj).
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: a) 50% nel caso di traffico bloccato di durata compresa tra 120 e 179 minuti; b) 75% nel caso di traffico bloccato di durata compresa tra 180 e 239 minuti; c) 100% nel caso di traffico bloccato di durata pari o superiore a 240 minuti.	Si ritiene che le situazioni di traffico bloccato derivanti da eventi perturbativi siano da escludere dalle casistiche previste per il rimborso del pedaggio per le seguenti motivazioni: - derivando da circostanze esogene (condotte di guida autonome, tipologie di veicoli coinvolti, incidenti, eventi meteorologici, eventi calamitosi, ecc.), i disagi alla circolazione derivanti non possono essere imputabili al Concessionario; - le tempistiche connesse al ripristino delle condizioni normali della circolazione dipendono, nella maggior parte dei casi, anche da soggetti esterni preposti alla gestione delle emergenze (Vigili del Fuoco, Soccorso Sanitario, Polizia Stradale, Magistratura...) che assumono ruolo di comando anche nei confronti della struttura di gestione delle emergenze propria del concessionario. Tali tempistiche non risultano in alcun modo stimabili in quanto variabili di caso in caso; - risulta, ad ogni modo, impossibile l'identificazione dei veicoli coinvolti in eventuali blocchi della circolazione.
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.	
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.	
Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte in merito alla misura 8-bis. Si richiede in particolare di fornire indicazioni motivate in merito: [...] si chiede altresì di indicare quali condizioni possono determinare valori di velocità a flusso libero inferiori alla velocità massima consentita.	Si ribadisce che la velocità a flusso libero è un parametro trasportistico teorico che non ha relazione alcuna con la velocità massima consentita dal Codice della Strada. La velocità a flusso libero propria delle singole tratte autostradali risulta ben al di sotto della velocità massima consentita dal Codice della Strada anche nelle condizioni pianoaltimetriche del tracciato più favorevoli (tratti in pianura ed in rettilineo). Non è pertanto corretto assumere quale velocità a flusso libero la massima consentita dal Codice della Strada.
Misura 8-ter (Modalità di rimborso)	
1. Ai fini di quanto previsto alla Misura 8 bis. 1, i concessionari sono tenuti a predisporre un sistema unico e integrato di rimborso del pedaggio agevolmente accessibile, in maniera non discriminatoria, a tutte le categorie di utenti.	

<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> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>c) negli altri casi, su richiesta dell'utente, a mezzo bonifico o carta bancaria, entro 10 giorni dalla richiesta</p>	<p>Ribadendo quanto già riportato in riscontro alla Misura 8-bis.1, un sistema così proposto risulta realizzabile solo con il coinvolgimento di tutti i soggetti interessati, quali Concessionari, Service Provider e Gestori di carte bancarie. Inoltre non si tiene conto di complesse attività di scambio dati e di modifiche ad accordi contrattuali e convenzionali in essere con tempistiche di realizzazione assolutamente incompatibili con quanto previsto dalla Misura 14.5.</p> <p>Le tempistiche indicate potranno essere stabilite solo a seguito della definizione degli accordi e delle procedure operative con tutti i soggetti coinvolti.</p>
<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 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.</p>	<p>Ribadendo quanto già riportato in riscontro alla Misura 8-bis.1, un sistema così proposto risulta realizzabile solo con il coinvolgimento di tutti i soggetti interessati, quali Concessionari, Service Provider e Gestori di carte bancarie. Inoltre non si tiene conto di complesse attività di scambio dati e di modifiche ad accordi contrattuali e convenzionali in essere con tempistiche di realizzazione assolutamente incompatibili con quanto previsto dalla Misura 14.5.</p> <p>Le tempistiche indicate potranno essere stabilite solo a seguito della definizione degli accordi e delle procedure operative con tutti i soggetti coinvolti.</p>
<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>Integrazioni alla Misura 14 dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024 (Pubblicazione dei dati nel Portale dell'Autorità e disposizioni finali)</p>	
<p>1. La Misura 14.4 è sostituita dalla seguente:</p> <p>«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:</p> <p>a) costi di gestione;</p> <p>b) indennizzi a utenti;</p> <p>c) rimborsi di cui alla Misura 8-bis.1;</p> <p>d) rimborsi di cui alla Misura 8-bis.8.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Relativamente agli importi di cui alle lettere c) e d) si applica quanto previsto dai successivi punti da 6 a 9.».</p>	<p>L'attuale sistema tariffario di Autostrada del Brennero non è definito secondo delibera ART pertanto non è chiaro come possa avvenire l'eventuale recupero degli importi di cui ai punti a) , c) e d) tramite il pedaggio.</p>
<p>2. Dopo la Misura 14.4, sono aggiunte le seguenti Misure:</p> <p>«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:</p> <p>a) 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;</p> <p>b) per i percorsi p, effettuati dall'utente, indipendentemente dal punto di ingresso e di uscita, entro e non oltre il 1° agosto 2026.</p> <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>Posto che, come riportato nel testo della presente misura, l'applicazione delle Misure 8-bis e 8-ter necessita della sottoscrizione di atti aggiuntivi tra concedente e concessionario, non si può daro corso alle misure stesse a prescindere da tali sottoscrizioni; pertanto le tempistiche indicate non sono definibili in anticipo rispetto agli accordi.</p>

<p>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.</p>	<p>Ribadendo quanto già riportato in riscontro alla Misura 8-bis.1, il sistema tariffario di Autostrada del Brennero non è definito secondo delibera ART pertanto non è chiaro come possa avvenire l'eventuale recupero tramite pedaggio degli importi dei rimborsi di cui al presente punto.</p>
<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 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:</p> <p>a) il primo anno, nella misura del 100%;</p> <p>b) il secondo anno nella misura dell'80%;</p> <p>c) il terzo anno nella misura del 60%;</p> <p>d) il quarto anno nella misura del 40%;</p> <p>e) il quinto anno nella misura del 20%.</p> <p>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.</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>Ribadendo quanto già riportato in riscontro alla Misura 8-bis.1, l'attuale sistema tariffario di Autostrada del Brennero non è definito secondo delibera ART pertanto non è chiaro come possa avvenire l'eventuale recupero tramite pedaggio degli importi dei rimborsi di cui al presente punto.</p>
<p>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.</p>	<p>Ribadendo quanto già riportato in riscontro alla Misura 8-bis.8, l'attuale sistema tariffario di Autostrada del Brennero non è definito secondo delibera ART pertanto non è chiaro come possa avvenire l'eventuale recupero tramite pedaggio degli importi dei rimborsi di cui al presente punto.</p>
<p>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 alla Misure 8-bis.1 e 8-bis.8 nell'anno precedente, disaggregati per tratta autostradale gestita, e la quota parte dei 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.».</p>	