



Roma, 28 Ottobre 2025

Spett.le

Autorità di Regolazione dei Trasporti
Ufficio Conciliazioni e contenuto minimo
dei diritti degli utenti
Via Nizza, 230
10126 – Torino (TO)
pec@pec.autorita-trasporti.it

e, p.c.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto.
Direzione generale per le autostrade e la vigilanza sui contratti di concessione autostradale.

svca@pec.mit.gov.it

Oggetto: 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”*.

Ci riferiamo al procedimento in oggetto e, in particolare, alla **Delibera n. 160 del 3 ottobre 2025**, con la quale codesta Autorità ha posto in consultazione un ulteriore schema di atto

Autostrade per l'Italia SpA

Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento
da parte di Holding Reti Autostradali SpA
Sede Legale Via A. Bergamini 50 - 00159 Roma
T +39 06 43631 - F +39 06 43634090
autostrade.it - info@autostrade.it

Teleg. Autostrade Roma - Telex Autospa n. 612235
autostradeperitalia@pec.autostrade.it
Capitale Sociale € 622.027.000,00 i.v.
CF e P.IVA 07516911000 - CCIAA Roma 1037417

di regolazione sulla materia, concernente le misure afferenti al rimborso del pedaggio, in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura.

Tale Delibera segue una precedente fase di consultazione (rif. Delibera ART n. 49/2025) alla quale la scrivente ha preso parte attiva, al fine di fornire il proprio contributo alla definizione del quadro regolatorio in parola. Ciò, nella consapevolezza che la **regolazione sul tema dei rimborsi nel settore autostradale a pedaggio non è disciplinata dal diritto eurounitario - a differenza degli altri settori di trasporto - né trova riscontro in precedenti esperienze maturette in ambito europeo**. Da tale assoluta novità deriva l'esigenza di una costante e proficua interazione, anche in quest'ultima fase, per realizzare un sistema equo e proporzionato verso gli utenti, ma al contempo tecnicamente applicabile in tempi contenuti e sostenibile da parte degli operatori autostradali.

Nel merito del nuovo schema di regolazione proposto, la scrivente rileva con favore l'attenzione con la quale l'Autorità ha valutato molte delle proposte avanzate in sede di consultazione sullo schema di cui alla Delibera 49/2025 tra cui, in particolare, la previsione che i costi sostenuti dalle concessionarie per l'implementazione e la gestione del sistema dei rimborsi possano essere riconosciuti in ambito tariffario. Del pari, accogliamo con favore e riteniamo molto importante l'orientamento espresso dall'Autorità di prevedere il riconoscimento in favore degli utenti autostradali di rimborsi commisurati soprattutto ai disagi effettivamente subiti in termini di tempo perso. Proprio in questa logica, che riconosce e valorizza la centralità dell'utente autostradale, si inserisce, come noto, l'iniziativa del *Cashback*, già adottata da Autostrade per l'Italia, prima esperienza in tal senso nel nostro Paese e in Europa.

In quest'ottica, a seguito di un'attenta analisi del nuovo schema di regolazione, sottponiamo alla Vostra attenzione talune **osservazioni e proposte di riformulazione**, riportate nel dettaglio nel documento allegato alla presente e articolato secondo il *format* di cui all'Allegato B alla Delibera 160.

La scrivente, consapevole della necessità di addivenire in tempi rapidi a una soluzione condivisa, ha ritenuto utile focalizzare l'attenzione su alcuni **punti di interesse prioritario** – di seguito riportati – affinché codesta Autorità possa individuare un modello regolatorio in grado di contemperare gli interessi di tutti gli *stakeholder* coinvolti. Tale approccio consentirebbe, a nostro avviso, di avviare prontamente il sistema dei rimborsi, prevedendo una prima fase di attuazione, sulla quale si avrà modo di ritornare nel prosieguo, durante la quale valutare eventuali affinamenti e opportunità di miglioramento.

* * *

1. 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, in linea generale, che gli importi erogati ai fini del rimborso non possano essere recuperati dai concessionari tramite il pedaggio. In deroga a tale previsione, per le sole concessioni vigenti, codesta Autorità prevede un sistema di recupero in tariffa limitatamente ai primi 5 anni di applicazione, secondo un criterio decrescente. A partire dal sesto anno, quindi, viene posto a carico del gestore (anche per le concessioni in essere) l'intero importo dei rimborsi erogati agli utenti.

Tale impostazione risulta non condivisibile per un duplice ordine di ragioni.

- I. Come già rappresentato¹, 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 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 al contempo determinare una penalizzazione a carico del concessionario.
- II. L'impostazione proposta dalla Delibera, prevedendo, in sostanza, un'ipotesi di responsabilità oggettiva della concessionaria, dovrebbe almeno garantire la neutralità di impatto della nuova disciplina rispetto all'equilibrio della concessione definito in sede convenzionale. Al riguardo, sarebbe quindi 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 definite, nel provvedimento finale, tempistiche congrue rispetto a tale esigenza.

La scrivente propone che nel corso della fase di prima attuazione del sistema dei rimborsi vengano identificate le specifiche casistiche, relative alla gestione dei cantieri, che configurano una responsabilità oggettiva del concessionario rispetto al disagio sofferto dall'utente. Con esclusivo riferimento a tali specifiche casistiche, si potrebbe determinare la quota di rimborso da porre a carico del concessionario.

2. 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

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

¹ A titolo esemplificativo, *cfr.* nota ASPI prot.20011 del 3/11/2023 e Resoconto ART su incontro del 18 gennaio 2024, entrambi allegati alla presente.

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.

In merito si segnala che, come già più volte rappresentato anche nell’ambito delle precedenti consultazioni, il concetto velocità a flusso libero è destinato a restare un concetto teorico, utile per fornire le informazioni di viaggio all’utente *in itinere*, ma non appare criterio rispondente alla finalità perseguita dalla Delibera 160 (calcolo del rimborso). Infatti, come noto, il veicolo in transito lungo l’autostrada può registrare rallentamenti dovuti non solo ai cantieri, ma anche ad elementi “fisiologici” caratterizzanti il viaggio autostradale, quali i comportamenti di guida, intesi come scelte soggettive riguardanti il viaggio (es. soste per ristoro, carburante, riposo etc.) e le condizioni variabili sia meteorologiche, sia di traffico.

Ciò premesso, in un’ottica di fattiva collaborazione, la scrivente propone un criterio che, allo scopo di perseguire le finalità del quadro regolatorio proposto, calcoli il rimborso tenendo conto del **tempo caratteristico di viaggio tra una origine e una destinazione autostradale (OD)**². Questo dato, di cui dispongono tutte le concessionarie – espressamente contemplato nel contratto di interconnessione – e dettagliatamente illustrato nel documento allegato alla presente, può costituire, a nostro avviso, un utile parametro per qualificare il disagio realmente sofferto da un utente, tenendo conto della nota peculiarità del settore autostradale (separazione tra infrastruttura e veicolo).

3. Soglie di attivazione del meccanismo di rimborso di cui alla Misura 8 bis, punto 3, lett. a), b) e c) della Delibera n.132/2024, introdotta dalla Delibera n.160/2025

La Delibera prevede, per i percorsi superiori ai 30 km, specifiche soglie temporali di attivazione del meccanismo di rimborso, inteso come sommatoria tra rimborso da presenza di cantiere e rimborso generato dal ritardo (rif. Misura 8 bis, comma 3). Nel condividere tale impostazione, riteniamo che **anche per i percorsi inferiori ai 30 km debba essere applicata una soglia di attivazione**. Infatti, anche per tali percorsi si riscontrano casi in cui la sola presenza di cantieri non genera alcun impatto temporale rilevante per gli utenti in termini di ritardo. Pertanto, l’applicazione di tale rimborso si tradurrebbe in una mera penalizzazione per il concessionario, in senso peggiorativo rispetto alla logica sottesa alla previsione, di cui alla Delibera 49/2024, che escludeva del tutto il rimborso in presenza di cantieri notturni (dalle 22:00 alle 6:00) in quanto privi di significativo impatto sui tempi di percorrenza.

Fino alla situazione paradossale di alcuni concessionari autostradali che, avendo una rete di estensione inferiore ai 30km (vedi Tangenziale di Napoli S.p.A) si vedrebbero

² Dati di esazione su percorso convenzionale su sistema chiuso (entrata/uscita); per sistema semichiuso tempi medi rilevati da provider terzi

sistematicamente penalizzati ogni qual volta fosse presente un cantiere anche in assenza di impatti temporali rilevanti per gli utenti in termini di ritardo.

Inoltre, riguardo alle soglie temporali di cui alla Misura 8 *bis*, comma 3, lett. *b*) e *c*), le stesse risultano particolarmente severe. Si propone pertanto di avviare il sistema fissando delle soglie iniziali, da rimodulare successivamente, dopo un periodo efficace di osservazione, in un'ottica di progressivo miglioramento. Nel documento allegato, sono riportate le soglie iniziali proposte per tutte le fattispecie di percorso di cui alla Misura 8 *bis*, comma 3.

* * *

Come già evidenziato, i tre punti sopra elencati rappresentano, per la scrivente, **elementi di cruciale importanza per una ottimale applicazione delle misure**, che auspichiamo possano essere valutati con favore da codesta Autorità, nell'ambito della consultazione avviata.

Sulla base di tali presupposti, potrebbe essere previsto in fase di avvio un **periodo di prima applicazione del nuovo sistema di rimborso**, anche al fine di garantire il necessario coinvolgimento dell'Ente concedente e dell'intero comparto. Tale periodo, di durata non inferiore a 18/24 mesi – in ogni caso successivi ad una prima fase di necessaria implementazione di procedure e sistemi - consentirebbe di avviare tempestivamente il sistema dei rimborsi, nonché di valutare gli impatti della nuova regolazione su tutti gli stakeholder coinvolti. A tale fase di prima applicazione dovrebbe applicarsi la clausola di piena recuperabilità in tariffa degli effetti del sistema di rimborso, che la delibera 160 limita invece al primo anno. La fase di prima applicazione potrebbe così fornire elementi di possibile affinamento del modello anche al fine di garantire analisi di impatto puntuali e trasparenti, a garanzia di sostenibilità ed efficacia del sistema.

A tal fine, si propone di istituire un tavolo tecnico permanente costituito da codesta Autorità, dagli Enti concedenti, dalle concessionarie e dall'associazione di settore (Aiscat), onde individuare, nel corso del periodo di prima applicazione, eventuali necessari correttivi e affinamenti. Questi ultimi potrebbero essere oggetto di una nuova fase di consultazione pubblica, volta ad aggiornare, ove necessario sulla base delle analisi di impatto, il modello e a renderlo pienamente rispondente alle caratteristiche del trasporto autostradale, nel pieno rispetto delle finalità perseguitate dalla regolazione dei diritti minimi degli utenti.

Si rinvia al documento allegato per i dettagli.



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

Direzione Affari Regolatori

Direttore
(Andrea Oglietti)



Documento sottoscritto digitalmente

Allegati:

- File compilato secondo il *format* di cui all'All. B Delibera 160/2025
- Nota ASPI prot.20011 del 3/11/2023
- Resoconto ART su incontro del 18 gennaio 2024
- Allegato Tecnico Delibera ART n.160/2025

Allegato Tecnico Delibera ART n.160/2025

1. Introduzione	3
2. Calcolo scostamento orario	4
2.1 Limiti della velocità a flusso libero	4
2.2 Proposta metodologica - Definizione di Velocità Caratteristica del Viaggio (Vcv)	5

1. Introduzione

Il presente documento è stato redatto con l'obiettivo di proporre soluzioni atte a procedere all'avvio del sistema dei rimborси definito dalla Delibera 160/2025.

Come già evidenziato nella nota che accompagna l'Allegato B alla consultazione della sopra citata Delibera, Autostrade per l'Italia (ASPI) ha individuato alcuni elementi di cruciale importanza per una ottimale applicazione delle misure, auspicando che possano essere valutati con favore, da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (Autorità), nell'ambito della consultazione avviata.

Sulla base di tali presupposti, ASPI propone un **periodo di prima applicazione del nuovo sistema dei rimborси**, durante il quale potranno essere individuati e introdotti affinamenti del modello. Tale periodo, di durata non inferiore a 18/24 mesi, consentirebbe di avviare già da subito il sistema dei rimborси, nonché di valutare gli impatti della nuova regolazione su tutti gli stakeholder coinvolti. Fondamentale, a nostro avviso, è l'istituzione di un tavolo tecnico permanente, costituito dall'Autorità, dagli Enti concedenti, dalle concessionarie e dall'associazione di settore (Aiscat).

A conclusione del periodo di prima applicazione, individuati e risolti i correttivi di natura tecnico-regolatoria, suggeriamo l'avvio di un'ulteriore fase di valutazione di impatto della regolazione, alla quale potrebbe seguire, in coerenza con i principi generali in tema di partecipazione procedimentale e con la prassi utilizzata da codesta Autorità, una **nuova fase di consultazione pubblica, volta a consolidare i correttivi individuati nel corso della fase di prima applicazione**.

2. Calcolo scostamento orario

Il presente allegato tecnico fornisce evidenze empiriche e proposte metodologiche in merito alle criticità relative all'utilizzo della **Velocità a Flusso Libero (VFL)** come parametro di riferimento per il calcolo degli scostamenti orari previsti dalla Misura 8-bis.

In particolare, si evidenzia:

1. L'**inadeguatezza della VFL** come parametro teorico non rappresentativo dei comportamenti reali di guida;
2. La necessità di adottare una **Velocità caratteristica del Viaggio (Vcv)** ricavata da dati statistici effettivi.

2.1 Limiti della velocità a flusso libero

La VFL rappresenta una condizione teorica che non tiene conto di condizioni esogene non dipendenti dal concessionario e possono alterare significativamente le reali condizioni di fluidità, ad esempio:

- Condizioni di traffico intenso particolarmente rilevanti nelle fasce di punta, in prossimità di aree metropolitane;
- Condizioni meteo, come ad esempio in caso di pioggia o nebbia in cui il Codice della Strada prevede una riduzione della velocità;
- Soste volontarie dell'utente che assumono carattere prevalente all'aumentare della lunghezza del viaggio (ad esempio: soste per il rifornimento di carburante) e per talune categorie di veicoli (si pensi alle soste che per legge devono rispettare gli autotrasportatori);
- Abitudini di guida degli utenti che, indipendentemente dai limiti massimi, possono adottare condotte di guida più o meno caute.
-

2.2 Proposta metodologica- Definizione di Velocità Caratteristica del Viaggio (Vcv)

Si propone di sostituire la velocità a flusso libero con una **Vcv** definita come:

Per sistemi chiusi:

- Per ciascuna Origine-Destinazione, il Tempo Caratteristico di Viaggio (Tcv) è ricavato statisticamente dai dati di esazione dell'anno precedente intesi come il tempo intercorso tra la data-ora alla stazione d'ingresso (Origine) e la data-ora alla stazione di uscita (Destinazione) usando valori di riferimento pari ad un percentile rappresentativo (come, ad esempio, l'**85° percentile** della distribuzione delle velocità effettive).

La Vcv è ottenuta come il rapporto tra i km effettivi tra la stazione di Origine e Destinazione del percorso “convenzionale” ed il Tcv ottenuto come sopra.

Per sistemi semi-chiusi:

- Velocità media ricavata da dati di **provider certificato** per ciascuna tratta elementare.

Si sottolinea che tale metodologia consentirebbe di determinare Vcv per categorie di traffico riconducendole alle classi di pedaggio. Cosa altrimenti non possibile con le attuali tecnologie come più volte richiamato.

A conferma della proposta sopra riportata, è stata condotta un'analisi su un **campione significativo** riferito ad alcuni percorsi Origine-Destinazione (O/D) elaborando dati rilevati alla rete a pedaggio chiusa, confrontando:

- Velocità effettive degli utenti (dai dati di esazione)
- Velocità a flusso libero teorica stimata

L'analisi ha coperto percorsi di diversa estensione chilometrica, in particolare si riportano di seguito 4 esempi con i dati riferiti alle O-D del 2024:

- Cavenago-Milano est: 11,8 km
- Ferentino – Colleferro: 25,3 km
- Milano sud – Napoli nord: 729,5 km
- Milano sud – Taranto nord: 915,1 km

In tutti i casi si evince che la Velocità a flusso libero risulta significativamente distante dalle velocità caratteristiche di percorrenza ed invece registrano un'ampia variabilità in relazione alla lunghezza del percorso ed classe di pedaggio.

DELIBERA 160/2025	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)		
1. 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 applicabile. Per i cantieri mobili si considera la lunghezza media pesata sul tempo di permanenza del cantiere nella fascia oraria di percorrenza dell'utente;	gg) lunghezza del cantiere o del segmento di cantiere: è la lunghezza calcolata tra il primo segnale di passaggio obbligatorio (Fig. II 82/a o 82/b Art. 122) del cantiere o del primo segmento di cantiere e la segnalazione stradale di fine del cantiere o dell'ultimo segmento di cantiere, effettuata in conformità alla normativa tecnica applicabile. Per i cantieri mobili si considera la lunghezza media pesata sul tempo di permanenza del cantiere nella fascia oraria di percorrenza dell'utente;	Come già specificato nelle osservazioni formulate nel corso delle precedenti consultazioni pubblicate sulla materia, ai fini del calcolo della lunghezza del cantiere non si ritiene corretto fare riferimento alla segnalazione stradale di inizio cantiere (solitamente cartello di preavviso posto a 700 m), che non impatta sulla fluidità del traffico, ritenendo invece corretto il punto di effettivo restrimento della carreggiata. Sarebbe invece corretto calcolare la lunghezza tra il primo segnale di posizione e la segnalazione stradale di fine del cantiere o dell'ultimo segmento di cantiere, effettuata sempre in conformità alla normativa tecnica applicabile. Inoltre, si fa notare come per quanto riguarda la definizione di "Lunghezza tratta elementare" (non presente nello schema messo in consultazione ma inclusa nella delibera 132/2024 su cui si sta andando ad integrare) andrebbe considerata la lunghezza fisica (ossia dal km di inizio al km di fine tratta) e non quella pedagiata che comprende, invece, anche tratti ulteriori come ad esempio le adazioni. Quanto alla nuova inclusione dei cantieri mobili nell'ambito della delibera, deve segnalarsi come per loro intrinseca natura questi ultimi mai si addicono ad essere presi in considerazione nell'applicazione della maggior parte delle misure, data la loro limitata estensione ed impatto minimale se non addirittura nullo sul traffico (unito al fatto che la smobilizzazione di tali cantieri in caso di turbativa può essere effettuata in brevissimo tempo) nel calcolare la lunghezza media di questa tipologia di cantieri considerata anche l'onere operativo a carico della concessionaria per rilevare ed elaborare dati che con ogni probabilità avrebbero impatti irrilevanti.
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;		ASPI, pertanto, propone di lasciare i soli cantieri fissi che impattano la capacità dell'infrastruttura e rinviare l'applicazione della misura circa i) cantieri mobili ii) cantieri di Flesso, Emergenza o "larghezza corsie" al termine del periodo di prima applicazione. A riguardo ASPI si impegna a far data dalla pubblicazione del provvedimento finale ad avviare una attività di monitoraggio circa l'impatto della misura così come proposta nella Delibera 160 (quindi includendo in tale monitoraggio cantieri mobili ii) cantieri di Flesso, Emergenza o "larghezza corsie") ad esito delle quali verranno individuate, dal tavolo tecnico permanente, le migliori modalità di applicazione.
ii) scostamento orario: è la differenza tra il tempo medio di percorrenza effettivo e il tempo di percorrenza alla velocità a flusso libero;	ii) scostamento orario: è la differenza tra il tempo medio di percorrenza effettivo e il Tempo caratteristico di Viaggio ; (vedi allegato tecnico)	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 impiedimenti, 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). Maggiormente coerente con la specificità del settore sarebbe invece far riferimento al concetto di tempo medio di viaggio da origine a destinazione (O/D), inteso come ottenuto su un valore percentile adeguato e ricavato dai dati di pedaggio esistenti. Tale metodologia terrebbe in debita considerazione gli effetti derivanti da fuso veicolare caratteristico (condizioni morfologiche della tratta e la prossimità di centri urbani e poli industriali), dalle condizioni atmosferiche, dalle fascie temporali e dalle abitudini di guida/tempi di sosta, nonché costituirebbe un approccio applicabile per ogni tipologia veicolare. Avrebbe inoltre il vantaggio di poter essere applicabile anche alle tratte semichiusure, introducendo criteri di assimilazione tra tratte simili. I dati sono nelle disponibilità di tutte le concessionarie perché fanno riferimento a sistemi di esazione così come disciplinati dalla convenzione di interconnessione del 1992. Ad oggi non è possibile calcolare i tempi di percorrenza (e quindi lo scostamento orario) per tratta elementare basandosi sui dati di transito effettivi (non presente percorso reale). I dati dei tempi di percorrenza per tratta elementare possono essere considerati senza distinzione per tratta elementare usando un provider terzo auspicabilmente condiviso e comune a tutto il comparto (per logiche e modalità di rielaborazione). ASPI propone: a) di modificare la definizione di scostamento orario eliminando il riferimento alla velocità a flusso libero, in quanto: - manca un metodo di calcolo omogeneo e condiviso tra tutti i concessionari; - tale parametro non rispecchia i comportamenti reali di guida (soste, stile di guida variabile); b) di definire lo scostamento come differenza tra il tempo medio effettivo e un tempo caratteristico di riferimento calcolato su base statistica: - per sistemi chiusi: mediante elaborazione entrata/uscita da dati di pedaggio, per percorsi Origine-Destinazione, mediante dati di provider terzi certificati per la rilevazione per tratta elementare - per sistemi semi chiusi: mediante dati di provider terzi certificati.
c		ASPI, pertanto, propone di eliminare il concetto di Velocità a flusso libero per le motivazioni sopra indicate e considerare un dato medio di percorrenza calcolato Tempo caratteristico di viaggio . Al termine del periodo di prima applicazione e a seguito di una attività di monitoraggio sull'impatto della misura così come proposta da ASPI valutare, all'interno del tavolo tecnico permanente, le migliori modalità di applicazione tra cui l'adozione di un provider terzo comune con metodologie standardizzate Si allega documento tecnico
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 susistono 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».		
Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte in merito alle modifiche alla Misura 5.6 dell'Allegato "A" alla delibera n. 132/2024.		
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>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'utenza, appare come una penalizzazione del tutto ingiustificata ed illegittima: equivale, nella pratica, a penalizzare il gestore per star adempiendo correttamente ai propri obblighi derivanti dal contratto di concessione.</p> <p>Fatto salvo quanto sopra, si fa inoltre presente come nel testo della misura manchi il pacifco 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 tragitti che interessano più concessionari, nel qual caso, l'applicazione del sistema ipotizzato da ART potrebbe generare rimborsi a carico di una singola concessionaria maggiori rispetto alla quota di pedaggio di sua competenza.</p> <p>A tal proposito si propone:</p> <p>A) $R_c \leq 100\%$ del pedaggio incassato dal singolo concessionario;</p> <p>B) mantenendo $R_p \leq 100\%$ del totale, con ripartizione proporzionale tra gestori se necessario.</p> <p>In tal modo, il rimborso R_c erogato da ogni concessionario sarebbe vincolato ad un massimo del 100% del pedaggio relativo alla propria tratta di competenza, evitando che un concessionario possa trovarsi a rimborsare una somma maggiore a quella del ricavo da pedaggio ed i connessi squilibri tra concessionari.</p> <p>ASPI chiede all'Autorità di tener conto della proposta sopra indicata ovvero di individuare soluzioni idonee a garantire un sistema equilibrato non solo a beneficio dell'utente ma anche in termini di proporzionalità degli oneri a carico delle concessionarie (in particolare di quelle di minore dimensione).</p> <p>Inoltre si fa presente che la definizione di tratta elementare presenta delle necessità di puntualizzazione, infatti oltre ad avere combinazioni stazioni-barriera le tratte elementari fanno riferimento anche a segmenti tra 2 allacciamenti (es. Alt. A1-A22). Si propone di integrare la definizione includendo anche i segmenti delimitati da: barriere di esazione, combinazioni stazione-barriera e allacciamenti tra diversi rami autostradali.</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>Per garantire maggiore tutela dell'utente, si propone di integrare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sistemi chiusi - percorsi alternativi equipollenti: quando esistono percorsi alternativi con pedaggio equivalente (es. Variante di Valico/Panoramica), considerare ai fini del rimborso il percorso più favorevole all'utente, ossia quello con maggiore presenza di turba/tempi di transito calcolate; 2. Sistemi aperti e semi-chiusi: applicare il medesimo criterio di favore, considerando tutti i percorsi possibili coerenti con i transiti rilevati presso stazioni/barriere; 3. Uniformità dei dati: per sistemi aperti/semi-chiusi, utilizzare univocamente dati di un provider certificato comune per ogni tratta elementare, garantendo omogeneità e verificabilità. 	
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>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 50 km, in presenza di uno scostamento orario S_p maggiore o uguale a 15 minuti;</p> <p>b) per percorsi di lunghezza superiore a 50 km e fino a 100 km, in presenza di uno scostamento orario S_p maggiore o uguale a 20 minuti;</p> <p>c) per percorsi di lunghezza superiore a 100 km e fino a 250 km in presenza di uno scostamento orario S_p maggiore o uguale a 30 minuti;</p> <p>d) per percorsi di lunghezza superiore a 250 km in presenza di uno scostamento orario S_p maggiore o uguale a 45 minuti.</p>	<p>Gli scostamenti orari indicati nella misura non appaiono idonei ad identificare necessariamente il ritardo causato dal cantiere (in quanto potrebbero essere determinati da una scelta dell'utente di andare ad una velocità inferiore a quella presa in considerazione), i valori delle fasce chilometriche e temporali di scostamento orario così come come fissati nell'attuale previsione, non sembrano congruenti con le caratteristiche dei tragitti che possono effettuarsi in ambito autostradale. Da un lato, infatti, la potenziale lunghezza di questi ultimi mai 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 rimborso paratato al ritardo del servizio reso.</p> <p>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 minime/nullo per gli utenti data la brevità del tragitto.</p> <p>Per quanto sopra esposto:</p> <p>ASPI propone che per tutte le fasce chilometriche sia prevista l'attivazione del rimborso in conseguenza di un disagio significativo in termini di tempo perso. Infatti vanno considerate le variabili delle soste dell'utente e del suo stile di guida, quindi va escluso il concetto di velocità a flusso libero (vedi 1. Alla Misura 2.1, ii). Inoltre, si propone che il rimborso si attivi - al di là delle altre percorrenze km che verranno discretizzate con un ritardo coerente con le reali condizioni e dati disponibili degli utenti (no flusso libero) - per effetto di un ritardo di almeno 15 minuti, base minima del concetto di ritardo che l'utente è disposto ad accettare e che tende ad escludere in larga parte condotte e comportamenti di guida, volti a ridurre la velocità per maturare il diritto al rimborso, che minano la sicurezza della viabilità stradale.</p>

<p>4. Ai fini di cui al punto 3:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 e 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; 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; l'impatto aggregato dei cantieri $IC^{*,m,p}$ è calcolato come sommatoria del prodotto tra gli impatti di ciascun segmento di cantiere, moltiplicati per la lunghezza del segmento, e per il coefficiente di durata del cantiere; 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; 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; la componente incrementale $Cl_{p,cant}$ del rimborso R_p in funzione dei tempi di percorrenza è calcolata come rapporto tra lo scostamento orario da cantiere \bar{S}_p 		<p>Per quanto riguarda il riferimento alla velocità a flusso libero, si rimanda alle osservazioni di cui alla misura 2.1 lettera ii), chiedendo di introdurre il concetto del Tempo caratteristico di viaggio. Per quanto riguarda invece la differenziazione per tipologia veicolare leggero/pesante, di cui alle lettere a) e g) in commento, si ribadisce l'impossibilità di ottenere una simile distinzione attraverso i sistemi tecnologici ad oggi utilizzati dai concessionari. Per tale implementazione sarebbero necessari ingenti investimenti, da includere necessariamente all'interno dei PEF. Oltre tutto, si fa presente come anche i dati forniti sulla base della circolare MIT. 4453 del 23/02/2023, citata nella relazione illustrativa (cfr nota 37 pag. 37), siano elaborati sulla base della classificazione asse/sagoma dei veicoli ai fini del calcolo del pedaggio e sia basata su elementi diversi da quelli indicati nelle lettere a) e g). Quanto alla lettera g), e in particolare alla nozione di "scostamento orario da cantiere", si richiamano le osservazioni di cui alla lettera jj) della misura 2.1. Infine, si evidenzia che la componente incrementale del rimborso dovuta alla presenza di cantieri è calcolata, secondo la Delibera ART, in funzione del tempo di percorrenza a flusso libero e non considera che invece il limite di velocità in presenza di cantiere è dettato dal disciplinare cantieri.</p> <p>ASPI dunque evidenzia le seguenti criticità metodologiche e operative e le relative proposte (con riferimento ai punti 1,2 e 3):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Scostamento per singolo cantiere non rilevabile: impossibile isolare il ritardo del singolo cantiere da congestione, incidenti e meteo. Si propone calcolo solo a livello di tratta elementare; 2. Velocità a flusso libero priva di metodologia: manca definizione omogenea. Si propone l'uso di tempi caratteristici su base statistica da dati di esazione/provider; 3. Discriminazione leggeri/pesanti impossibile per tratta elementare: con i dati attuali non è possibile. Si propone tempo caratteristico unico (non potendo distinguere il tipo veicolo per tratta elementare anche utilizzando i dati di esazione); 4. Limitazione tipologie cantieri: escludere cantieri mobili e di flesso/emergenza/ristretto numero corsie che non impattano la capacità 5. Rischio conteggio soste personali: l'uso di dati del singolo utente può attribuirsi ai cantieri soste volontarie o stile di guida individuale se non si tiene in considerazione un'altra fonte dati (provider per tratte elementari); 6. Percorso reale non rilevabile: impossibile determinare percorso effettivo per tratta elementare del singolo utente.
<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 $Cl_{p,cant}$ del rimborso R_p è determinata, in via transitoria, come la sommatoria degli impatti di ciascun segmento di cantiere $IC_{n,i}$ presente sul percorso dell'utente, fino al completamento dell'adeguamento dei sistemi, da effettuarsi entro il termine di cui dalla Misura 14.5, lettera b).</p>	$Cl_{p,cant} = \sum_{i=1}^S IC_{n,i}$	<p>Il significato della formula proposta nella misura 8bis.5, che dovrebbe servire a determinare in via provvisoria la componente incrementale del rimborso (il ritardo) non appare chiaro. La formula prevede di equiparare la Cl alla sommatoria degli impatti geometrici di ciascun segmento di cantiere ($IC_{n,i}$), se non che l'impatto geometrico del cantiere già è computato nel calcolo di $R_{m,p}$, e dunque determinare anche la Cl in funzione degli IC sembrerebbe una duplicazione. Altresì, a fronte di alcune simulazioni matematiche effettuate, poiché il rimborso viene determinato come una moltiplicazione, si osserva che questa modalità di calcolo "provvisoria" porterebbe il rimborso stesso ad un incremento elevatissimo ed ingiusto rispetto alla risultanza della modalità di calcolo "standard".</p> <p>Pertanto si evidenzia le seguenti criticità e proposte:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Rischio di sovrastima: l'uso della sola componente statica ($IC_{n,i}$) in assenza di scostamento orario può generare rimborsi eccessivi con effetto "quadratico" ASPI propone la seguente metodologia per lo scostamento orario: <ul style="list-style-type: none"> - Per sistemi chiusi: calcolare da dati di pedaggio (per o-d); - Per sistemi semi-chiusi: utilizzare provider certificato; - Calcolare lo scostamento sia sul percorso totale che come somma delle tratte elementari - Applicare il minimo tra due valori per ridurre distorsioni da soste personali e comportamenti individuali; 2. Tempistiche: i termini di adeguamento previsti dalla Misura 14.5 risultano tecnicamente non realizzabili con gli attuali sistemi ASPI propone di rinviare l'efficacia della misura al termine del periodo di prima applicazione a seguito di una attività di monitoraggio circa l'impatto della misura così come proposta dalla quale verranno individuate, dal tavolo tecnico permanente, le migliori modalità di implementazione.
<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.</p>		
<p>7. Ai fini del calcolo dello scostamento orario \bar{S}_p e dello scostamento orario da cantiere $\bar{S}_{p,cant}$, di cui al punto 4, i concessionari:</p> <ol style="list-style-type: none"> determinano e comunicano all'Autorità i valori di velocità a flusso libero, non superiori ai valori di velocità massima consentita, per tutte le tratte elementari gestite e per tipologia di veicolo (leggero/pesante), informando ad ogni variazione di tale valore l'Autorità, tramite specifica relazione tecnica; per la rilevazione del tempo medio di percorrenza effettivo $T_{eff,p}$ riferito alla tratta elementare m inclusa nel percorso p dell'utente, e del tempo medio di percorrenza effettivo $T_{eff,n}$ 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; comunicano all'Autorità la metodologia di rilevazione dei tempi medi di percorrenza applicata e le relative fonti dati utilizzate, nonché ogni successiva eventuale variazione. 		<p>Non è stato ancora definito in che modalità deve essere computato il valore di velocità flusso libero; che come già ribadito ASPI rimanda a quanto già espresso al punto 2.1.ii). Come già precedentemente indicato non è disponibile il dato per leggeri e pesanti e ad oggi non esistono sistemi che permettano di tracciare il percorso reale dell'utente dunque non è possibile rilevare il tempo di percorrenza per singola tratta elementare dell'utente. Per tali ragioni ASPI auspica l'utilizzo di un produttore terzo condiviso e comune a tutto il comparto (per logiche e modalità di rielaborazione).</p>
<p>8. Nel caso di eventi perturbativi alla regolare circolazione che comportino situazioni di traffico bloccato, l'utente ha comunque diritto al rimborso del pedaggio relativo alla tratta o alle tratte elementari interessate dall'evento, pari almeno a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 50% nel caso di traffico bloccato di durata compresa tra 120 e 179 minuti; 75% nel caso di traffico bloccato di durata compresa tra 180 e 239 minuti; 100% nel caso di traffico bloccato di durata pari o superiore a 240 minuti. 		<p>Come già riportato nelle osservazioni svolte in occasione della precedente consultazione sulla materia, la maggior parte degli eventi da cui derivi 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 notevele rilevanze della penalizzazione stessa, oltretutto incrementata rispetto alla prima versione della misura contenuta nella delibera 49/2025).</p> <p>Conseguentemente, si propone l'espunzione di tale fattispecie dalla presente regolazione, o quantomeno se ne richiede il rinvio a separata, futura disposizione redatta a seguito di un tavolo di confronto con gli operatori del settore. ASPI, pertanto, propone di rinviare l'efficacia della misura 8bis - 8 al termine del periodo di prima applicazione a seguito di una attività di monitoraggio circa l'impatto della misura così come proposta dalla quale verranno individuate, dal tavolo tecnico permanente, le migliori modalità di implementazione.</p>

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 frutta.		
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.		
<p>Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte circa la Misura 8-bis.</p> <p>Si richiede, in particolare, di fornire indicazioni motivate in merito:</p> <p>(i) all'adeguatezza della soglia di scostamento orario individuata per l'applicazione del meccanismo ai percorsi superiori ai 30 km (10/15 minuti, a seconda della lunghezza del percorso), esprimendosi anche in merito alla possibilità, in alternativa alla formulazione proposta: (a) per percorsi fino a 30 km, di fissare una soglia di scostamento orario di 5 minuti, (b) di esprimere, indipendentemente dalla lunghezza del percorso, una soglia di scostamento orario in percentuale rispetto al tempo di percorrenza alla velocità a flusso libero (es. 30%), fermo restando una soglia di scostamento orario minimo non inferiore a 5 minuti e non superiore a 15 minuti;</p> <p>(ii) alla tipologia e valore delle variabili individuate;</p> <p>(iii) alle modalità per la determinazione dello scostamento orario e dello scostamento orario da cantiere.</p> <p>Si chiede altresì di indicare quali condizioni possono eventualmente determinare valori di velocità a flusso libero inferiori alla velocità massima consentita.</p> <p>])RI. p32 Occorre, tuttavia, tenere conto dell'esistenza di casi (si pensi a possibili percorsi in prossimità di grandi centri urbani, in assenza di itinerari che si possano ragionevolmente considerare alternativi) in cui gli utenti percorrono distanze molto brevi, magari in maniera ripetuta; per tale motivo la soglia di attivazione non è prevista per i percorsi di lunghezza fino a 30 km. La proposta è accompagnata da uno specifico sunto di consultazione, nel quale si richiede di evidenziare l'eventuale preferenza per la fissazione di una soglia, per i medesimi percorsi, pari a 5 minuti, ovvero per una soglia espressa in</p>		<p>In risposta alla richiesta di osservazioni sulla Misura 8-bis:</p> <p>ASPI evidenzia le seguenti criticità metodologiche e operative</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Inadeguatezza della velocità a flusso libero come parametro: i dati dimostrano che la maggior parte degli utenti viaggia a velocità inferiore alla velocità a flusso libero teorica stimata, rendendo tale parametro poco rappresentativo dei comportamenti reali; 2. Comportamenti individuali fortemente impattanti: soste, stile di guida, e necessità personali e condizioni meteo che incidono significativamente sui tempi di percorrenza, indipendentemente dalla lunghezza del percorso; <p>ASPI propone per calcolo velocità di riferimento una metodologia che garantisca coerenza tra i comportamenti effettivi e faciliti la verifica oggettiva degli scostamenti. Tale metodo prevede</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Sistemi chiusi: utilizzare come riferimento la velocità dell' 85° percentile ricavata dai dati di esazione dell'anno precedente per percorsi origine destinazione; b) Sistemi semi-chiusi: utilizzare velocità media aggregata da dati provider certificato; c) Considerare sempre il percorso più vantaggioso per l'utente ai fini del rimborso. <p>Vedere allegato Tecnico</p>
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>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 eccessivamente stringenti rispetto alle attività tecniche necessarie per il corretto processamento dei relativi dati.</p> <p>Sembra pertanto necessario procedere ad una rimodulazione dei termini in questione, ed a tal fine, in ottica propositiva, si riporta di seguito un'indicazione di tempi reputati sostenibili dal settore, suddivisi a seconda che il transito sia "regolare" (ossia completo di di tutti i dati necessari all'individuazione del tragitto) ovvero "irregolare" (mancanza di uno o più dati, es: origine e/o destinazione):</p> <p>TRANSITI REGOLARI</p> <p><i>Il rimborso di cui alla Misura 8-bis.1 è notificato agli utenti registrati tramite la App unica entro 20 giorni dall'effettuazione del viaggio, ed accumulato quale credito elettronico, da erogare al raggiungimento dell'importo minimo di 1 Euro:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>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;</i> <i>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;</i> <i>c) negli altri casi, su richiesta dell'utente, a mezzo bonifico o carta bancaria, entro 10 giorni dalla richiesta.</i> <p>TRANSITI IRREGOLARI</p> <p><i>Il rimborso di cui alla Misura 8-bis.1 è notificato agli utenti registrati tramite la App unica entro 45 giorni dall'effettuazione del viaggio, ed accumulato quale credito elettronico, da erogare al raggiungimento dell'importo minimo di 1 Euro:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>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 15 giorni;</i> <i>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 15 giorni;</i> <i>c) negli altri casi, su richiesta dell'utente, a mezzo bonifico o carta bancaria, entro 30 giorni dalla richiesta.</i> <p>La frequenza di invio dei flussi informativi da parte della concessionaria al servizio di telepedaggio dipende dall'infrastruttura tecnica messa a disposizione dai fornitori dei servizi di telepedaggio, che vanno necessariamente coinvolti. Il rimborso da parte dei service provider di telepedaggio non è attualmente previsto in nessuna delle attuali forme contrattuali, pertanto, sarebbe necessario stipulare degli accordi. L'interfaccia tecnica tra le concessionarie ed i fornitori di telepedaggio dovrebbe essere unica e standardizzata. Inoltre, la proposta dei 5 giorni potrebbe essere troppo limitata in reazione ai tempi di consolidamento transiti in carico alla Concessionaria, ai tempi di fatturazione dei service provider SET e di Legacy Telepass e a quelli di elaborazione dei sistemi bancari. Si consiglia pertanto un periodo di accumulo più ampio.</p> <p>Il rimborso su carta di credito richiede di registrare sulla app la targa ma non la carta. Il rimborso sarà effettuato sulla carta con cui è stato effettuato il pagamento del pedaggio (un rimborso di un pagamento digitale deve essere obbligatoriamente legato ad una transazione iniziale e alla carta che lo ha generato). Lo stesso cliente potrà pagare con più carte nel tempo ma l'eventuale rimborso del transito avverrà sulla singola transazione iniziale di riferimento.</p> <p>Considerando la mole di clienti che potrebbe registrarsi ed i vari sistemi IT che intercorrono tra la registrazione ed il pagamento del rimborso, comprensivo dei tempi dei sistemi bancari non legati alla concessionaria, potrebbe essere utile raggruppare i rimborsi in un periodo di accumulo più ampio dei 5/10 giorni indicati.</p> <p>ASPI, per l'esperienza maturata nell'iniziativa cashback, propone per esempio 4 periodi di accumulo all'anno.</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 ritegno 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>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 fatti specifiche 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). Tra l'altro attraverso il numero telefonico non sarebbe possibile verificare la titolarità del richiedente con un sistema di "Know Your Customer". Questi sistemi di verifica dei documenti non sono real time (necessitano di qualche minuto di elaborazione, nel migliore dei casi). Se il documento di identità non venisse riconosciuto, il cliente non è registrato e dovrebbe ripetere nuovamente la richiesta ripartendo da zero, con una esperienza di utilizzo non ottimale. Senza una registrazione non risulta possibile determinare e salvare la storia della posizione del cliente con tutto il suo storico. In sintesi, per i canali Web e App, ASPI anche in base alla propria esperienza, suggerisce la mandatorietà della registrazione.</p> <p>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.</p>	
4. Il concessionario è tenuto a fornire, su richiesta dell'utente che abbia percorso una o più tratta 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>Quanto al riferimento al flusso libero, si rimanda a quanto osservato in relazione all'ammisura 2.1 lettera ii), richiedendo di far riferimento al concetto di tempo caratteristico di viaggio.</p>
Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte circa le modalità di erogazione dei rimborsi descritte alla Misura 8-ter.2, e alla congruità delle tempistiche individuate. Si richiede di illustrare dettagliatamente le eventuali problematiche di carattere tecnico nell'applicazione della Misura, fornendo a tal fine ogni evidenza ed informazione utile, anche in relazione alle possibilità di utilizzare le modalità di scambio dei flussi informativi già in uso nell'ambito della Convenzione di interconnessione.		
Integrazioni alla Misura 14 dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024 (Pubblicazione dei dati nel Portale dell'Autorità e disposizioni finali)		

<p>1. La Misura 14.4 è sostituita dalla seguente: «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: a) costi di gestione; b) indennizzi a utenti; c) rimborси di cui alla Misura 8-bis.1; d) rimborси di cui alla Misura 8-bis.8. Gli importi di cui alla lettera a) possono essere recuperati dai concessionari tramite il pedaggio, secondo le modalità e i criteri di ammissibilità previsti dai sistemi tariffari ART. Gli importi complessivi annui a consuntivo corrisposti agli utenti per gli indennizzi di cui alle Misure 7.4 e 12.1, non possono essere in alcun modo recuperati dai concessionari tramite il pedaggio. Tali valori sono comunicati all'Autorità con cadenza annuale. Relativamente agli importi di cui alle lettere c) e d) si applica quanto previsto dai successivi punti da 6 a 9.».</p>		
<p>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.</p>		<p>Fermo restando quanto già detto in merito alla necessità di addivenire alla individuazione del percorso "reale" per poter adeguatamente adempiere alle misure oggetto della presente delibera, si segnala sin da ora che, stante la differenza strutturale tra sistemi che prevedono tratte chiuse, semi chiuse (anche interconnesse fra loro), sussiste ad oggi un'oggettiva impossibilità di implementazione degli strumenti tecnologici, a livello di intero comparto autostradale, nei tempi qui previsti; ciò, senza considerare poi la necessità di prevedere specifici investimenti da parte delle singole concessionarie, i quali dovranno essere riconosciuti dai rispettivi enti concedenti in sede di approvazione dei relativi PEF, in coerenza con i principi espressi anche dall'Autorità.</p>
<p>6. Gli importi corrisposti agli utenti per i rimborси di cui alla Misura 8-bis.1 non possono essere recuperati dai concessionari tramite il pedaggio.</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 rimborси 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%. Tali importi sono ammissibili al riconoscimento secondo le modalità previste dai sistemi tariffari ART, fatte salve le valutazioni del concedente in merito al corretto adempimento degli obblighi normativi e contrattuali. Sono comunque fatte salve le valutazioni del concedente in applicazione dell'articolo 192 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 (Codice dei contratti pubblici).</p>		<p>Una nuova regolazione di settore che vada ad incidere su piani economico-finanziari relativi a concessioni già in essere dovrebbe, ab initio, prevedere meccanismi certi ed adeguati finalizzati al mantenimento dell'equilibrio contrattuale. L'attuale schema di delibera, al contrario, prevede un rientro degli importi relativi ai rimborси da cantiere molto limitato, con un meccanismo decrescente che garantisce un pieno recupero per il solo primo anno dall'entrata in vigore della nuova regolazione, e limitandosi a far salve successive ed ipotetiche valutazioni del soggetto concedente rispetto alle vigenti norme in materia di disposizioni/regolazione sopravvenute. Tanto premesso, condividendo comunque l'esigenza di introdurre gradualmente un meccanismo di ristoro per i disagi subiti dagli utenti a seguito di cantierizzazioni, si propone di prevedere la possibilità di totale recupero, da parte dei concessionari, degli importi relativi ai rimborси concessi per un periodo di due anni, durante il quale procedere alla individuazione - in apposito tavolo di confronto tra operatori del settore, Autorità e Ministero delle Infrastrutture e Trasporti in qualità di ente concedente - delle specifiche casistiche in cui le cantierizzazioni possano oggettivamente generare una responsabilità del concessionario con conseguente non recupero dei rimborси da parte di quest'ultimo. A tal proposito ASPI rimanda alla "Proposta di previsione del periodo di prima applicazione del nuovo sistema di rimborso" di seguito riportata e alla nota di accompagnamento al presente file.</p>
<p>8. Gli importi complessivi annui a consuntivo corrisposti agli utenti per i rimborси 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 i propri rimborси derivanti da tali fattispecie, nonché la collocazione di una responsabilità "oggettiva" per l'evento in capo al concessionario che traspare dalla formulazione del testo attuale, rappresentano elementi ulteriormente peggiorativi rispetto alle criticità precedentemente espresse; d'altro canto, i fattori esimenti che l'operatore potrebbe far valere al fine di evitare l'addossamento dei rimborси a proprio carico risulterebbero, per come espressi, di difficile dimostrazione data la loro indeterminatezza e generalità.</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 rimborси di cui alla Misura 8-bis.1 e 8-bis.8 nell'anno precedente, disaggregati per tratte autostradale gestita, e la quota parte dei medesimi rimborси per cui ha richiesto il riconoscimento, ai sensi dei precedenti punti 7 e 8, nonché gli importi complessivi annui relativi ai rimborси maturati ma non liquidati per mancato raggiungimento della soglia di 1 euro ai sensi della Misura 8-ter.2.».</p>		

<p>Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte in merito alle previsioni integrative alla Misura 14.</p>	<p>Proposta di previsione del periodo di prima applicazione del nuovo sistema di rimborso (di seguito "il periodo"), basata sui punti di seguito riportati.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durata del periodo: non meno di 18/24 mesi • Durante il periodo: <ul style="list-style-type: none"> (i) recupero in tariffa del 100% dei rimborsi erogati, fatta eccezione per quanto previsto al successivo punto ii); (ii) in linea con l'impianto regolatore proposto e con quanto già condiviso con codesta Autorità e con il Concedente, individuazione delle casistiche in cui il disagio da cantiere deriva dall'oggettiva responsabilità del concessionario (*) e, per tali casistiche, esclusione totale del recupero in tariffa dei rimborsi erogati. Per l'individuazione di dette casistiche, sarebbe necessario il coinvolgimento di tutte le concessionarie, anche attraverso una raccolta dei dati necessari a tale scopo; (iii) rilevazione degli importi effettivamente erogati a titolo di rimborso, in modo da disporre di una stima attendibile degli impatti dell'iniziativa sui ricavi netti da pedaggio; (iv) semplificazione della formula di calcolo del rimborso per la parte relativa alla componente dell'indisponibilità dell'infrastruttura, componente che nella Delibera 160 include diverse casistiche di cantiere e relative modalità di gestione (cantieri mobili, corsie di emergenza, scambi di careggiate, restrimenti di corsie, etc.). Risulta, infatti, complesso e oneroso per le concessionarie fare riferimento, ai fini del calcolo del rimborso, alle molteplici caratteristiche fisiche dei cantieri installati, considerata anche, in alcuni casi, la scarsa correlazione tra le stesse e il disagio effettivamente arreccato; (v) attuazione del progetto già avviato in ambito AISCAT e di cui alla nostra nota del 17.10.2025, n. 23421, relativo all'adozione della App Unica di comparto, definendo un cronoprogramma dettagliato da condividere con l'Ente concedente. L'iter per l'adozione di tale App potrebbe svolgersi parallelamente alla realizzazione del progetto di comparto "percorso reale", funzionale ad una più equa, proporzionata e trasparente impostazione del sistema di rimborsi. <p>(*) Es. mancante/incompleta informativa sulla presenza dei cantieri, ai sensi di quanto previsto dalla Delibera ART 132/2024; si veda l'allegato Resoconto ART su incontro del 18 gennaio 2024.</p>
---	---