



Autostrade Alto Adriatico



Società Autostrade Alto Adriatico S.p.A.

Concessionaria dell'Autostrada A4 Venezia - Trieste, A23 Palmanova - Udine, A28 Portogruaro - Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 Villesse - Gorizia
 Sede Legale: via V. Locchi, 19 - 34143 Trieste - Tel. 040/3189111 Fax 040/3189235
 Centro Servizi di Palmanova - 33050 Bagnaria Arsa (UD) - Tel 0432/925111 Fax 0432/925399
 Capitale Sociale € 126.975.984,00 i.v. - R.E.A. Trieste 202917
 Registro Imprese Trieste, P.I. e C.F. 01310930324
 pec: protocollo@pec.autostradealtoadriatico.it

rif.:

prot.:

all.: 1

Trieste,

Spett.le

Autorità di Regolazione dei Trasporti

Via Nizza, 230

10126 Torino

PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it

OGGETTO: Delibera ART n. 160/2025.

Procedimento avviato con Delibera n. 16/2023. Indizione di una nuova consultazione pubblica sulle “Misure concernenti il contenuto minimo di 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”.

Spettabile Autorità,

si fa riferimento alla **Delibera n. 160 del 3 ottobre 2025** con la quale codesta Autorità ha indetto una nuova consultazione pubblica – con scadenza 28 ottobre 2025 – in materia di rimborso del pedaggio verso gli utenti autostradali in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura autostradale.

La delibera in oggetto segue una precedente fase di consultazione (rif. Delibera ART n. 49/2025) alla quale la scrivente Società ha costruttivamente partecipato con nota di data 15 maggio 2025, elencando osservazioni e rilevando criticità alla disciplina proposta.

Nel merito del nuovo schema di regolazione, si rileva con favore l'accoglimento di alcune proposte avanzate in sede di consultazione.

Nondimeno, in un'ottica di fattiva collaborazione, con la presente si intende sottoporre all'attenzione di codesta spettabile Autorità, talune osservazioni di riformulazione, riportate nel dettaglio nel documento allegato alla presente e articolato secondo il *format* di cui all'Allegato “B” alla Delibera n. 160, auspicandone una positiva valutazione.

Inoltre, si ritiene utile, in questa sede, focalizzare l'attenzione su alcuni punti di interesse prioritario per la scrivente Società, di seguito riportati, che qui si intendono rappresentare per sommi capi rimandando ad un maggior dettaglio nelle osservazioni presenti nel documento allegato.

- **Esclusione dei cantieri deputati al superamento e alla risoluzione dello stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nell'asse autostradale Corridoio V dell'Autostrada A4 nella tratta Quarto d'Altino-Trieste e nel Raccordo Autostradale Villesse-Gorizia, dichiarato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dd. 11 luglio 2008 ed elencati nell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3702 dd. 05.09.2008.**

Date le ripercussioni critiche sugli equilibri economico-finanziari del Piano Economico Finanziario (d'ora in poi PEF) generate dall'applicazione della delibera in questione, si insiste nel rinnovare la richiesta (come già evidenziato in ambito di consultazione della Delibera 49/2025)

di escludere dal perimetro dei cantieri quelli di investimento (Capex) della Concessionaria, concordati con il MIT nell'ambito del PEF allegato all'Accordo di Cooperazione sottoscritto tra l'Ente Concedente e i soci Regione Friuli Venezia Giulia e Regione Veneto (nell'ambito della gestione in house della concessione autostradale), **effettuati necessariamente in presenza di traffico** e volti a migliorare la circolazione dell'utenza in termini di sicurezza, scorrevolezza, capacità e incrementativi del valore del cespite.

Non si condividono, in questo senso, le considerazioni svolte da codesta Autorità nelle pagine 28 e 29 della Relazione Illustrativa nelle quali si afferma che l'esclusione dei cantieri deputati al superamento dello stato di emergenza citato e all'ampliamento della infrastruttura autostradale determinerebbero una disparità di trattamento tra gli utenti delle diverse tratte autostradali; la disciplina proposta, infatti, sembra non voler tenere in considerazione la diversità dei cantieri di lavoro approntati per la manutenzione dell'infrastruttura da quelli relativi, invece, alla vera e propria costruzione/realizzazione dell'infrastruttura stessa, generando, a nostro avviso un aggravio di oneri ed una – questa davvero sì – diversità di trattamento nei confronti dei soggetti deputati alla realizzazione di tali opere volte all'ampliamento e miglioramento dell'asse autostradale a favore proprio di quell'utenza autostradale che si riterrebbe discriminata.

A titolo di esempio, per una simulazione di impatto della delibera, si rinvia al documento allegato alla presente e articolato secondo il *format* di cui all'Allegato "B" alla Delibera, dove viene trattato il caso del cantiere per l'allungamento a tre corsie del tratto tra Portogruaro e San Donà di Piave sulla A4 Trieste-Venezia, in avvio nel 2027 a valle della progettazione esecutiva in corso, (lavori inclusi tra le opere strategiche della Legge Obiettivo 443/2001, finalizzato alla risoluzione dello stato di emergenza della A4 e attratto alla competenza realizzativa di un Commissario straordinario).

Non si tratta di un semplice allargamento dell'asse autostradale ma è una vera e propria costruzione di una nuova infrastruttura, come è possibile verificare dalla natura del relativo progetto.

A fronte di tale impegno, finalizzato a garantire all'utenza una rete autostradale di qualità ed al passo con i tempi, le stime formulate, applicando lo schema di regolazione, evidenziano rimborsi di entità tale da compromettere gli equilibri economico finanziari complessivi e quindi la realizzazione delle opere sopra citate.

Si ribadisce pertanto la richiesta di escludere dall'applicazione del rimborso tutti i cantieri avviati in funzione della risoluzione dello stato di emergenza e non aventi caratteristiche manutentorie bensì di realizzazione di ampliamenti strutturali dell'infrastruttura.

Si rileva, inoltre, con rammarico, proprio in merito alla configurazione geometrica del cantiere, il cambiamento di posizione dell'Autorità nell'introdurre nel sistema di rimborso - diversamente dall'esclusione esplicitata nell'**Analisi di Impatto della Regolazione della Delibera 49/2025** in entrambe le opzioni valutate R1 e R2 (pagg. 33 e 34 del documento citato) - i cantieri che insistono solo sulla corsia di emergenza (ad esempio chiusura della mera corsia di emergenza penalizzata del 25% a pag. 35/62 della Relazione Illustrativa alla Delibera 160/2025) o che riducono la dimensione delle corsie di marcia (sempre nell'esempio appena citato, con ulteriore penalizzazione del 20%).

- **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 cinque 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 delle precedenti consultazioni 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'installazione di cantieri. Ne consegue che, pur essendo condivisibile l'esigenza di prevedere forme di ristoro per gli utenti, 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 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.

- **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. Il criterio della velocità a flusso libero.**

La Delibera ART n. 160/2025 prevede 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.

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). In termini statistici, le velocità di flusso libero si collocano tipicamente negli estremi superiori della distribuzione delle velocità di percorrenza (percentili elevati), e pertanto non corrispondono alla velocità che l'utente medio ritiene ragionevolmente mantenibile lungo un tragitto autostradale, soprattutto nei percorsi di maggiore estensione.

Maggiormente coerente con la specificità del settore sarebbe invece utilizzare quale riferimento il 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 flusso veicolare, dalle condizioni atmosferiche, dalle fasce temporali e dalle abitudini di guida/tempi di sosta, nonché costituirebbe un approccio applicabile per ogni tipologia veicolare.

I punti sopra elencati rappresentano, per la scrivente, **elementi di fondamentale importanza**, che auspiciamo siano valutati con favore da codesta Autorità, nell'ambito della consultazione avviata. Fermo restando quanto espresso, si riterrebbe utile un periodo di sperimentazione delle metodologie descritte nella Delibera 160 al fine di verificarne l'applicabilità

ovvero evidenziarne eventuali difficoltà operative, tecnologiche e di sistema, da condividere periodicamente con tutti i soggetti interessati. Tale periodo di sperimentazione permetterebbe inoltre di arrivare alla definizione dei requisiti definitivi in concomitanza all'attivazione della APP unica di comparto.

Per tutte le ulteriori considerazioni sul documento in consultazione, si rimanda alla tabella allegata, rimanendo a disposizione per ogni eventuale chiarimento e confronto.

Fermo quanto sopra riportato, in considerazione dei procedimenti giurisdizionali tuttora in corso, aventi ad oggetto talune delle delibere emesse da codesta Autorità sulle tematiche in oggetto e/o su argomenti alle stesse correlati, le osservazioni e proposte devono intendersi esclusivamente come un contributo reso dalla Scrivente a mero titolo collaborativo, e non comportano alcun tipo di acquiescenza e/o di diversa conseguenza giuridica, processuale e/o sostanziale.

Si coglie l'occasione per porgere i migliori saluti.

IL PRESIDENTE
avv. Marco A. Monaco

All.: c.s.

DGE/ SOL /AMF/PEO

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
Integrazioni alla Misura 2 dell'Allegato "A" alla delibera n. 132/2024 (Definizioni)	<p>1. Alla Misura 2.1, sono aggiunte le seguenti definizioni:</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>ii) scostamento orario: è la differenza tra il tempo medio di percorrenza effettivo e il tempo di percorrenza alla velocità a flusso libero;</p> <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>Date le ripercussioni critiche sugli equilibri economico-finanziari del PEF generate dall'applicazione della delibera in questione, si richiede nuovamente (come già evidenziato in occasione della consultazione per la Delibera 49/2025) di escludere dal perimetro dei cantieri quelli di investimento (Capex) della Concessionaria, concordati con il MIT nell'ambito del PEF allegato all'Accordo di Cooperazione sottoscritto tra l'Ente Concedente e i soci Regione Friuli Venezia Giulia e Regione Veneto (nell'ambito della gestione in house della concessione autostradale), effettuati necessariamente in presenza di traffico e volti a migliorare la circolazione dell'utenza in termini di sicurezza, scorrevolezza, capacità e incrementativi del valore del cespite.</p> <p>A titolo di esempio, per una simulazione di impatto della delibera, si cita il caso del cantiere per l'allungamento a tre corsie del tratto tra Portogruaro e San Donà di Piave sulla A4 Trieste-Venezia (allungamento incluso tra le opere strategiche della Legge Obiettivo 443/2001, finalizzato alla risoluzione dello stato di emergenza della A4 e attratto alla competenza realizzativa di un Commissario straordinario). I lavori, già affidati a General Contractor e - secondo cronoprogramma ad oggi - in avvio nel 2027 a valle della progettazione esecutiva in corso, interesseranno oltre 25 chilometri collocati nel cuore della rete per 5 anni di realizzazione (nell'ipotesi di un PEF approvato in tempi rapidi, viceversa di 8 anni con 2 segmenti di cantiere da realizzare in serie) che comporterà la soppressione della corsia di emergenza e la riduzione della larghezza delle 2 corsie di marcia (componente di rimborso per indisponibilità dell'infrastruttura da metodo ART pari al 45%); le O/D (origine/destinazione) coinvolte dal cantiere hanno generato nel 2024 circa il 70% dei ricavi netti da traffico della concessionaria e sviluppato volumi pari a poco meno di 20 milioni di transiti. Ne deriva una potenziale erosione dei ricavi che per la sola componente di rimborso per indisponibilità (Rm,p) si misura in decine di milioni annui amplificata ulteriormente dalla componente di rimborso incrementale (transitoria o da scostamento dei tempi di percorrenza). Inoltre, le pratiche (richieste/reclami - presumibilmente non tutti fondati - e bonifici) da gestire per rimborsi non automatici (stimabili indicativamente nel 20% dei transiti) porta in campo volumi potenziali per il cantiere citato difficilmente gestibili dalla concessionaria.</p> <p>Come già specificato nelle osservazioni formulate nel corso delle precedenti consultazioni pubblicate sulla materia, ai fini del calcolo della lunghezza del cantiere non si ritiene corretto fare riferimento alla segnalazione stradale di inizio cantiere, che non impatta sulla fluidità del traffico, ritenendo invece corretto il punto di effettivo restrinzione 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 tratte ulteriori come ad esempio le adduzioni.</p> <p>Sempre in merito alle "definizioni" si richiede di esplicitare cosa viene inteso per "segmento di cantiere", in quanto non presente nelle Delibere 132/2024, 49/2025, 160/2025.</p> <p>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 essi in caso di turbativa può essere effettuata in brevissimo tempo).</p> <p>Conseguentemente, se ne chiede l'espunzione dal testo della delibera.</p> <p>Riichiamando quanto espresso dalla Autorità nella Relazione Illustrativa a pag. 13/62, non risulta chiarito l'aspetto dell'impatto del sistema di rimborso in merito alla quota di integrazione canone concessionale e alla quota IVA, entrambi compresi nel pedaggio corrisposto dal cliente, introiti a beneficio dello Stato. Risulta opportuno pertanto, ad integrazione di quanto detto dall'Autorità sul punto, esplicitare il trattamento da riservare a tali quote che la Concessionaria incassa e versava allo Stato.</p> <p>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). In termini statistici, le velocità di flusso libero si collocano tipicamente negli estremi superiori della distribuzione delle velocità di percorrenza (percentili elevati), e pertanto non corrispondono alla velocità che l'utente medio ritiene ragionevolmente mantenibile lungo un tragitto autostradale, soprattutto nei percorsi di maggiore estensione. Maggiormente 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 flusso veicolare, dalle condizioni atmosferiche, dalle fasce temporali e dalle abitudini di guida/tempi di sosta, nonché costituirebbe un approccio applicabile per ogni tipologia veicolare.</p> <p>In condizioni reali di guida, l'utente adotta infatti una velocità consolidata e ripetibile, calibrata su criteri di sicurezza, comfort e sostenibilità cognitiva, che si attesta su valori inferiori alla VFL. Di conseguenza, la VFL va considerata un valore teorico e non rappresentativo dell'esperienza tipica di viaggio. Al contrario, il tempo tipico di percorrenza, costruito su serie storiche e corretto per fattori stagionali e livelli di domanda, rappresenta un benchmark realistico, prevedibile e coerente con le aspettative medie dell'utente. Pertanto, lo scostamento indennizzabile deve essere calcolato rispetto al tempo tipico e non rispetto a condizioni ottimali eccezionali.</p> <p>Il dato dello "scostamento orario da cantiere" ad oggi non risulta tecnicamente calcolabile dai concessionari con gli attuali sistemi installati sulle infrastrutture autostradali, dal che deriverebbe una sua costante sostituzione con il dato del semplice "scostamento orario" di cui alla definizione 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 incentivante prevedendo, una riduzione del rimborso dovuto agli utenti nel caso di cantieri "virtuosi" realizzati con modalità da non influire (o influire in maniera limitata) sui tempi di percorrenza effettivi. Inoltre, riprendendo quanto indicato dall'Autorità nella Relazione illustrativa alle pagg. 37-38, si evidenzia che l'utilizzo di provider esterni nell'ambito della stima dei tempi di percorrenza effettivi fornisce un valore approssimativo medio senza distinzione tra tipologie di veicoli (leggero e pesante).</p>
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)	<p>Misura 8-bis (Mecanismo di rimborso del pedaggio in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura)</p> <p>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> <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 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.</p>		<p>Si richiama di seguito quanto già evidenziato nelle definizioni di cui alla Misura 2, lettera gg).</p> <p>Date le ripercussioni critiche sugli equilibri economico-finanziari del PEF generate dall'applicazione della delibera in questione, si richiede nuovamente (come già evidenziato in occasione della consultazione per la Delibera 49/2025) di escludere dal perimetro dei cantieri quelli di investimento (Capex) della Concessionaria, concordati con il MIT nell'ambito del PEF allegato all'Accordo di Cooperazione sottoscritto tra l'Ente Concedente e i soci Regione Friuli Venezia Giulia e Regione Veneto (nell'ambito della gestione in house della concessione autostradale), effettuati necessariamente in presenza di traffico e volti a migliorare la circolazione dell'utenza in termini di sicurezza, scorrevolezza, capacità e incrementativi del valore del cespite.</p> <p>A titolo di esempio, per una simulazione di impatto della delibera, si cita il caso del cantiere per l'allungamento a tre corsie del tratto tra Portogruaro e San Donà di Piave sulla A4 Trieste-Venezia (allungamento incluso tra le opere strategiche della Legge Obiettivo 443/2001, finalizzato alla risoluzione dello stato di emergenza della A4 e attratto alla competenza realizzativa di un Commissario straordinario). I lavori, già affidati a General Contractor e - secondo cronoprogramma ad oggi - in avvio nel 2027 a valle della progettazione esecutiva in corso, interesseranno oltre 25 chilometri collocati nel cuore della rete per 5 anni di realizzazione (nell'ipotesi di un PEF approvato in tempi rapidi, viceversa di 8 anni con 2 segmenti di cantiere da realizzare in serie) che comporterà la soppressione della corsia di emergenza e la riduzione della larghezza delle 2 corsie di marcia (componente di rimborso per indisponibilità dell'infrastruttura da metodo ART pari al 45%); le O/D (origine/destinazione) coinvolte dal cantiere hanno generato nel 2024 circa il 70% dei ricavi netti da traffico della concessionaria e sviluppato volumi pari a poco meno di 20 milioni di transiti. Ne deriva una potenziale erosione dei ricavi che per la sola componente di rimborso per indisponibilità (Rm,p) si misura in decine di milioni annui amplificata ulteriormente dalla componente di rimborso incrementale (transitoria o da scostamento dei tempi di percorrenza). Inoltre, le pratiche (richieste/reclami - presumibilmente non tutti fondati - e bonifici) da gestire per rimborsi non automatici (stimabili indicativamente nel 20% dei transiti) porta in campo volumi potenziali per il cantiere citato difficilmente gestibili dalla concessionaria.</p> <p>In primo luogo, si vuole ribadire 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 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'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.</p> <p>È vero che una configurazione di cantiere può richiedere un'attenzione maggiore alla guida; tuttavia, tale aumento del carico cognitivo è efficacemente mitigato dall'impegno della Concessionaria nell'assicurare un'adeguata informazione preventiva e una chiara intelligibilità del contesto di guida. A tal fine, la segnalazione delle condizioni di cantiere non si limita all'applicazione degli schemi minimi previsti dal DM 2002, ma viene integrata con strumenti informativi aggiuntivi (es. pannelli a messaggio variabile, preavvisi dinamici, alert sui canali digitali, il pattugliamento costante dei cd. Ausiliari della Viabilità...) finalizzati a garantire un elevato livello di consapevolezza dell'utente. Pertanto, in assenza di uno scostamento significativo del tempo di percorrenza rispetto ai valori tipici della tratta (corretti per stagionalità e livelli di domanda), la presenza del cantiere determina una mera variazione geometrica della piattaforma stradale, neutra rispetto all'esperienza di viaggio e non idonea a generare un effetto indennizzabile sotto il profilo economico.</p> <p>Fatto salvo quanto sopra, si fa inoltre presente come nel testo della misura manchi il pacchetto 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 tratte 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 riparto tra le diverse gestioni attraversate.</p> <p>Considerate le osservazioni di cui sopra, si segnala che anche tale opzione di calcolo risulta eccessivamente penalizzante, nonché in contrasto con il principio di proporzionalità alla base della misura 8.bis.1, che collega l'impatto delle limitazioni ai soli segmenti interessati dal cantiere. Infatti, rimborsare fino all'intero pedaggio di competenza della singola concessionaria equivalebbe a compensare anche tratti perfettamente fruibili e privi di qualunque riduzione della qualità del servizio. Pertanto si propone che il tetto massimo del rimborso dovrebbe essere riferito esclusivamente alla quota di pedaggio generata dai segmenti interessati dal cantiere.</p> <p>Inoltre, resta il tema di individuare la competenza dell'erogazione del rimborso complessivo all'utente, che potrebbe generare in capo a concessionarie di dimensioni ridotte ingenti uscite di cassa secondo le tempistiche stabilite dall'Autorità - in quanto si dovrebbe provvedere alla liquidazione di rilevanti quote anche non di competenza - con tempi di rientro dall'esborso al cliente - per effetto della restituzione da parte delle altre società concessionarie interconnesse per la quota parte di loro competenza - non coerenti con il mantenimento di un equilibrio di cassa.</p> <p>In merito alla configurazione geometrica del cantiere, non si comprende la posizione dell'Autorità nell'introdurre - diversamente dall'esclusione esplicitata nell'Analisi di Impatto della Regolazione della Delibera 49/2025 in entrambe le opzioni valutate R1 e R2 (pagg 33 e 34 del documento citato) - i cantieri che insistono solo sulla corsia di emergenza (ad esempio chiusura della meno corsia di emergenza penalizzata del 25% a pag 35/62 della Relazione illustrativa alla Delibera 160/2025) o che riducono la dimensione delle corsie di marcia (sempre nell'esempio appena citato, con ulteriore penalizzazione del 20%). Le misure compensate di mitigazione dell'impatto riportate a pag. 35/55 dell'AIIR della delibera 160/2025 (soglie di tempi di percorrenza e di ammontare minimo di rimborso pari a 10 centesimi di euro) appaiono largamente insufficienti a riequilibrare le distorsioni dell'opzione R2.</p> <p>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, poiché, 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 né diritto a rimborso) ovvero casi in cui un utente si imbatte in un cantiere installato successivamente alla sua entrata in autostrada (quindi con potenziale diritto a rimborso).</p> <p>Tale situazione di incertezza sarebbe poi peggiorata per tratti avvenuti su tratti facenti parte di sistemi semichiusi o aperti (inclusi pertanto tratti a libera circolazione come - nel caso della scrivente - per l'autostrada A28 tra le barriere di Portogruaro e Cordigliano, l'autostrada A34 dopo la barriera di Villesse, nonché sulla A57 per il tratto della tangenziale di Mestre successivo alla barriera di Venezia Est e in uscita della A4 in direzione Est, dopo la barriera di Trieste-Lisert), dove - data la loro natura - la presenza di un cantiere in un qualsiasi punto dell'autostrada garantisce, 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 transitò dell'utente, pertanto è impossibile anche conoscere se il relativo tragitto sia stato interessato o meno dalla presenza di un determinato cantiere.</p> <p>Si evidenzia inoltre che le tematiche relative al tracciamento dei veicoli e alla determinazione del percorso "reale" non costituiscono esclusivamente un tema di costi legati all'adeguamento della rete con sistemi di monitoraggio dedicati, ma rappresentano, soprattutto, una questione rilevante sotto il profilo della tutela della privacy. Tale aspetto è, ad oggi, oggetto di approfondimento nell'ambito dello sviluppo dell'APP unica di comparto.</p>
			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 tratti 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'utente.

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
	<p>3. Il rimborso Rp 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> <ul style="list-style-type: none"> a) per i percorsi fino a 30 km, indipendentemente dallo scostamento orario; 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; c) per percorsi di lunghezza superiore a 50 km, in presenza di uno scostamento orario Sp maggiore o uguale a 15 minuti <p>4. Ai fini di cui al punto 3:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) lo scostamento orario Sp per il percorso p, effettuato dall'utente è dato dalla somma degli scostamenti orari delle trate 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; 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'utente per la medesima tratta elementare m; c) l'impatto aggregato dei cantieri ICmp 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; d) l'impatto di ciascun segmento di cantiere è calcolato in funzione del numero di corsie di marcia occupate dal cantiere, e 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; f) la componente incrementale CPicant del rimborso Rp in funzione dei tempi di percorrenza è calcolata come rapporto tra lo scostamento orario da cantiere Spcant, 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 g) lo scostamento orario da cantiere Spcant, 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 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 Sp di cui alla precedente lettera a). 		<p>Premesso innanzitutto che gli scostamenti orari indicati nella misura non appaiono idonei ad identificare necessariamente il ritardo causato dal cantiere, i valori delle fasce chilometriche e temporali di scostamento orario, così come fissati nell'attuale previsione, non sembrano congruenti con le caratteristiche dei tratti che possono effettuarsi in ambito autostradale. Da un lato, infatti, la potenziale lunghezza di questi ultimi mal si addice al limite di chilometri indicato nelle tre fasce - che appare notevolmente basso per la realtà in questione - mentre da un altro lato non si ritiene corretto individuare una prima fascia a) che non preveda 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 di rimborso parametrato al ritardo del servizio reso.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
	<p>5. Qualora il concessionario non sia in grado di calcolare lo scostamento orario da cantiere Spcant, 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 CPicant del rimborso Rp è determinata, in via transitoria, come la sommatoria degli impatti di ciascun segmento di cantiere ICni 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).</p>		<p>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 CI alla sommatoria degli impatti geometrici di ciascun segmento di cantiere (ICni), se non che l'impatto geometrico del cantiere già è computato nel calcolo di Rm,p, e dunque determinare anche la CI in funzione degli IC sembrerebbe una duplicazione. In aggiunta, la determinazione transitoria della CI come sommatoria degli impatti dei singoli segmenti del medesimo cantiere introduce un'ulteriore distorsione: al crescere del numero di segmenti, l'impatto complessivo risulta amplificato, pur restando invariata la lunghezza e il disagio reale. Ne consegue che, oltre alla duplicazione già rilevata, la formula sovrasta l'indisponibilità, trattando come sommatoria ciò che dovrebbe essere una misura proporzionale e ponderata dell'effetto reale del cantiere.</p>
	<p>7. Ai fini del calcolo dello scostamento orario Sp e dello scostamento orario da cantiere Spcant di cui al punto 4, i concessionari:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) determinano e comunicano all'Autorità i valori di velocità a flusso libero, non superiori ai valori di velocità massima consentita, per tutte le trate 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 Teffm riferito alla tratta elementare m inclusa nel percorso p dell'utente, e del tempo medio di percorrenza effettivo Teffn 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; 		<p>Quanto al riferimento al flusso libero, si rimanda a quanto osservato in relazione alla misura 2.1 lettera ii), richiedendo di far riferimento al concetto di tempo medio.</p> <p>Come già detto in precedenza, allo stato, non risulta possibile la distinzione tra veicoli leggeri e pesanti.</p>

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
	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. 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		Come già riportato nelle osservazioni presentate in occasione delle precedenti consultazioni sulla materia, la maggior parte degli eventi da cui deriva un blocco del traffico attiene a casistiche particolarmente gravi e complesse che comportano necessariamente l'intervento di soggetti ed autorità terze al concessionario (VV.FF., soccorsi sanitari, autorità giudiziaria, ecc.) rispetto alle quali quest'ultimo non ha potere gestionale. Conseguentemente, non è possibile per il concessionario prevedere o influenzare la tempistica di risoluzione dell'evento (che spesso si protrae per un tempo molto superiore alle 2 ore indicate nello schema di delibera), così che appare ingiustificata ed illegittima una penalizzazione a suo carico (elemento ulteriormente aggravato dalla notevole rilevanza della penalizzazione stessa, oltruttro incrementata rispetto alla prima versione della misura contenuta nella delibera 49/2025). In aggiunta, si sottolinea come anche la presente previsione porterebbe potenzialmente ad applicazione di rimborzi ingiusti e/o non corretti in mancanza della esatta individuazione dell'effettivo percorso effettuato dall'utente (ad oggi non possibile): si potrebbe infatti generare - analogamente a quanto già detto per eventuali cantieri incontrati lungo il percorso - anomalie consistenti in mancati rimborsi (o in rimborsi al contrario non dovuti) verso utenti che non hanno seguito il percorso convenzionale preso in considerazione. Conseguentemente, si propone l'espunzione di tale fatispecie 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.
	Misura 8-ter (Modalità di rimborso)		
	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.		I tempi di attivazione della APP unica di comparto sono al di fuori del controllo e del potere decisionale della Concessionaria, in quanto strumento sviluppato a livello di settore attraverso AISCAT. In mancanza della APP unica, anche la previsione presente in Delibera relativa all'adeguamento delle eventuali APP delle concessionarie comporterebbe tempi di sviluppo ed implementazioni non compatibili con le tempistiche indicate, nonché investimenti su un adeguamento destinato ad essere successivamente soppiantato dalla APP unica. In assenza della APP unica risulta comunque impossibile la gestione dei percorsi interconnessi (da agosto 2026). Inoltre, in assenza di strumenti di comparto, la gestione delle richieste e degli utenti aventi automatico diritto (telepedaggio e carte) dovrebbe avvenire manualmente, con lo sviluppo in proprio di specifici algoritmi, con - dati gli ingenti volumi simulati - un impatto organizzativo di elevata entità, al fine anche di rispettare i tempi prescritti dalla Autorità nella gestione delle pratiche.
	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: 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; 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; c) negli altri casi, su richiesta dell'utente, a mezzo bonifico o carta bancaria, entro 10 giorni dalla richiesta.		Premesso che la misura è implementabile soltanto con lo sviluppo dell'APP unica di comparto e che l'orizzonte temporale per la realizzazione di essa - come già detto - non è compatibile con quanto stabilito dalla delibera in consultazione, le tempistiche previste per la corresponsione dei rimborsi, in particolare quelle inerenti ai transiti residui, sub lettera c), avvenuti senza utilizzo di telepedaggio o carta bancaria, appaiono troppo stringenti rispetto alle attività tecniche necessarie per il corretto processamento dei relativi dati. Da valutare anche l'impatto sui contratti esistenti con i service provider di telepedaggio (implementazione di flussi informativi per segnalazione degli eventi che generano rimborsi). In generale, come per altre forme di rimborso, deva valere il concetto della richiesta di erogazione da parte degli aenti diritto, opportunamente informati, in luogo dell'automatico previsto dalle misure in consultazione.
	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.		Analogamente a quanto osservato per il precedente punto 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. Per la fatispecie in questione, inoltre, la problematica è accentuata dalla necessaria ricostruzione e verifica del tragitto dichiarato dall'utente che il concessionario dovrebbe eseguire in mancanza di dati già inseriti nei propri sistemi (a differenza di quanto avviene nei casi di utenti registrati). Oltre a quanto sopra si vuole poi far presente come, per tutti i casi in cui non vengano utilizzate modalità elettroniche di esazione (telepedaggio, carte di pagamento) e quindi la dichiarazione dei dati relativi al transito autostradale sia lasciata all'utente, dovrebbe venire espressamente menzionato nella delibera il necessario requisito della presentazione da parte dell'utente stesso di idoneo titolo di viaggio, in mancanza del quale non sarà possibile procedere a eventuali rimborsi dovuti; senza il titolo di viaggio verrebbe infatti a mancare qualsivoglia prova dell'avvenuto transito. In ogni caso, l'impatto organizzativo (anche per lo sviluppo di un software di registrazione di tutte le richieste di rimborso pervenute nonché il cumulo dei rimborsi dovuti, oltreché in termini di risorse umane per la gestione di un sistema così complesso) per governare tutte le richieste che potrebbero essere avanzate - anche da chi non ha alcun diritto di rimborso - appare estremamente gravoso.
	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 (BDSMS) 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.		Quanto al riferimento al flusso libero, si rimanda a quanto osservato in relazione alla misura 2.1 lettera ii), richiedendo di far riferimento al concetto di tempo medio. Inoltre, quanto previsto dalla misura richiederebbe la presenza di sistemi di gestione software imponenti per poter trattare 24 mesi di dati con il dettaglio necessario.
Modifiche e integrazioni alla Misura 14 dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024 (Pubblicazione dei dati nel Portale dell'Autorità e disposizioni finali)	2. Dopo la Misura 14.4, sono aggiunte le seguenti Misure: «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: 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 ; b) per i percorsi p, effettuati dall'utente, indipendentemente dal punto di ingresso e di uscita, entro e non oltre il 1° agosto 2026 . 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 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 vorrebbe dire che la concessionaria - in attesa dell'APP unica che avrà tempi più lunghi rispetto alle tempistiche prospettive della delibera - dovrà darsi dal 1 aprile 2026 di un sistema proprio che comprende: un'algoritmo di calcolo ancorchè limitato a OD interne, un sistema di notifica e di archiviazione, una struttura organizzativa per gestire le singole pratiche - potenzialmente caratterizzate da volumi molto elevati nel caso della scrivente - dalla notifica/ricchezza fino al pagamento, con parte dei costi sostenuti per queste implementazione potenzialmente non coerenti con la successiva realizzazione della APP unica. In ogni caso, in assenza di APP unica, non si comprende come possano essere gestiti i percorsi interconnessi dal 1 agosto 2026. Tutto ciò senza considerare poi la necessità di prevedere che gli specifici investimenti da parte delle singole concessionarie dovranno essere riconosciuti dai rispettivi enti concedenti in sede di approvazione dei relativi PEF, in coerenza con i principi espressi anche da Codesta Autorità.
	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: a) il primo anno, nella misura del 100%; b) il secondo anno nella misura dell'80%; c) il terzo anno nella misura del 60%; d) il quarto anno nella misura del 40%; e) il quinto anno nella misura del 20%.		Posto che sarebbe opportuna una introduzione sperimentale del sistema di rimborso ART del pedaggio (qualsiasi esso sia), in modo da poter apprezzare gli impatti in termini di aumento di costi gestionali e di erosione dei ricavi, una nuova regolazione di settore che vada ad incidere su piani economico-finanziari relativi a concessioni già in essere - nel caso della scrivente in modo potenzialmente critico come detto in premessa con il commento alla misura 2.1gg) - 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 contenuti - 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 dell'ente 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 - a seguito di un adeguato periodo di sperimentazione - l'individuazione 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. Ciò potrebbe essere perseguito con l'attivazione di un apposito tavolo di confronto tra operatori del settore, Autorità e Ministero delle Infrastrutture e Trasporti in qualità di ente concedente.

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
	<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>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>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, nonchè la collocazione di una responsabilità 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.</p>