

PROCEDIMENTO AVVIATO CON DELIBERA N. 16/2023 -
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.

Relazione illustrativa

1. SOMMARIO

1	PROCEDIMENTO	3
2	ESITI DELLA CONSULTAZIONE INDETTA CON DELIBERA N. 49/2025	5
2.1	Osservazioni e valutazioni di carattere generale	8
2.2	Integrazioni alla Misura 2 dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024 (Definizioni)	10
2.2.1	Contenuti del Documento	10
2.2.2	Sintesi delle osservazioni	10
2.2.3	Valutazioni e proposte	11
2.3	Modifiche alle Misura 4 e 8 dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024 – Diritto all'informazione relativa al viaggio e diritto al rimborso in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura	13
2.3.1	Contenuti del Documento	13
2.3.2	Sintesi delle osservazioni	14
2.3.3	Valutazioni e proposte	14
2.4	Misura 8-bis del Documento – Meccanismo di rimborso del pedaggio in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura	15
2.4.1	Contenuti del Documento	15
2.4.2	Sintesi delle osservazioni	18
2.4.3	Valutazioni e proposte	27
2.5	Misura 8-ter del Documento – Modalità di rimborso del pedaggio in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura	50
2.5.1	Contenuti del Documento	50
2.5.2	Sintesi delle osservazioni	51
2.5.3	Valutazioni e proposte	54
2.6	Integrazioni alla Misura 14 di cui all'allegato A alla delibera n. 132/2024 (Pubblicazione dei dati nel Portale dell'Autorità e disposizioni finali)	57
2.6.1	Contenuti del Documento	57
2.6.2	Sintesi delle osservazioni	58
2.6.3	Valutazioni e proposte	59

1 PROCEDIMENTO

L'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità), prevede, al comma 2, lettera e), che la stessa provveda *“a definire, in relazione ai diversi tipi di servizio e alle diverse infrastrutture, il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture di trasporto e a dirimere le relative controversie; sono fatte salve le ulteriori garanzie che accrescano la protezione degli utenti che i gestori dei servizi e delle infrastrutture possono inserire nelle proprie carte dei servizi”*. Inoltre, l'articolo 37, comma 3, lettera g), del citato d.l. 201/2011 prevede che l'Autorità *“valuta i reclami, le istanze e le segnalazioni presentati dagli utenti e dai consumatori, singoli o associati, in ordine al rispetto dei livelli qualitativi e tariffari da parte dei soggetti esercenti il servizio sottoposto a regolazione, ai fini dell'esercizio delle sue competenze”*.

In esito alle attività correlate allo svolgimento dei compiti istituzionali dell'Autorità e nell'ottica di portare a compimento la tutela degli utenti autostradali, anche alla luce delle segnalazioni pervenute, nonché delle notizie di stampa riguardanti alcune criticità che negli ultimi anni hanno interessato il settore, e tenute in considerazione le peculiarità del medesimo, dopo aver svolto una preliminare indagine conoscitiva¹, l'Autorità ha avviato, con delibera n. 16/2023 del 27 gennaio 2023, un procedimento per la definizione delle misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali e dei gestori dei servizi erogati nelle pertinenze di servizio delle reti autostradali.

Successivamente, nell'ambito del procedimento avviato, con delibera n. 130/2023 del 27 luglio 2023, è stato sottoposto alla consultazione dei soggetti interessati uno schema di atto di regolazione recante *“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”*.

Le valutazioni svolte sugli esiti di tale fase di consultazione, rispetto alla quale sono pervenuti numerosi contributi², e dell'audizione dinanzi al Consiglio dell'Autorità, gli approfondimenti degli Uffici, nonché le ulteriori interlocuzioni, hanno, tra l'altro, evidenziato, con specifico riguardo alle misure di regolazione afferenti al sistema di calcolo del rimborso del pedaggio in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura e relative modalità di erogazione – di cui alla Misura 9, punti 4, 5 e 6 e alla Misura 10, dello schema di atto di regolazione posto in consultazione con la citata delibera n. 130/2023 – la necessità,

¹ Avviata con delibera n. 59/2022 del 14 aprile 2022.

² Tutti pubblicati, nella versione non riservata, sul sito web istituzionale dell'Autorità, al seguente indirizzo: <https://www.autorita-trasporti.it/consultazioni/consultazione-sulle-misure-concernenti-il-contenuto-minimo-degli-specifici-diritti-anche-di-natura-risarcitoria-che-gli-utenti-possono-esigere-nei-confronti-dei-concessionari-autostradali-e-dei-gest/>.

tenuto conto altresì delle rilevanti finalità perseguite, di effettuare ulteriori analisi e valutazioni, anche tramite una fase di consultazione dedicata. Pertanto, con la delibera n. 91/2024 del 26 giugno 2024, l'Autorità ha, tra l'altro, prorogato il termine per la conclusione del procedimento avviato con la delibera n. 16/2023³, fissandolo, per le misure afferenti al sistema di calcolo del rimborso del pedaggio in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura e relative modalità di erogazione, al 31 marzo 2025.

Medio tempore, l'Autorità ha adottato, con la delibera n. 132/2024 del 26 settembre 2024, le “*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*”.

Successivamente, con la delibera n. 49/2025 del 19 marzo 2025, è stata indetta una nuova, e specifica, consultazione pubblica sullo schema di atto di regolazione relativo alle “*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*”, fissando al 30 aprile 2025 il termine di scadenza per la presentazione di osservazioni e proposte da parte dei soggetti interessati, nonché prorogando al 31 luglio 2025 il termine per la conclusione del procedimento.

Con nota prot. ART n. 38062/2025 del 16 aprile 2025, l'Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori (AISCAT) ha richiesto di prorogare il termine per la trasmissione dei contributi alla consultazione al 15 maggio 2025 “*tenuto conto sia della complessità della materia in questione sia del particolare periodo a ridosso del quale la scadenza si verrebbe a trovare*”, caratterizzato da festività nazionali e potenziali ponti, in relazione al quale AISCAT ritiene verosimile prevedere “*picchi di volumi nei transiti autostradali la cui gestione assorbirà gran parte delle risorse societarie competenti all'esame della delibera e predisposizione dei relativi contributi*”. L'Autorità - considerata la rilevante importanza della partecipazione degli stakeholder alla consultazione ai fini dell'acquisizione di ogni utile elemento per la finalizzazione del procedimento - con delibera n. 70/2025 del 29 aprile 2025, ha ritenuto opportuno accogliere la richiesta, posticipando al 15 maggio il termine per l'invio di osservazioni e proposte da parte dei soggetti interessati e al 28 maggio 2025 la data dell'audizione dinanzi al Consiglio⁴.

In relazione alla numerosità e al contenuto dei contributi ricevuti, nonché degli esiti dell'audizione, da cui è emersa l'esigenza di svolgere ulteriori approfondimenti, l'Autorità, con delibera n. 122/2025 del 24 luglio 2025, ha prorogato al 14 novembre 2025 il termine di conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2023.

³ Originariamente fissato al 31 luglio 2023, e successivamente prorogato, da ultimo con n. 200/2023 del 21 dicembre 2023.

⁴ L'audizione era stata inizialmente convocata per il 14 maggio 2025.

2 ESITI DELLA CONSULTAZIONE INDETTA CON DELIBERA N. 49/2025

L'Allegato A alla delibera n. 49/2025 contiene, come accennato, lo schema dell'atto di regolazione, sottoposto a consultazione (di seguito anche: Documento), predisposto in considerazione dei risultati delle precedenti consultazioni, di cui alle delibere nn. 130/2023 e 91/2024, nonché dell'attività di analisi propedeuticamente svolta degli Uffici ed esposta in dettaglio nelle Relazioni illustrative contestualmente pubblicate sul sito web istituzionale dell'Autorità⁵.

Alla fase di consultazione dedicata hanno partecipato, quali interessati, i soggetti indicati nella seguente Tabella 1, i quali hanno inviato i propri contributi, nonché, ove indicato, partecipato all'audizione innanzi al Consiglio.

Tabella 1. Soggetti intervenuti nella consultazione indetta con delibera n. 49/2025

Soggetti	Tipologia	Partecipazione
A35 Brebemi (Brebemi)	Concessionario autostradale	Contributo e audizione
Adiconsum - Associazione Difesa Consumatori APS (Adiconsum)	Associazione di consumatori	Contributo
AETIS - Association of Electronic Toll and Interoperable Service (AETIS)	Associazione di categoria	Contributo e audizione
AISCAT - Associazione Italiana delle Società Concessionarie Autostrade e Trafori (AISCAT)	Associazione di categoria	Contributo e audizione
Altroconsumo	Associazione di consumatori	Contributo
Assoutenti	Associazione di consumatori	Contributo e audizione
Autostrada Asti-Cuneo S.p.A. (ASC)	Concessionario autostradale	Contributo e audizione
Autostrada dei Fiori S.p.A. (AF)	Concessionario autostradale	Contributo e audizione
Autostrada del Brennero S.p.A. (AB)	Concessionario autostradale	Contributo e audizione

⁵ Tale Relazione, agli atti del fascicolo del procedimento, illustra gli elementi essenziali del provvedimento sottoposto a consultazione, unitamente alla ratio delle misure proposte.

Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. (APL)	Concessionario autostradale	Contributo e audizione
Autostrade per l'Italia S.p.A. (ASPI)	Concessionario autostradale	Contributo e audizione ⁶
Autovia Padana S.p.A. (AP)	Concessionario autostradale	Contributo e audizione
Codacons	Associazione di consumatori	Contributo
CODICI - Centro per i Diritti del Cittadino (CODICI)	Associazione di consumatori	Contributo
Concessioni Autostradali Venete - CAV S.p.A. (CAV)	Concessionario autostradale	Contributo
Concessioni del Tirreno S.p.A. (CT)	Concessionario autostradale	Contributo e audizione
Federconsumatori	Associazione di consumatori	Contributo
I Consumatori - Konsumer Italia ETS (I Consumatori)	Associazione di consumatori	Contributo
Ivrea Torino Piacenza S.p.A. (ITP)	Concessionario autostradale	Contributo
Milano Serravalle-Milano Tangenziali (MSMT)	Concessionario autostradale	Contributo e audizione
RAV - Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A. (RAV)	Concessionario autostradale	Contributo
Regione Liguria	Altri soggetti/Enti	Contributo
Salerno Pompei Napoli S.p.A. (SPN)	Concessionario autostradale	Contributo

⁶ Nel corso dell'audizione ASPI ha esposto una presentazione, acquisita al protocollo ART 51059/2025 del 29 maggio 2025.

SALT - Società Autostrada Ligure Toscana -P.A. (SALT)	Concessionario autostradale	Contributo e audizione
SATAP - Tronco A4 – Torino-Milano (SATAP)	Concessionario autostradale	Contributo e audizione ⁷
SAV - Società Autostrade Valdostane S.p.A (SAV)	Concessionario autostradale	Contributo e audizione
SITAF - Società Italiana Traforo Autostrade del Frejus (SITAF)	Concessionario autostradale	Contributo e audizione
Società Autostrada Tirrenica P.A. (SAT)	Concessionario autostradale	Contributo e audizione
Società Autostrade Alto Adriatico S.p.A. (SAAA)	Concessionario autostradale	Contributo e audizione
Strada dei Parchi S.p.A (SP)	Concessionario autostradale	Contributo e audizione
Tangenziale di Napoli S.p.A. (TANA)	Concessionario autostradale	Contributo
U.Di.Con APS (UDICON)	Associazione di consumatori	Contributo e audizione
UNC - Unione nazionale Consumatori (UNC)	Associazione di consumatori	Contributo
Uniti per la Costituzione (UPLC)	Altri soggetti/Enti	Contributo

Dall’analisi di tali contributi, nonché delle conseguenti valutazioni e degli approfondimenti svolti, come nel seguito dettagliatamente descritto, è emersa la necessità di apportare alle misure poste in consultazione, oltre ad esplicitazioni e specificazioni, anche alcune modifiche, segnatamente con riguardo alle definizioni, all’individuazione dei presupposti del diritto al rimborso, al meccanismo di calcolo e alle modalità di erogazione, nonché relativamente al recupero, da parte dei concessionari, dei relativi costi.

In considerazione di quanto sopra, si ritiene di sottoporre lo schema di atto di regolazione recante “*Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti anche di natura risarcitoria che gli utenti possono*

⁷ Nel corso dell’audizione SATAP, in rappresentanza dei concessionari del gruppo ASTM, ha esposto una presentazione, acquisita al protocollo ART 51107/2025 del 29 maggio 2025.

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" ad una ulteriore fase di consultazione, al fine di acquisire le osservazioni e le proposte dei soggetti interessati relativamente, in particolare, ai profili evidenziati negli spunti di consultazione. A tal scopo, nel prosieguo si ripercorreranno, sinteticamente, i contenuti del Documento e si darà conto dei contributi forniti dai partecipanti alla consultazione in merito agli stessi; saranno poi rappresentate le relative valutazioni svolte dagli Uffici, nell'ambito delle quali si darà atto, tra l'altro, delle specificazioni e delle modifiche eventualmente apportate alle Misure, nonché delle relative motivazioni.

2.1 Osservazioni e valutazioni di carattere generale

Le associazioni di consumatori (CODICI, UNC, U.Di.Con e Codacons) esprimono una generale condivisione dei principi affermati dall'Autorità, segnatamente il diritto dell'utente ad esigere un rimborso nei confronti dei concessionari autostradali per i disagi causati da cantieri di lavoro, rappresentando, tuttavia, l'esigenza di una maggior correlazione con il disagio percepito.

Per contro, AISCAT e i concessionari autostradali (gruppo ASTM⁸, gruppo ASPI⁹, Brebemi, Milano Serravalle, Pedemontana Lombarda, Alto Adriatico, Strada dei Parchi, CAV, ITP e SPN), pur segnalando che sono in corso le attività necessarie ad implementare la regolazione in tema di diritti degli utenti, ritengono che il documento posto in consultazione *"appare incompatibile con i principi fondanti del sistema autostradale in concessione"* in quanto non terrebbe adeguatamente in considerazione le effettive caratteristiche strutturali e organiche che connotano l'articolata infrastruttura autostradale, né gli impegni convenzionali che gli stessi hanno assunto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e gli stringenti obblighi normativi in materia di sicurezza e di manutenzione dell'infrastruttura autostradale. I medesimi soggetti rilevano, infatti, che l'impostazione posta a base del metodo di rimborso non tiene conto né dell'accertamento di un effettivo disagio subito dall'utente, né della necessità di tutelare l'equilibrio economico delle concessioni.

Con riguardo alle osservazioni di carattere generale, oltre a far rimando a quanto già esposto nelle relazioni illustrative rese disponibili contestualmente alla prima e seconda consultazione, indette, rispettivamente, con delibere nn. 130/2023 e 91/2024, nonché, per quanto rileva, nella relazione istruttoria pubblicata contestualmente alla delibera n. 132/2024, e, da ultimo, nella relazione illustrativa di cui alla delibera n. 49/2025¹⁰, si sottolinea che le caratteristiche peculiari del settore in esame, anche

⁸ Il gruppo ASTM comprende i seguenti concessionari: ATIVA S.p.A.; AST; AF-A6; AF-A10; AP; SALT-A12; SALT-A15; SATAP-A21; SATAP A4; SITAF; SAV (cfr. <https://www.astm.it/concessioni-autostradali/>), data ultima consultazione 26 giugno 2025.

⁹ Il gruppo ASPI comprende i seguenti concessionari: Traforo Monte Bianco (GEIE), RAV, Tangenziale di Napoli, SAT (cfr. [Rete in gestione - Autostrade per l'Italia](#)), data ultima consultazione 26 giugno 2025.

¹⁰ Nonché agli Schemi/Relazioni di AIR correlati.

con riferimento alla natura del rapporto concessorio, sono state ampiamente tenute in considerazione nell'ambito delle misure proposte in consultazione, e che la norma contenuta alla lettera e), del comma 2, dell'articolo 37, del d.l. 201/2011 fa esplicito riferimento al contenuto minimo dei diritti che gli utenti possono vantare anche nei confronti dei gestori delle infrastrutture, senza porre limitazioni con riguardo alle specifiche modalità di gestione delle stesse.

Tutto ciò è, peraltro, in linea quanto esposto dall'Autorità nell'illustrare le finalità del documento di consultazione approvato con delibera n. 75/2025 del 15 maggio 2025¹¹: *“Il servizio erogato sulle reti autostradali a pedaggio è ricompreso nell'ambito dei SIEG, ossia servizi a rete erogati o suscettibili di essere erogati dietro corrispettivo economico su un mercato, che non sarebbero svolti senza un intervento pubblico o sarebbero svolti a condizioni differenti in termini di accessibilità fisica ed economica, continuità, non discriminazione, qualità e sicurezza, che sono previsti dalla legge o per via convenzionale e che gli enti competenti ritengono necessari per assicurare anche la soddisfazione dei bisogni di imprese, utenti e consumatori, nonché delle comunità di riferimento, così da garantire l'omogeneità dello sviluppo e la coesione sociale. Le connesse infrastrutture, per la sussistenza di condizioni di monopolio naturale, si configurano come essential facilities, assoggettate a regime concessorio e poste a disposizione dei richiedenti contro un corrispettivo”,* nonché con la definizione di tariffa unitaria media: *“prezzo unitario medio, espresso in euro per veicolo*km, dei pedaggi applicati dal concessionario agli utenti autostradali che utilizzano le tratte autostradali oggetto di concessione in condizioni di piena disponibilità dell'infrastruttura”*.

Per quanto attiene alla richiesta di tenere in maggior considerazione il disagio effettivamente patito dall'utente, giova ricordare che, in sede di prima consultazione, la gran parte concessionari aveva rilevato, tra l'altro, come: *“La scelta di utilizzare l'infrastruttura autostradale in un dato giorno e in una data ora, nonché il comportamento di guida lungo il percorso sono fattori che (fatto comunque salvo il libero arbitrio dei singoli utenti e le diverse valutazioni che ognuno a parità di contesto può effettuare) possono sì essere connessi alla gestione del traffico e dei cantieri, ma non rientrano nella possibilità di determinazione del concessionario. Infine, la qualità del servizio autostradale deve essere intesa secondo una logica di sistema: il servizio consiste nella messa a disposizione dell'infrastruttura secondo modalità che massimizzino la sicurezza, la fluidità, l'informazione e la confortevolezza del viaggio”*.

¹¹ “Aggiornamento del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Indizione di una consultazione”, disponibile alla pagina: <https://www.autorita-trasporti.it/consultazioni/consultazione-sul-documento-aggiornamento-del-sistema-tariffario-di-pedaggio-relativo-alle-concessioni-autostradali-di-cui-allarticolo-37-comma-2-lettera-g-del-d-l-201-2011/>.

Tale affermazione risulta ampiamente presa in considerazione nella metodologia di calcolo del rimborso proposta dall'Autorità con la delibera n. 49/2025¹², alla quale, tuttavia, si ritiene di apportare, sottoponendoli a consultazione, alcuni correttivi volti a tenere conto delle osservazioni ricevute.

2.2 Integrazioni alla Misura 2 dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024 (Definizioni)

2.2.1 Contenuti del Documento

Le **integrazioni alla Misura 2** della delibera n. 132/2024 previste dalla delibera n. 49/2025, oggetto di consultazione hanno riguardato l'introduzione delle definizioni di: gestore dei servizi di pedaggio¹³; lunghezza del cantiere o del segmento di cantiere¹⁴; periodi di bollino giallo o rosso o nero¹⁵; tariffa km applicata all'utenza¹⁶, che appaiono indispensabili ai fini dell'applicazione del provvedimento in esame. Nella declinazione di tali definizioni si è tenuto conto di quelle già contenute nella delibera n. 132/2024.

2.2.2 Sintesi delle osservazioni

In via generale, Codacons propone di aggiungere la definizione di «**ritardo di percorrenza**», quale ritardo nei tempi di percorrenza (di tratte elementari, o di tutto il percorso sottoposto a pedaggio) subito dall'utente e causato da turbative al traffico in presenza di cantieri di lavoro non emergenziali, calcolato come la differenza tra il tempo di percorrenza storico a flusso libero e il tempo di percorrenza effettivamente registrato.

Alla Misura 2.1., lett. ff), AETIS, propone di sostituire il termine «**gestore**» con quello di «**fornitore**» dei servizi di pedaggio, in linea con la dicitura adottata dal decreto legislativo 5 novembre 2021, n. 153, richiamato nella definizione medesima.

¹² Ad esempio, attraverso la diversa calibrazione del sistema di rimborso nel trattamento dei cantieri diurni e dei cantieri notturni, o la diversa considerazione nel sistema di rimborso delle giornate a bollino giallo/rosso/nero.

¹³ Quale "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".

¹⁴ Quale "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".

¹⁵ Ossia "i giorni classificati come di traffico intenso (bollino giallo), intenso con possibile criticità (bollino rosso) o critico (bollino nero) dal Centro di coordinamento nazionale in materia di viabilità, denominato Viabilità Italia di cui al decreto del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 15 novembre 2011".

¹⁶ Quale "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".

Con riguardo alla definizione di «**lunghezza del cantiere**» di cui alla Misura 2.1, lett. gg), Autobrennero ritiene più congruo calcolare la lunghezza del cantiere dall'inizio del raccordo obliquo, ovvero l'inizio della riduzione del numero di corsie, alla segnaletica di fine prescrizione (cartello di via libera con ripristino delle condizioni di piena viabilità). Inoltre, il gruppo ASTM, Alto Adriatico, Brebemi, Milano Seravalle, Pedemontana Lombarda e CAV chiedono di precisare quale sia la normativa tecnica applicabile citata nella definizione, e ritengono che la lunghezza dovrebbe essere calcolata dal punto di effettivo restringimento della carreggiata – misurandola tra il primo segnale di posizione e la segnalazione stradale di fine cantiere (o dell'ultimo segmento di cantiere), sempre in conformità alla normativa tecnica applicabile – così da rappresentare l'effettivo tratto in cui l'utente ha una limitazione alla circolazione. Della medesima opinione è UNC; diversamente, Adiconsum suggerisce di prolungare il tratto di segnaletica di preavviso in modo da consentire un graduale rallentamento e prevenire o snellire le possibili code. Assoutenti propone di eliminare la definizione in esame ed inserire, quali variabili da considerare, le definizioni di «**velocità a flusso libero**» e di «**tempi di percorrenza**».

Inoltre, diversi concessionari (Alto Adriatico, Strada dei Parchi, CAV e i concessionari del gruppo ASTM) rilevano che, né nella delibera n. 132/2024 né nella delibera n. 49/2025 oggetto di consultazione, viene specificato in maniera chiara come devono essere considerati i cantieri mobili che non rientrano nelle definizioni riportate.

Uniti per la Costituzione propone, con riguardo alla Misura 2.1, lett. hh), di integrare le classificazioni di livello nazionale «**bollino giallo**», «**rosso**» o «**nero**» con indicazioni di livello locale in grado di sconsigliare al concessionario la realizzazione di cantieri in periodi della settimana notoriamente congestionati o su particolari tratte (feste patronali, centri villeggiatura, periodi estivi). Al riguardo, i concessionari del gruppo ASTM, Alto Adriatico, Brebemi, Milano Seravalle, Pedemontana, CAV, Brennero ed il gruppo ASPI evidenziano che la classificazione in base ai bollini si riferisce all'intero territorio nazionale, senza considerare le specificità territoriali, né è indicativa delle varie situazioni di traffico puntuali. Pertanto, il suo utilizzo potrebbe essere fuorviante, dato che, talvolta, i cantieri vengono realizzati proprio nei periodi di esodo (caratterizzati da bollinatura critica), nelle direttrici opposte o in zone non impattate, in ragione del minor afflusso di traffico ivi presente, al fine di minimizzare l'impatto sugli utenti.

Infine, Milano Serravalle rileva che la **tariffa km applicata all'utenza** fa parte del calcolo del pedaggio, per cui, decrementando il fattore si avrà una proporzionale diminuzione del pedaggio finale e, conseguentemente, una diminuzione della quota Iva e, soprattutto, della devoluzione da versare allo Stato. In senso analogo anche Gruppo ASPI, Alto Adriatico e CAV, che chiedono di chiarire l'impatto operativo del sistema di rimborso sui meccanismi di corresponsione 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 a beneficio del concedente e dello Stato.

2.2.3 Valutazioni e proposte

Con riguardo alle proposte di Assoutenti e di Codacons, circa l'inserimento di definizioni correlate al tempo di percorrenza, si osserva che, al momento, la Misura 3.1, lett. i), della delibera n. 132/2024

contempla, tra le informazioni che compongono il diritto alla trasparenza: *“lo scostamento, calcolato con cadenza mensile, per ciascuna tratta elementare, o per un aggregato di tratte elementari la cui lunghezza complessiva non superi i 50 km, tra il tempo medio di percorrenza effettivo rilevato e il tempo di percorrenza alla velocità a flusso libero differenziato per tipologia di traffico (leggero/pesante), per fascia oraria (diurna/notturna) e per tipologia di giorni (feriali/festivi)”*.

In proposito, in relazione alle proposte di modifica del metodo già sottoposto a consultazione per il calcolo dei rimborsi, che verranno meglio illustrate nel prosieguo, si ritiene di introdurre le seguenti due nuove definizioni necessarie per limitare l'applicazione del rimborso ai cantieri impattanti in termini di ritardo medio generato dai cantieri stessi, ossia:

*“ii) **scostamento orario**: è la differenza tra il tempo medio di percorrenza effettivo e il tempo di percorrenza alla velocità a flusso libero¹⁷;*

*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”*.

Alla **Misura 4-bis.7**, alla cui trattazione si rimanda, vengono fornite indicazioni specifiche per il calcolo dello scostamento orario e dello scostamento orario da cantiere.

Si ritiene, poi, di accogliere la proposta di sostituzione del termine «**gestore**» di cui alla Misura 2.1, lett. ff) con quello di «**fornitore**» dei servizi di pedaggio, al fine di allinearli alla dicitura adottata dal decreto legislativo 5 novembre 2021, n. 153, richiamato nella definizione medesima.

Con più specifico riguardo alle osservazioni riguardanti i **cantieri mobili**, si rappresenta che l'Allegato A alla delibera n. 132/2024 contiene una definizione di cantiere senza differenziare in base alla tipologia, ciò in quanto il sistema di calcolo del rimborso esclude espressamente i soli i cantieri emergenziali, nonché, come risulta dalle formule, quelli installati sulla corsia di emergenza, in virtù della logica secondo cui la presenza di un cantiere implica una riduzione della fruibilità dell'infrastruttura e delle condizioni di comfort nel percorrerla. Si è ritenuto comunque utile precisare, con riferimento alla definizione di lunghezza del cantiere o del segmento di cantiere, che nel caso di cantieri mobili va considerata l'estensione media del cantiere, calcolata con riferimento a ciascun giorno solare di installazione.

Con riguardo alle proposte relative alla definizione di «**lunghezza del cantiere**» di cui alla Misura 2.1, lett. gg), si precisa che, come esposto anche nella relazione illustrativa pubblicata contestualmente alla delibera n. 49/2025, la lunghezza del cantiere viene calcolata prendendo in considerazione la prima e l'ultima segnalazione stradale, al fine di computare anche la fase di avvicinamento al cantiere stesso, in cui si può ragionevolmente ritenere che abbia inizio il rallentamento e, quindi, il disagio. A tal proposito, come esplicitato alla nota 18 della citata relazione illustrativa, la normativa tecnica applicabile risulta

¹⁷ Già definita alla Misura 2.1, lett. ee) della delibera n. 132/2024 come: *“la velocità media dei veicoli in condizioni di traffico assente o scarso e di guida non condizionata”*.

essere il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 10 luglio 2002 recante il *Disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per categoria di strada, da adottare per il segnalamento temporaneo*. Al riguardo, tenendo conto degli spunti emersi in sede di consultazione, si ritiene di confermare che la lunghezza del cantiere deve essere calcolata partendo dalla prima segnalazione e fino alla segnaletica di fine prescrizione, in corrispondenza della quale si ha il ripristino delle condizioni di piena viabilità e, quindi, il venir meno del disagio. Ad ogni modo, la proposta di metodologia come riformulata considera la lunghezza del cantiere soltanto nelle formule e non più in maniera diretta per l'individuazione dei cantieri eligibili per il rimborso.

Rispetto a quanto osservato in merito alle classificazioni di livello nazionale **«bollino giallo», «rosso» o «nero»** di cui alla Misura 2.1, lett. hh), del Documento, si è preso atto di quanto segnalato nelle osservazioni trasmesse e ulteriormente dettagliato in sede di audizione dai concessionari, espungendo la relativa definizione. Il meccanismo di rimborso, come corretto e che si sottopone alla consultazione dei soggetti interessati, tiene comunque conto della variabile traffico, in quanto nel caso di cantieri installati in periodi di traffico intenso sarà maggiormente probabile un allungamento dei tempi di percorrenza e, pertanto, l'attivazione del meccanismo di rimborso, il quale, come si vedrà meglio, prevede anche una componente incrementale del rimborso stesso in funzione dello scostamento dei tempi medi di percorrenza sul percorso effettuato dall'utente in presenza di cantieri.

Con riguardo a quanto osservato in relazione alla **tariffa km** e alla relativa definizione, occorre rilevare che le componenti della tariffa sono definite secondo le regole di calcolo normativamente indicate, e che, come verrà illustrato in punto di valutazioni sulla Misura 8-ter, la nuova formulazione proposta in consultazione non prevede più un rimborso diretto in riduzione del pedaggio.

2.3 Modifiche alle Misura 4 e 8 dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024 – Diritto all'informazione relativa al viaggio e diritto al rimborso in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura

2.3.1 Contenuti del Documento

Le **modifiche proposte alla Misura 4** dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024, rubricata "Diritto all'informazione relativa al viaggio", intendono introdurre il diritto dell'utente ad ottenere, dopo il viaggio e ove disponibili con le modalità di cui alla Misura 5.5, fra l'altro, le informazioni idonee a comprendere *"se al pedaggio sono stati applicati rimborsi di cui alla Misura 8-bis.2, con indicazione dei cantieri che li hanno originati, delle modalità di calcolo e di eventuale conguaglio"*, anziché le informazioni relative a *"se sussistono le condizioni per il rimborso del pedaggio e le modalità con le quali lo stesso potrà essere erogato"*. Tale modifica ha, quale presupposto, il fatto che il rimborso, determinato secondo la metodologia sottoposta a consultazione, sia corrisposto al momento della corresponsione del pedaggio, direttamente in riduzione dello stesso, ma tiene conto anche della possibilità che, per via di una durata dei cantieri diversa da quella inizialmente stabilita, l'utente possa richiedere un conguaglio.

La modifica proposta **alla Misura 8 dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024**, rubricata *“Applicazione del pedaggio, programmazione dei cantieri e diritto al rimborso in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura”* è, invece, volta ad integrare, all'interno del medesimo allegato, le Misure 8-bis e 8-ter, su cui si dirà nel prosieguo.

2.3.2 Sintesi delle osservazioni

Con riguardo alle modifiche proposte alla **Misura 4 dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024** (“Diritto all'informazione relativa al viaggio”), i concessionari (Alto Adriatico, CAV e Gruppo ASPI) rilevano la sostanziale impossibilità di fornire un'informazione dettagliata circa il rimborso del pedaggio contestualmente al pagamento dello stesso secondo le modalità di cui Misura 5.5 della delibera n. 132/2024 (ovvero sulla ricevuta, mediante QR-Code o app unica/sito web). Milano Serravalle ritiene inapplicabile la modifica “in tempo reale” della tabella pedaggi di tutta la rete interconnessa presso tutti i concessionari con i sistemi di pista attuali e rileva, inoltre, che le tabelle dovrebbero cambiare anche a seconda dell'orario, prevedendo riduzioni solo a partire dalle ore 06:00. A tal proposito, segnala l'impossibilità di effettuare variazioni continue, essendo necessario, per ogni modifica delle tabelle di pedaggio, attivare specifiche procedure per la previa autorizzazione da parte del concedente.

U.Di.Con. apprezza che venga fornita l'indicazione del rimborso applicato e riconosce un significativo progresso in termini di trasparenza verso l'utente, avvertendo, tuttavia, della necessità di evitare che l'utente percepisca il cantiere come causa esclusiva del rimborso, in quanto ciò potrebbe distogliere l'attenzione dagli altri profili indennitari o risarcitori legati a circostanze ugualmente idonee a generare disagi concreti (a titolo di esempio, si pensi alla incapacità di prevenire gli ingorghi). La Regione Liguria evidenzia l'opportunità di prevedere anche una procedura da seguire qualora i rimborsi dovuti non siano, per errore, stati applicati al pedaggio.

Rispetto alle modifiche proposte **alla Misura 8 dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024**, Assoutenti propone di aggiungere alla Misura 8.3, il seguente periodo: *“Il provvedimento terrà conto delle variabili principali che incidono sui disagi causati dalle limitazioni all'utilizzo delle infrastrutture intendendosi per tali la limitazione della velocità a flusso libero e la modificazione dei tempi di percorrenza”*.

2.3.3 Valutazioni e proposte

Con riferimento all'impossibilità di fornire un'informazione dettagliata circa il rimborso del pedaggio contestualmente al pagamento, evidenziata da alcuni concessionari (Alto Adriatico, CAV e Gruppo ASPI), viene proposto un riallineamento in considerazione della riformulazione della Misura 8-ter, di cui si dirà, relativa alle modalità di rimborso, che non è più direttamente portato in riduzione del pedaggio, prevedendosi che l'informazione post-viaggio abbia ad oggetto *“come verificare se sussistono le condizioni per ottenere i rimborsi di cui alla Misura 8-bis.2”*, nonché *“le relative modalità di calcolo ed erogazione”*.

Con riguardo a quanto osservato da U.Di.Con., si precisa che, come esplicitato nella relazione illustrativa di accompagnamento alla delibera n. 132/2024, l'Autorità, nello svolgimento dei propri compiti istituzionali ha inteso portare a compimento la tutela dell'utente autostradale; fermo restando che i

concessionari possono sempre mantenere o introdurre standard migliorativi (cfr. articolo 37, comma 2, lett. e) del d.lgs. 201/2011). Ad ogni modo, i correttivi introdotti alla metodologia proposta considerano anche i tempi di percorrenza, consentendo così una miglior correlazione al disagio percepito dall'utente.

In merito a quanto osservato da Assoutenti, si rinvia a quanto già precisato in sede di valutazione delle proposte di introduzione della definizione di «tempi di percorrenza» al par. 2.2.3.

In riferimento a quanto evidenziato da Milano Serravalle circa la ritenuta inapplicabilità della modifica “in tempo reale” della tabella pedaggi di tutta la rete interconnessa presso tutti i concessionari con i sistemi di pista attuali e circa la impossibilità di effettuare variazioni continue, essendo necessario, per ogni modifica delle tabelle di pedaggio, attivare specifiche procedure per la previa autorizzazione da parte del concedente, si rinvia a quanto specificato nel prosieguo, in punto di valutazioni alla Misura 8-ter.

In merito, infine, alle osservazioni della Regione Liguria, è opportuno precisare che, in caso di erronea attribuzione o mancato riconoscimento del rimborso, l'utente può attivare la procedura di reclamo prevista dalla delibera n. 132/2024 (Misura 10 e seguenti), ottenendo altresì gli elementi informativi necessari a verificare i presupposti del diritto al rimborso (cfr. Misura 8-ter.4), con conseguente possibilità, in caso di omessa o inadeguata risposta, di presentare un'istanza di conciliazione ai sensi della Disciplina di cui alla delibera n. 21/2023 dell'Autorità.

2.4 Misura 8-bis del Documento – Meccanismo di rimborso del pedaggio in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura

2.4.1 Contenuti del Documento

La **Misura 8-bis** posta in consultazione introduce un meccanismo di rimborso del pedaggio in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura dovute all'istallazione di cantieri (Misura 8-bis.1), ovvero ad eventi perturbativi alla regolare circolazione, che comportino situazioni di traffico bloccato non risolte dal concessionario entro 3 ore dall'inizio dell'evento (Misura 8-bis.6).

Nello specifico, la **Misura 8-bis.1** proposta in consultazione, prevede che il calcolo del rimborso, totale o parziale, del pedaggio, sia correlato all'impatto che la presenza di cantieri – come definiti dalla Misura 2, lett. c) dell'allegato A alla delibera n. 132/2024 e con l'esclusione dei cantieri c.d. “emergenziali” – genera sulla disponibilità dell'infrastruttura¹⁸. Inoltre, al fine di tenere conto delle peculiarità correlate

¹⁸ Più specificatamente, qualora il percorso autostradale effettuato comprenda almeno una tratta elementare interessata da uno o più cantieri non emergenziali, intesa, per i sistemi chiusi, come la tratta sui cui insistono i cantieri non emergenziali delimitata da due barriere di esazione e, per i sistemi semi-chiusi e aperti, la tratta su cui insistono i cantieri delimitata dal primo ingresso e dalla prima uscita disponibili, è previsto un diritto al rimborso secondo il meccanismo di seguito descritto.

all'applicazione della Convenzione di interconnessione¹⁹, nonché di quelle dei sistemi semi-chiusi e aperti, si è previsto che, ai fini del calcolo del rimborso, qualora il percorso realmente effettuato dell'utente non sia rilevabile, il concessionario consideri il percorso convenzionalmente rilevante ai fini del pagamento del pedaggio.

Alla **Misura 8-bis.2** sono formulati dei criteri per l'individuazione dei cantieri rilevanti sul percorso effettuato dall'utente, sulla base della durata, pari ad almeno 4 ore, e della lunghezza, individuata in oltre 0,5 km, presenti sulle corsie di marcia tra le ore 06:00 e le ore 22:00²⁰. In linea con tale impostazione, alla **Misura 8-bis.5** si è proposto che il rimborso sia dovuto: per i sistemi chiusi, quando l'orario di ingresso e l'orario di uscita dell'utente dalla rete autostradale risultino entrambi compresi tra le ore 22:01 e le ore 05:59; per i sistemi semi-chiusi e aperti, qualora il passaggio dell'utente dalla stazione di esazione rilevante ricada nella fascia oraria compresa tra le ore 22:01 e le ore 05:59.

Inoltre, al fine di tenere in considerazione anche la fase di avvicinamento al cantiere si è previsto che la lunghezza dello stesso sia calcolata prendendo in considerazione la prima e l'ultima segnalazione stradale, effettuata in conformità alla normativa tecnica applicabile²¹.

Una volta verificato che sulla tratta elementare sono presenti uno o più cantieri con le caratteristiche di lunghezza e durata individuate, la **Misura 8-bis.3** prevede che il rimborso $r_{TEm,dir}$ per tratta elementare m e direzione di marcia dir venga ricavato applicando una formula che tiene conto della possibilità che un cantiere insista su più tratte elementari²²: in sostanza, la sommatoria dell'impatto di ciascun cantiere incontrato dall'utente viene moltiplicata per la tariffa km applicata all'utenza per ciascuna tratta elementare interessata.

Il coefficiente ΔCa_n di durata del cantiere n , consente di tenere conto della diversa durata dei cantieri, nonché del periodo in cui sono installati; inoltre, al fine di attribuire un rimborso maggiore a fronte di cantieri installati in periodi di traffico intenso, con possibile criticità o critico, e con l'intenzione di stimare

¹⁹ Con "interconnessione" si intende la possibilità per gli utenti di utilizzare l'infrastruttura autostradale priva di barriere diaframmatiche intermedie tra le tratte di competenza di esattori diversi, con il ritiro di un unico biglietto di ingresso e con un'unica operazione di pagamento conclusiva, prescindendo quindi dal numero delle concessionarie interessate allo specifico transito. La necessità di realizzare un sistema autostradale interconnesso è stata fissata nella legge n. 531/1982, all'articolo 14, comma 2, il quale stabilisce: "L'ANAS dovrà promuovere entro il 1983 le iniziative atte a conseguire al più presto l'unificazione dei sistemi di esazione dei pedaggi da parte delle società concessionarie interessate allo scopo di assicurare la interconnessione diretta tra le diverse autostrade e tratte autostradali con la conseguente eliminazione di barriere intermedie per un costante miglioramento del servizio reso all'utenza". Attualmente il sistema chiuso interconnesso risulta regolato da un accordo denominato "Convenzione di interconnessione" sottoscritto dai concessionari. L'interconnessione della rete rende necessario il riparto dell'importo del pedaggio, riscosso dal concessionario che gestisce la stazione di esazione, tra tutti i concessionari interessati dall'itinerario più breve tra le stazioni di origine e destinazione.

²⁰ Tali durate e lunghezze sono state individuate tenendo conto dei dati a disposizione sulla distribuzione della durata e lunghezza dei cantieri.

²¹ Cfr. decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 10 luglio 2002 (Disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per categoria di strada, da adottare per il segnalamento temporaneo).

²² La formula tiene conto del fatto che uno stesso cantiere potrebbe insistere, con più segmenti, su più tratte elementari, le quali potrebbero, eventualmente, avere una diversa composizione in termini di corsie.

quale può essere il maggior disagio, via via crescente, generato all'utenza, è stato proposto in consultazione un fattore di maggiorazione variabile, a seconda dell'intensità del traffico (100%, per i giorni di bollino nero²³, 75% dei giorni di bollino rosso e 50% dei giorni di bollino giallo).

Dalla formulazione proposta alla **Misura 8-bis.4** l'impatto $ICa_{n,i}$ del segmento i del cantiere n , riportato alle Tabelle 1, 2 e 3²⁴, è da ricavarsi applicando la formula:

$$ICa_{n,i} = \frac{NcCa_{n,i} - (\rho_d * n_{d_{n,i}}) + (\rho_c * n_{c_{n,i}})}{Nc_i}$$

dove:

$NcCa_{n,i}$ = numero di corsie di marcia occupate dal segmento i del cantiere n ;

ρ_d = coefficiente di deviazione del traffico sulla carreggiata opposta pari al valore di 0,6;

ρ_c = coefficiente relativo alle corsie di marcia occupate dal flusso veicolare proveniente dalla carreggiata opposta pari al valore di 0,35;

$n_{d_{n,i}}$ = numero di corsie di deviazione del traffico sulla carreggiata, nel segmento i del cantiere n (sempre minore o uguale a $NcCa_{n,i}$);

$n_{c_{n,i}}$ = numero di corsie di marcia occupate dal flusso veicolare proveniente dalla carreggiata opposta, nel segmento i del cantiere n (sempre minore di Nc_i);

Nc_i = numero di corsie di marcia disponibili al traffico per il segmento i (in assenza di cantiere).

L'utilizzo di fattori di correzione mira ad avvicinare il meccanismo di calcolo del rimborso all'esperienza di viaggio dell'utente, in quanto non tutte le tipologie di cantiere impattano allo stesso modo sulla piena disponibilità dell'infrastruttura, ma si ritiene che un maggior disagio possa derivare da uno scambio di carreggiata, o, come illustrato, da un cantiere installato nei giorni di maggior traffico²⁵.

²³ Basato sulla classificazione con bollino giallo (intenso), rosso (intenso con possibile criticità), o nero (critico) da parte del Centro di coordinamento nazionale in materia di viabilità, denominato Viabilità Italia di cui al decreto del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 15 novembre 2011

²⁴ Tali Tabelle 1, 2 e 3 individuano in forma percentuale, l'impatto $ICa_{n,i}$ del segmento i del cantiere n , calcolato in base alla formula appena descritta, in base alla combinazione tra il numero di corsie occupate dal cantiere, il numero di corsie in deviazione sulla carreggiata opposta, o occupate dal traffico proveniente dalla carreggiata opposta, in rapporto al numero di corsie che compongono la carreggiata.

²⁵ In proposito, il coefficiente di deviazione del traffico su carreggiata opposta, che si è proposto di fissare in un valore di 0,6, tiene conto che, qualora si proceda a chiudere una o più corsie in un senso di marcia, deviando il traffico sulla carreggiata opposta, si ha una riduzione significativa della disponibilità dell'infrastruttura. In termini di capacità, il valore individuato si può far derivare dal rapporto tra la capacità delle corsie in deviazione (dovuta a un cantiere) su altra carreggiata e delle corsie prive di cantiere, nonché dalla riduzione di velocità imposta dalla presenza del cantiere. Il coefficiente relativo alle corsie di marcia occupate dal flusso veicolare proveniente dalla carreggiata opposta, che si è proposto di fissare in un valore pari a 0,35, tiene conto, invece, del disagio derivante dai veicoli che

Il rimborso, infine, viene calcolato come sommatoria dei rimborsi maturati per ciascuna delle tratte elementari incluse nel percorso effettuato dall'utente dove sono presenti tali cantieri.

In aggiunta al meccanismo di rimborso correlato ai cantieri, si è ritenuto di individuare una fattispecie di rimborso per i casi di traffico bloccato. Tenendo conto che al verificarsi di un evento perturbativo di grande portata il concessionario dovrebbe adoperarsi tempestivamente per adottare le misure necessarie ad agevolare il deflusso dei veicoli, ad esempio provvedendo ad impedire ulteriori ingressi in autostrada (cfr. Misura 6.2, lett. c), dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024)²⁶, alla **Misura 8-bis.6**, si è pertanto proposto che, in ogni caso, eventuali eventi perturbativi della circolazione che comportino situazioni di traffico bloccato, non risolti entro tre ore dall'inizio dell'evento, debbano dare luogo, per gli utenti che ne sono stati coinvolti, a un rimborso del 75% del pedaggio relativo alla tratta o alle tratte elementari sulle quali il blocco si è verificato.

La **Misura 8-bis.7** prevede, infine, una specifica tutela per i titolari di forme di abbonamento, stabilendo che, fermo restando, ove ne ricorrano i presupposti, il diritto al rimborso della quota parte del pedaggio riferibile al periodo in cui sono presenti i cantieri ed ha utilizzato l'infrastruttura, l'utente ha comunque diritto, a fronte dell'installazione di tali cantieri, previa rinuncia da comunicarsi con le modalità indicate nella carta dei servizi e nelle condizioni di abbonamento, al rimborso della quota parte di abbonamento non ancora fruita.

2.4.2 Sintesi delle osservazioni

In via generale, come già accennato, diversi soggetti evidenziano l'opportunità di prendere, come riferimento per il calcolo del rimborso, l'effettivo disagio patito dall'utente.

Nel dettaglio, Codacons rileva che il sistema di rimborsi proposto appare non proporzionato al disagio effettivo dell'utenza, in quanto basato sulla mera presenza del cantiere, senza valutare il ritardo effettivo. Assoutenti osserva che la complessità del modello di rimborso richiede comunque un approccio graduale ed improntato all'effettivo disagio subito. In particolare, la scelta di considerare univocamente, nella determinazione del meccanismo di rimborso parziale o integrale del pedaggio, la variabile spaziale quale "*limitatrice dell'utilizzo dell'infrastruttura*", per quanto motivata dall'oggettività e misurabilità del parametro (nell'esclusione delle altre due variabili: tempo e velocità), oltre a risultare inidonea a ristorare l'effettivo disagio, può creare sperequazioni nei confronti degli utenti aventi diritto e ostacolare, o rallentare, l'introduzione di tecnologie meno impattanti sulla circolazione.

Secondo U.Di.Con, il meccanismo proposto per il calcolo del rimborso risulta eccessivamente tecnico e complesso per l'utenza ordinaria e ritiene, dunque, preferibile l'utilizzo di forfait e soglie standard (specie sull'individuazione di una soglia minima da indennizzare in ogni caso, per evitare la corresponsione di

viaggiano nel senso di marcia opposto condividendo la stessa carreggiata, diversamente da come accade normalmente in autostrada, con la conseguente ulteriore riduzione del comfort di guida.

²⁶ Si vedano, a tal proposito, le notizie di stampa relative ad eventi che, seppur raramente, possono verificarsi, specie in caso di maltempo.

somme irrisorie). UNC - “considerato che l’articolo 37, comma 2, lettera e, del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, conferisce ampi margini discrezionali ad Art per intervenire a tutela dell’utenza, fino addirittura al risarcimento del danno” - propone di ampliare la tutela in caso di disservizi particolari (ad esempio in caso di code e rallentamenti anomali) prevedendo l’introduzione di un sistema a “doppio binario” che contempli la corresponsione, dietro richiesta, di un indennizzo²⁷.

UPLC chiede la cancellazione dell’obbligo di corresponsione del pedaggio nei tratti autostradali privi delle dotazioni di sicurezza (corsie di emergenza, gallerie a norma ecc.) o con dotazioni di sicurezza non conformi alle normative europee.

Molti concessionari (gruppo ASTM, Brebemi, Pedemontana Lombarda, Alto Adriatico, ITP-SPN, ASPI) e AISCAT contestano il principio secondo cui l’installazione di cantieri, anche in assenza di colpa o inadempienza, da parte dei medesimi, dia automaticamente diritto al rimborso del pedaggio per gli utenti. Questo meccanismo viene definito penalizzante e illegittimo per i concessionari che adempiono correttamente agli obblighi concessori e normativi. Ad avviso di AISCAT, inoltre, il meccanismo risulta non equo in quanto potrebbe portare a rimborsi anche in assenza di disagio e a mancati rimborsi quando il disagio è presente ma il tracciamento del percorso reale non è possibile; propone, pertanto, di far gravare i rimborsi sui concessionari unicamente nei casi di cantieri per i quali si rilevi un inadempimento contrattuale del concessionario stesso e/o di mancata/carente informazione, prevedendo invece meccanismi di recupero in tariffa per tutte le altre casistiche. AISCAT evidenzia, infine, che la Misura non considera le caratteristiche strutturali dell’asset e del relativo servizio, in quanto penalizzerebbe la mera riduzione del numero delle corsie a prescindere dal disagio effettivamente subito dall’utente (tempo perso) e dall’accertamento della responsabilità del concessionario, stridendo con: (i) la separazione tra

²⁷ In proposito, osserva che tutte le Authority, da Arera ad Agcom, fissano indennizzi in caso di mancato rispetto di standard previsti e fissati direttamente dalle Authority stesse, indennizzi che non sono commisurati al costo della bolletta o in percentuale del servizio reso, ma fissati in modo forfettario, come una forma di risarcimento minimo. L’associazione precisa che con ciò non si pretende che debba essere risarcito l’intero danno non patrimoniale patito per essere rimasti in coda per ore - pur ritenendolo in teoria possibile stando alla genericità dell’espressione “natura risarcitoria” prevista nel testo di legge - ma si chiede che, per i casi più eclatanti, vi sia, oltre a un rimborso integrale del pedaggio, almeno un indennizzo, ossia un importo ben superiore all’importo del pedaggio, ad esempio in caso di code che superano un certo numero di chilometri o se vi sono rallentamenti che producono ritardi oltre un certo numero di minuti, prendendo a riferimento ad esempio la velocità media storica pari a 100 Km/h per i veicoli leggeri e 70 km/h per i veicoli pesanti prevista da ASPI per rispondere alle contestazioni dell’Antitrust (IP346). Osserva, inoltre, che se il *cashback* del pedaggio, che ha il grande limite di rimborsare solo a fronte di una richiesta del consumatore (salvo si paghi con dispositivi di telepedaggio o previa registrazione della targa), potesse tecnicamente essere reso automatico per tutti, basandosi sulla rilevazione delle targhe, senza necessità di presentare domande, allora potrebbe anche diventare un’alternativa al rimborso basato sul cantiere e non invece un rimborso aggiuntivo a quello previsto in delibera. In subordine, ritiene che il caso di rimborso del 100% del pedaggio pagato dall’utente, laddove non affiancato da un ulteriore indennizzo come proposto, non debba essere un caso difficilmente riscontrabile.

autostrada e veicolo e la relativa impossibilità di incidere sul comportamento di guida; (ii) l'obbligatorietà dei canteri in termini di legge e di impegni concessori, nonché correlati alla tutela della sicurezza degli utenti e, (iii) il vincolo dell'isoricavo previsto dai contratti concessori nel caso di interventi di modulazione tariffaria. Data l'inevitabilità dei cantieri per la sicurezza e l'efficientamento dell'infrastruttura, la medesima associazione ritiene pertanto opportuno ricondurre il rimborso al verificarsi di un effettivo disagio per l'utenza, commisurato alla reale riduzione del livello di servizio, nonché alla condotta del concessionario, onde evitare l'introduzione di una forma di responsabilità oggettiva.

Più nel dettaglio, con riguardo alla **Misura 8 bis.2**, Alto Adriatico osserva che il sistema di rimborso posto in consultazione introduce elementi di incertezza e di non misurabilità del disagio, riconoscendo il rimborso anche in ipotesi in cui l'utente non subisce alcun disagio o limitazione al proprio viaggio (transitando in una tratta elementare in assenza di un cantiere, previsto in approntamento ore dopo il suo passaggio).

CAV, i concessionari del gruppo ASTM, quelli del gruppo ASPI, Milano Serravalle, Brebemi, Pedemontana e Brennero eccepiscono, inoltre, che, non risultando ancora attivo il sistema del "percorso reale", il diritto al rimborso potrebbe configurarsi anche per un cantiere su una tratta (convenzionalmente rilevante) su cui l'utente non è fisicamente transitato. 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); la situazione di incertezza sarebbe poi peggiorata per le tratte dei sistemi semichiusi, laddove percorsi convenzionalmente rilevanti (ossia basati sull'attuale sistema convenzionale di attribuzione del percorso) potrebbero essere considerati eleggibili per rimborso pur in assenza di cantieri incontrati lungo il tragitto.

TANA osserva che in considerazione delle caratteristiche di tangenziale di autostrada urbana con svincoli ravvicinati a distanza media di 2 km l'uno dall'altro, in cui vige un pedaggio forfettario per tutti pari ad 1€ (per i veicoli a due assi, che rappresentano circa il 99% del traffico totale), risulta difficile applicare il rimborso di parte o dell'intero ammontare del pedaggio autostradale. Inoltre, segnala che in caso di blocco totale della circolazione per tempi prolungati, a traffico fermo e su condivisione/indicazione della Polizia stradale e Prefettura, per svuotare l'infrastruttura, viene valutata l'adozione di provvedimenti di liberalizzazione della stazione di uscita.

Diversi concessionari (Alto Adriatico, gruppo ASTM, CAV, Strada dei Parchi) segnalano la necessità di prendere in considerazione le ipotesi - sempre più frequenti, per effetto di quanto previsto dal PNRR - di cantieri richiesti e gestiti da altri Operatori economici (interferenze con sottoservizi, quali la messa in sicurezza del sistema idrico o antisismica), che impattano sulla viabilità ma che sono fuori dal contesto concessorio e, pertanto, non controllabili dai concessionari. In questi casi si potrebbero verificare effetti paradossali per cui il concessionario sarebbe tenuto a corrispondere rimborsi per cantieri allestiti da altri

soggetti. A tal riguardo Strada dei Parchi propone l’inserimento di un meccanismo automatico di ribaltamento, in capo agli altri Operatori, degli eventuali rimborsi dovuti.

Alto Adriatico invoca la non applicabilità del sistema di rimborso in questione con riguardo ai cantieri deputati al superamento e alla risoluzione dello stato di emergenza dichiarato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dd. 11 luglio 2008²⁸ ed elencati nell’ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3702 dd. 5 settembre 2008.

Diversi concessionari lamentano ambiguità e incongruenze nella definizione di «tratta elementare», in particolare CAV ne richiede una riformulazione in quanto, in base a quanto riportato alla Misura 2.1, lett. bb) della delibera n. 132/2024 la «tratta elementare», definita come “*segmento di rete autostradale compreso tra un punto di ingresso e/o uscita ed il successivo*”, non prende in considerazione i punti di cambio competenza, gli snodi e gli allacciamenti, escludendo buona parte delle tratte elementari della rete, che non sono definite solamente da punti di entrata e di uscita, intesi come stazioni. Al riguardo, ASPI osserva che “*nella presente misura si rinviene una definizione di «tratta elementare» non esaustiva in quanto devono essere considerati nella determinazione delle tratte i punti di entrata ed uscita, definiti come «stazione», cambio di competenza, nodo/allacciamento*”. Nello stesso senso, A35 Brebemi, gruppo ASTM, Milano-Serravalle, le quali rilevano che la definizione non appare corretta, con il rischio di confusione tra il concetto di barriera e quello di stazione.

Alcuni concessionari propongono l’esclusione di specifiche fattispecie: ad esempio, CAV e Milano Serravalle rilevano che la metodologia proposta non prende in considerazione, nei sistemi semi-chiusi, i tratti a “libera circolazione” (es. Tangenziale di Mestre) presenti nelle competenze delle concessionarie. Tali tratte, osservano, sono caratterizzate da svincoli aperti con assenza di pagamento del pedaggio che consente, pertanto, agli utenti di evitare gli eventuali cantieri presenti senza aggravio di costi, uscendo dall’infrastruttura senza pagare alcun pedaggio. Ritengono, infatti, che un rimborso in questo caso sarebbe ingiustificato. Milano Serravalle suggerisce, pertanto, di limitare l’applicazione del sistema di rimborso ai tratti compresi tra l’ultimo ingresso prima della barriera e la prima uscita dopo la barriera, escludendo il resto della tratta libera, mentre CAV propone di escludere interamente tali tratte libere dall’applicabilità della delibera in esame. Infine, Brennero chiede di escludere dal novero dei cantieri idonei a configurare il diritto al rimborso, la particolare tipologia di cantiere adoperata dal medesimo e denominata “3+1” (che - consentendo di mantenere disponibili al transito 2 corsie per direzione - garantisce valori di capacità e fluidità sostanzialmente comparabili con la configurazione standard), utilizzata proprio per non impattare negativamente sul traffico, consentendo, al contempo, la realizzazione delle opere previste. Chiede, inoltre, di escludere i cantieri relativi ai lavori previsti nel PEF,

²⁸ Delibera del Consiglio dei Ministri del 21 settembre 2024 recante “*Dichiarazione dello stato di emergenza in conseguenza degli eccezionali eventi meteorologici verificatisi, a partire dal giorno 17 settembre 2024, nel territorio delle province di Reggio-Emilia, di Modena, di Bologna, di Ferrara, di Ravenna, di Forlì-Cesena e di Rimini*”.

per i quali è stata effettuata, insieme al concedente, una valutazione di sostenibilità economica dell'investimento.

Quanto all'individuazione dei cantieri rilevanti, in termini di lunghezza e durata, CAV e Alto Adriatico evidenziano che la durata effettiva del cantiere è una misura non ricavabile in maniera istantanea ma solo a consuntivo, da ciò consegue l'impossibilità di procedere al rimborso contestualmente al transito (in tempo reale).

CAV, i concessionari del gruppo ASTM e del gruppo ASPI, Milano Serravalle, Brebemi, Pedemontana, Brennero osservano che la posizione delle segnalazioni di inizio e fine cantiere vengono determinate non solo in base all'estensione del cantiere stesso, ma anche in base a logiche dettate dalla ricerca di condizioni di sicurezza ottimali sia per quanto riguarda l'attività del personale impiegato nelle lavorazioni su strada sia per quanto riguarda la circolazione veicolare degli utenti. Pertanto, individuare la lunghezza minima dei cantieri danti luogo a rimborso in maniera fissa ed indiscriminata non appare condivisibile e potrebbe, di contro, portare a pratiche peggiorative in termini di programmazione. Rilevano, inoltre, che l'esclusione dei cantieri con sviluppo inferiore ai 500 metri non pare rilevante in quanto l'applicazione degli schemi segnaletici previsti dalla normativa comporta generalmente uno sviluppo maggiore (posto che, per le strade di tipo "A", la distanza minima della segnaletica di avvicinamento deve essere pari a 700 metri).

Con riguardo alla fascia oraria notturna di esenzione, UNC e Federconsumatori, pur condividendo l'intento di incentivare i cantieri notturni e ridurre così i disservizi per la gran parte dei viaggiatori che percorrono le strade di giorno, avvertono del possibile rischio di congestionamento ulteriore delle autostrade, posto che i mezzi pesanti, molti dei quali viaggiano durante le ore notturne, potrebbero essere incentivati a viaggiare in quelle diurne. Sul punto, i concessionari evidenziano criticità legate a efficienza e maggiori costi. Nello specifico, AISCAT, CAV, i concessionari del gruppo ASTM, ASPI, Milano Serravalle, Brebemi, Pedemontana, Brennero rilevano che la fascia oraria notturna non sembra idonea a consentire un efficiente svolgimento di alcune lavorazioni autostradali e si dovrebbero, in ogni caso, tenere in considerazione i maggiori costi che il gestore sarà tenuto ad affrontare per l'approntamento della cantieristica notturna e gli oneri a cui andrà incontro sia sul piano organizzativo che su quello inerente alla sicurezza (ad esempio i tempi di installazione della segnaletica richiedono l'avvio dei lavori prima delle 22:00). A tal proposito, Brennero richiede la modifica della fascia oraria considerata notturna, in modo che abbia inizio alle 20:00, anziché alle 22:00. Alto Adriatico rileva, infine, che l'Autorità sembra suggerire una pianificazione che preveda un maggior numero di lavori da effettuare nelle ore notturne, senza tenere in giusta considerazione la possibilità che l'utenza possa in quel caso riprogrammare le percorrenze nelle ore diurne determinando un probabile aumento delle turbative nelle ore di maggior transito.

Adiconsum, CODICI, Codacons, Regione Liguria e I-Consumatori evidenziano che determinare a priori dei parametri standardizzati di riferimento per il calcolo dell'indennizzo potrebbe anche spingere i concessionari a comportamenti elusivi, in quanto il concessionario potrebbe basare le proprie decisioni non su canoni di efficienza, bensì in maniera tale da sfuggire all'obbligo di rimborso realizzando cantieri di poco al di sotto delle soglie di rilevanza fissate. Le associazioni in parola ribadiscono, pertanto, che l'indennizzo agli utenti autostradali dovrebbe basarsi sul tempo effettivamente perso a causa del cantiere, a prescindere dalla lunghezza dello stesso e dalla sua permanenza, poiché questo rappresenta il reale

disagio subito. A tal fine, alcune associazioni propongono di applicare dei correttivi in modo da riconoscere il diritto al rimborso anche in presenza di cantieri che, pur essendo “sotto soglia”, compromettano la qualità del viaggio (U.Di.Con), ovvero includere, ai fini del riconoscimento del rimborso, tutti i cantieri (anche al di sotto delle 4 ore nella fascia diurna) in prosecuzione temporale di un cantiere notturno (Uniti per la Costituzione). UNC chiede di eliminare l’esclusione relativa alla lunghezza (0,5 km) e alla durata (4 ore) del cantiere, indipendentemente dal giorno e dal colore del bollino, in quanto il disagio degli utenti non viene meno al di sotto di tali limiti. Altroconsumo suggerisce di ridurre da 4 a 2 ore la durata minima rilevante del cantiere, in quanto già di per sé idoneo a creare disagi significativi. Codacons propone di prevedere che il rimborso sia dovuto nei casi in cui una o più tratte elementari incluse nel percorso effettuato dall’utente siano interessate dalla presenza, in orario diurno, di uno o più cantieri non emergenziali “e il ritardo di percorrenza sopportato dagli utenti sia superiore al 20% rispetto alla media storica delle velocità/tempi di percorrenza per le tratte elementari e/o per l’intero percorso”. CODICI ritiene che l’inizio della fascia oraria di esenzione dovrebbe essere spostato dalle 22 alle 23, posto che fino a quell’ora si registra ancora un traffico significativo.

UNC condivide, in quanto logica e inevitabile, anche l’eccezione prevista per i cantieri emergenziali, vista la finalità di riconoscere il rimborso in automatico (logica eccezione per il rimborso previsto in delibera, ma non per l’indennizzo aggiuntivo proposto).

Quanto alla metodologia di cui alla **Misura 8-bis. 3**, numerosi soggetti (concessionari del gruppo ASTM e del gruppo ASPI, Milano Serravalle, Brebemi, Pedemontana Lombarda, CAV, U.Di.Con, Adiconsum) evidenziano che le formule di calcolo del rimborso dovrebbero essere riviste alla luce delle criticità rilevate con riferimento alla lunghezza del cantiere e alla bollinatura emanata da Viabilità Italia. A tale ultimo riguardo, da un lato, i concessionari del gruppo ASPI, Pedemontana Lombarda, U.Di.Con, Adiconsum, Codacons, Assoutenti ritengono la lunghezza e durata del cantiere parametri insufficienti e non rappresentativi dell’effettivo disagio provocato dal cantiere, dall’altro, Alto Adriatico, CAV, Milano Serravalle, Brebemi, concessionari dei gruppi ASTM e ASPI, Pedemontana Lombarda, UNC rilevano che la bollinatura di Viabilità Italia introduce vincoli eccessivi alla programmazione dei cantieri, senza considerare l’impossibilità di interrompere lavorazioni complesse e continuative.

Pedemontana Lombarda osserva, con riferimento alla formula proposta per il calcolo del coefficiente di durata del cantiere “ ΔCa_n ”, che non viene esplicitato se la disponibilità giornaliera totale della singola tratta elementare “ T_d ” debba essere intesa come disponibilità totale della fascia oraria diurna (960 minuti), ovvero se dalla stessa debba essere preliminarmente esclusa la somma di impegno temporale per cantierizzazioni che insistono per la stessa giornata sulla tratta di interesse ($T_d - T_{Ca_n}$). Milano Serravalle suggerisce di esprimere il parametro “ $LCan$ ” in chilometri.

Diverse associazioni dei consumatori (U.Di.Con, CODICI, Codacons, Assoutenti, Adiconsum, UNC) ribadiscono la proposta di basare il rimborso sul tempo di percorrenza effettivo o sul ritardo subito rispetto a condizioni ottimali, in modo da rispecchiare il disagio reale, inoltre CODICI avverte circa il fatto che collegare il rimborso alla lunghezza del cantiere e alla sua segnaletica potrebbe incentivare una segnalazione tardiva del cantiere, con conseguenti rischi per la sicurezza degli utenti. Federconsumatori e Codacons propongono di aggiungere un ulteriore coefficiente per il calcolo del rimborso relativo al

ritardo nella percorrenza della tratta interessata. Codacons suggerisce, altresì, di corrispondere i rimborsi sulla base del percorso pedaggiato complessivo; tali rimborsi dovrebbero essere progressivamente crescenti in proporzione al grado di ritardo (a partire da un minimo del 10% per un ritardo di percorrenza superiore al 20% sino ad arrivare a un rimborso del 100% in caso di ritardi superiori a una certa soglia (200%)). In senso analogo, U.Di.Con. propone di calcolare il ritardo subito dal singolo utente rispetto alla percorrenza della tratta in condizioni ottimali e attribuire un rimborso proporzionale. UNC chiede di modificare la formula per aumentare il rimborso in modo che sia pari sempre al 100% nei giorni di bollino rosso e nero (eventualmente spostando nella formula il fattore correttivo o modificandone la percentuale). Assoutenti propone di sostituire la formula con una condivisa tra l'Autorità, i concessionari e le Associazioni rappresentative dell'utenza che tenga conto dei tempi di percorrenza, partendo dalla "significativa esperienza" del *cashback* di ASPI e che riconosca percentuali di rimborso sulla base di fasce di ritardo superiori ai 30 minuti e all'ora. UPLC evidenzia che nella metodologia di calcolo del rimborso non sembra essere sufficientemente tenuta in conto la notevole riduzione di velocità (40Km/h) e il minore livello di sicurezza dovuti al cambio di carreggiata (anche a parità di corsie complessivamente disponibili), chiede dunque di modificare la formula del coefficiente di rimborso parametrandola anche alla presenza di cambi di carreggiata a parità di corsie disponibili.

In relazione alla **Misura 8-bis. 4** Alto Adriatico, i concessionari dei gruppi ASTM e ASPI, Milano Serravalle, Brebemi, Pedemontana Lombarda e CAV chiedono chiarimenti sulla logica e sui criteri di definizione dei coefficienti " ρ_d " e " ρ_c ", fondamentali per la determinazione dell'indicatore riportato nelle tabelle. Al riguardo osservano che l'applicazione delle formule determinanti l'impatto dei cantieri, così come definite nello schema in consultazione, porterebbe ad esiti spesso non coerenti con i reali impatti sulla viabilità derivanti dalle cantierizzazioni né con le previste finalità di tutela degli utenti, in quanto non considererebbero le soluzioni adottate per minimizzare i disagi alla viabilità (come l'uso della corsia di emergenza per mantenere il numero di corsie o gli "sbretellamenti"). Evidenziano, pertanto, una distorsione nel meccanismo di rimborso, che penalizza proprio i concessionari che investono in soluzioni per ridurre l'impatto sui flussi veicolari. Tali interventi - che richiedono significativi investimenti in fase di progettazione e realizzazione - non trovano riconoscimento nell'attuale formulazione del meccanismo di rimborso, con l'effetto paradossale di penalizzare economicamente proprio quelle gestioni orientate a ridurre i disagi all'utenza stradale (evidenziano con esempi pratici che scenari con minore impatto reale possono generare rimborsi maggiori rispetto ad altri con maggiore disagio, a causa della formulazione attuale).

Infine, Altroconsumo osserva che nell'ipotesi di cantiere con impatto pari al 50%, viene stabilita/imposta una velocità ridotta che incide sul concetto di percorrenza autostradale: questo deve essere tenuto in considerazione rimborsando integralmente la tratta elementare; inoltre, ritiene debba essere presa in esame anche la lunghezza del cantiere.

In relazione alla **Misura 8-bis.5**, Alto Adriatico, i concessionari dei gruppi ASPI e ASTM, Milano Serravalle, Brebemi, Pedemontana Lombarda ribadiscono quanto già osservato rispetto alla Misura 8-bis.2, sottolineando che, nei sistemi aperti o semichiusi, l'impostazione proposta determinerebbe l'erogazione del rimborso a tutti gli utenti, anche ove non effettivamente coinvolti, in conseguenza dell'impossibilità

tecnica di ricostruire il percorso dell'utente e quindi di determinare con certezza se abbia attraversato o meno un'area di cantiere²⁹.

Federconsumatori propone una riformulazione in modo che il rimborso sia sempre dovuto, indipendentemente dall'orario di ingresso nella rete autostradale. Ritiene, infatti, che l'apposizione di un termine temporale che comporti l'esclusione dal diritto al rimborso possa causare il congestionamento ulteriore delle autostrade (ad esempio, i mezzi pesanti - molti dei quali viaggiano durante le ore notturne - potrebbero essere incentivati a viaggiare nelle ore diurne al fine di ottenere il rimborso). Ritiene, inoltre, che escludere il diritto al rimborso qualora nei sistemi semi-chiusi e aperti si oltrepassi la stazione di esazione oltre un determinato orario risulta penalizzante, soprattutto se si considera che l'uscita a tarda sera potrebbe essere conseguenza di cantieri precedentemente attraversati.

Codacons chiede l'eliminazione dell'intero paragrafo in questione, sostenendo che l'unico criterio rilevante per il rimborso dovrebbe essere l'effetto sui tempi di viaggio, indipendentemente dall'orario in cui si verifica il disagio.

UPLC suggerisce l'introduzione di sanzioni per il concessionario nei casi in cui i cantieri notturni causino la chiusura notturna di una tratta; ciò perché in tali casi il concessionario crea rilevanti disagi alla popolazione locale e agli utenti che scelgono la notte per viaggiare evitando le ore più congestionate.

Con riguardo alla **Misura 8-bis.6**, relativa alle situazioni di traffico bloccato, AISCAT, Brebemi, i concessionari del gruppo ASTM e del gruppo ASPI, Milano Serravalle, Pedemontana Lombarda, Brennero e CAV segnalano che in caso di eventi che causano blocchi del traffico, intervengono soggetti terzi (Polizia, Vigili del Fuoco, ASL, ARPA, ecc.), così che appare ingiustificata ed illegittima una penalizzazione dei concessionari.

AISCAT precisa che si potrebbero generare rimborsi in misura sproporzionata rispetto alla reale e autonoma possibilità del concessionario di risolvere l'emergenza.

Alto Adriatico ritiene iniqua la previsione di una responsabilità per fatto altrui, più gravosa della responsabilità oggettiva ex art. 2051 del Codice civile.

CAV sottolinea anche che, nel sistema di rete autostradale interconnessa, un eventuale evento occorso sulla tratta di competenza del "concessionario A" potrebbe determinare un evento perturbativo di traffico bloccato (ad es. coda) su una tratta di competenza del "concessionario B" che, pertanto, dovrebbe erogare un rimborso per un evento che esula dalla propria capacità di intervento e, quindi, dalla propria sfera di responsabilità. In questi casi, osserva, sarebbe più equo ripartire il rimborso in proporzione alla rispettiva responsabilità di ciascun concessionario; propone, pertanto, di eliminare la misura o, in via subordinata, di considerare una riduzione del valore percentuale ivi previsto. Infine, chiede di chiarire se sia

²⁹ Brebemi, in particolare, porta l'esempio concreto della tratta A35 tra Castegnato e Chiari Est, dove la presenza di sei svincoli non presidiati rende impossibile individuare il punto di ingresso e, conseguentemente, l'eventuale esposizione al cantiere.

contemplata anche la possibilità di erogare somme che cumulano sia il rimborso di cui al 8-bis 1, sia il rimborso di cui al 8-bis 6 e, in caso di conferma, di esplicitarne le modalità operative.

Milano Serravalle evidenzia che l'introduzione di una tale previsione porterebbe il concessionario, nel caso in cui l'incidente avvenga per violazione del codice della strada acclarata da parte della polizia stradale, a richiedere all'utente il ristoro del rimborso previsto. Ulteriore conseguenza potrebbe essere un aggravio dei costi delle polizze assicurative RCA.

Brennero chiede di escludere dalle casistiche idonee a generare il rimborso le situazioni di traffico bloccato derivanti da eventi perturbativi diversi dai cantieri, in quanto discendenti da circostanze esogene, nonché per l'attuale impossibilità di identificazione dei singoli veicoli coinvolti.

Secondo UNC, rispetto al rimborso del 75% del pedaggio nel caso di eventi perturbativi che comportino situazioni di traffico bloccato non risolte dal concessionario entro 3 ore dall'inizio dell'evento, è opportuno prevedere ulteriori soglie, così da incentivare la risoluzione del traffico bloccato nel minor tempo possibile anche successivamente alle 3 ore. Propone: il 100% del pedaggio se non risolto entro 4 ore, il 125% se non risolto entro 5 ore, il 150% entro 6 ore, 250 se non risolto entro 7 ore o più. Qualora, però, gli eventi perturbativi dipendano da colpe del gestore, considera insufficienti i rimborsi sopra indicati, ritenendo più congruo che il 75% sia innalzato al 100% del pedaggio, con l'aggiunta di queste ulteriori aggravanti: il 150% del pedaggio se non risolto entro 4 ore, il 200% se non risolto entro 5 ore, il 300% entro 6 ore, il 500% se non risolto entro 7 ore o oltre. Si tratta, insomma, di stabilire un indennizzo congruo rispetto all'attesa. Tuttavia, in caso di incidente mortale (caso in cui, generalmente, non vi sono responsabilità, almeno dirette, del gestore), attesa la necessità di un intervento non solo dei soccorritori ma anche della magistratura, ritiene opportuna una deroga sulla tempistica delle 3 ore: proponendo il 75% se non risolto entro 5 ore, il 100% se non risolto entro 7 ore o oltre. Ritiene poi che l'espressione "eventi perturbativi" debba essere definita, onde evitare interpretazioni che danno luogo a contenziosi e che la definizione debba comprendere qualunque evento, anche in assenza di colpe del gestore, pure se l'evento è causato da circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso, eventi fortuiti o imprevedibili o dovuti a responsabilità di terzi. Insomma, il rimborso deve configurarsi in ogni caso, dall'incidente d'auto alle avverse condizioni meteorologiche impreviste.

Federconsumatori ritiene che un ingorgo di 2 ore sia sufficiente per riconoscere un rimborso del 75%, mentre al blocco del traffico per 3 ore debba conseguire automaticamente un rimborso del 100% del pedaggio relativo alla tratta o alle tratte elementari interessate dall'evento perturbativo di traffico bloccato.

Codacons propone di riconoscere un rimborso del 100% a favore degli utenti imbottigliati in casi di particolare ritardo e inefficienza nel ripristino della percorribilità dei tratti autostradali.

In merito alla **Misura 8-bis.7**, relativa agli utenti titolari di forme di abbonamento, ad avviso di UNC il consumatore non deve poter rinunciare al diritto al rimborso, magari ingannato da clausole vessatorie e poco trasparenti fissate nella carta dei servizi. Ritiene, inoltre, critico prevedere una rinuncia a fruire dell'abbonamento senza che sia specificata la modalità per garantire che la stessa sia davvero volontaria

e non carpita magari con pericolosi silenzi assenso, o senza comunicazioni su supporti durevoli verificabili ex post.

2.4.3 Valutazioni e proposte

In riferimento a quanto evidenziato da diversi operatori (gruppo ASTM, Brebemi, Pedemontana Lombarda, Alto Adriatico, ITP-SPN, ASPI) e da AISCAT, secondo cui la Misura *“penalizzerebbe la mera riduzione del numero delle corsie a prescindere (...) dall'accertamento della responsabilità del concessionario”* e parrebbe introdurre una *“nuova fattispecie di responsabilità per fatto altrui ben più gravosa della responsabilità oggettiva del custode (ex art. 2051 cc.)”*, talché, data l'inevitabilità dei cantieri per la sicurezza e l'efficientamento dell'infrastruttura, si renderebbe opportuno *“ricondere il rimborso (...) alla condotta del concessionario, onde evitare una cd. responsabilità oggettiva”*, nonché *“far gravare i rimborsi sui concessionari unicamente nei casi di cantieri per i quali si rilevi un inadempimento contrattuale del concessionario stesso e/o di mancata/carente informazione”*, si richiama quanto già esposto al par. 2.1 e si osserva quanto segue.

In primo luogo, occorre rammentare che l'Autorità ha già avuto modo di sottolineare che il pedaggio corrisposto dall'utente è da inquadrarsi in relazione ad un'infrastruttura fruibile, e l'atto regolatorio posto in consultazione tiene, anzitutto, conto dell'esigenza di assicurare piena tutela agli utenti i quali, a fronte del pagamento del pedaggio, dovrebbero proporzionalmente poter fruire dell'infrastruttura nella sua piena capacità. Infatti, il servizio in parola si informa sulla corresponsione del pedaggio come contributo per l'utilizzo di un bene demaniale rispetto a cui il concessionario assume specifici obblighi e la tutela dell'utente autostradale deve necessariamente estendersi alla garanzia delle relative condizioni di fruizione in piena disponibilità e sicurezza. Ciò è tanto più vero se si considera che la stessa tariffa è costruita *ab origine*, tra l'altro, sul presupposto che il servizio è erogato dal concessionario in maniera integrale, efficace, ed efficiente³⁰, tanto *i*) in termini di piena disponibilità dell'infrastruttura, *ii*) quanto in termini di possibilità per l'utente di poter percorrere i tragitti di interesse nel minor tempo possibile³¹, molto spesso in assenza di percorsi stradali comparabili.

In coerenza con i principi che informano la regolazione volta a delineare il contenuto minimo dei diritti degli utenti nei vari settori di trasporto di cui all'art. 37, comma 2, lettera e), del d.l. 201/2011, le misure proposte intendono introdurre un meccanismo di tutela degli utenti che possiede la precipua finalità di

³⁰ Nel medesimo senso, si veda la Relazione illustrativa pubblicata contestualmente alla delibera n. 75/2025 (Aggiornamento del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Indizione di una consultazione.), pag. 13, dove si richiama l'esigenza di *“contemperamento del contrapposto interesse, da un lato, per il concessionario, a vedersi assicurare un adeguato ritorno economico per gli investimenti sostenuti, e dall'altro, per gli utenti, a vedersi applicati livelli tariffari contenuti e sostenibili, nonché correlati all'effettiva fruizione del servizio, sotto il profilo quantitativo (i.e. distanza percorsa) e il profilo qualitativo”*.

³¹ Si cfr., in proposito, TAR Lazio, sentenza del 9 maggio 2025, n. 9006, p.to 72 ss., dove si afferma, tra l'altro, che *“riducendosi le velocità di transito a quelle di una strada provinciale o urbana, viene meno la ragione economica a giustificazione del pedaggio”*.

intervenire, tempestivamente e con efficacia, a compensare gli eventuali scostamenti delle prestazioni erogate in concreto da parametri qualitativi attesi.

Nel caso dell'utente autostradale, posto che la presenza di un cantiere implica – in misura maggiore o minore, a seconda della sua ubicazione, delle sue caratteristiche, degli orari e della durata – una riduzione della fruibilità dell'infrastruttura e delle condizioni di comfort nel percorrerla, anche in quei casi in cui il traffico è minimo, perché comporta la necessità di un ulteriore sforzo di attenzione alla guida e, verosimilmente, nella maggior parte dei casi, una riduzione della velocità ed aumento, più o meno significativo, del tempo di percorrenza, rispetto al tempo di percorrenza in condizioni di flusso libero, tale tutela si traduce nel diritto, per l'utente stesso, di ottenere un rimborso nel caso in cui il tratto autostradale oggetto di pedaggio, non sia pienamente fruibile a causa della presenza di cantieri.

Di fatto, il mancato raggiungimento delle aspettative circa l'esperienza di viaggio si genera, per l'utenza, rispetto al pedaggio corrisposto, anche laddove la programmazione dei lavori, da parte del concessionario, sia avvenuta correttamente.

Ciò non toglie che i cantieri, per quanto indispensabili a garantire funzionalità e sicurezza, e oggetto di una fondamentale funzione del concessionario, dovrebbero essere programmati in maniera tale da minimizzare l'impatto sugli utenti, come peraltro esplicitato dalla Misura 8.2 dell'allegato A alla delibera n. 132/2024.

In un tale contesto, il rimborso assurge non solo a elemento di tutela dell'utente, ma anche quale strumento di deterrenza, volto a scongiurare il mantenimento da parte del concessionario stesso di comportamenti, correlati alla tempestiva e corretta programmazione dei cantieri, idonei a creare nocumento ai diritti dell'utente in termini di prestazione, anche qualitativa, del servizio.

Se l'obiettivo perseguito dalle misure in esame consiste, come si è detto, nel ripristino dell'equilibrio delle prestazioni nell'ambito del rapporto intercorrente tra concessionario e utente, il diritto al rimborso prescinde, poi, dall'accertamento di un danno e si differenzia dai meccanismi di premi/penalità operanti in ipotesi di mancato rispetto degli standard qualitativi di carattere generale (in riferimento ai quali l'Autorità, da ultimo, con delibere nn. 74 e 75/2025, ha formulato nuove proposte).

Anche l'obbligatorietà dei cantieri in termini di legge e di impegni concessori, e la loro correlazione alla tutela della sicurezza degli utenti, non implica anche che l'utente sia costretto ad un esborso, in termini di pedaggio, sproporzionato rispetto alla fruizione dell'infrastruttura. Non appare, pertanto, accoglibile la richiesta di esclusione dei cantieri deputati al superamento e alla risoluzione dello stato di emergenza dichiarato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dd. 11 luglio 2008³² formulata da Autostrade Alto Adriatico, in quanto, fra l'altro, una tale esclusione circoscriverebbe ingiustificatamente

³² Nonché elencati nell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3702 dd. 5 settembre 2008.

l'ambito di applicazione della fattispecie e determinerebbe una disparità di trattamento tra gli utenti delle diverse tratte autostradali³³.

Con riferimento alle osservazioni dei concessionari (Alto Adriatico, CAV, gruppo ASTM e Strada dei Parchi) in merito alla presenza di cantieri di altri operatori che interferiscono con la gestione dell'infrastruttura da parte del concessionario, si osserva che il concessionario è tenuto, nei confronti dell'utente, a garantire la piena fruibilità dell'infrastruttura, nonché la sicurezza in conformità agli obblighi assunti con il concedente. Pertanto, eventuali interferenze nella gestione dell'infrastruttura non imputabili al concessionario non possono gravare sull'esborso economico dell'utente, ma devono trovare un bilanciamento al fine di riequilibrare la minorata garanzia, in termini di fruibilità dell'infrastruttura autostradale, che incide sull'esperienza diretta dell'utente e di correlare ex post il corrispettivo pagato da quest'ultimo al livello di qualità della circolazione (in termini di tempi di percorrenza, confort e sicurezza) concretamente fruito.

I medesimi rilievi paiono valere anche in riferimento alla questione dei cd. cantieri commissariati di cui al decreto-legge n. 32/2019 (c.d. Sblocca cantieri), così come modificato dal decreto-legge n. 76/2020 (c.d. Semplificazioni), convertito con la legge n. 120/20, per la gestione delle opere pubbliche da tempo bloccate a causa di ritardi legati alle fasi progettuali ed esecutive e alla complessità delle procedure amministrative.

Nondimeno, si conferma, invece, l'esclusione dei cantieri emergenziali, i quali dipendono da situazioni imprevedibili.

Non pare, parimenti, accoglibile la richiesta di UPLC di far venir meno l'obbligo di corresponsione del pedaggio qualora la tratta autostradale cui il pedaggio si riferisce sia priva delle dotazioni di sicurezza, posto che l'adempimento degli obblighi concernenti la conformità agli standard di sicurezza generali (e non riferiti alla cantierizzazione) attiene ai rapporti tra concessionario e concedente ed esula, pertanto, dall'obiettivo dell'atto regolatorio posto in consultazione.

Tanto premesso, si ritiene di tenere conto delle osservazioni ricevute circa le possibili distorsioni derivanti dall'individuazione dei cantieri rilevanti sulla base della loro lunghezza, durata, periodo di installazione, individuando un diverso criterio di accesso al meccanismo del rimborso che, in quanto basato sul tempo di percorrenza, consente altresì di rafforzare la correlazione al disagio percepito dagli utenti.

³³ Occorre ribadire che il documento posto in consultazione concerne il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali e dei gestori dei servizi erogati nelle pertinenze di servizio delle reti autostradali. Il riconoscimento di tale diritto, essendo correlato al disagio arrecato dalla non piena fruibilità della stessa, non può che essere universale. Non appare, pertanto, accoglibile quanto richiesto da Autostrade Alto Adriatico, in quanto una tale esclusione circoscriverebbe ingiustificatamente l'ambito di applicazione della fattispecie e determinerebbe una disparità di trattamento tra gli utenti delle diverse tratte autostradali.

A tal fine, sono stati acquisiti dai concessionari alcuni ulteriori elementi istruttori, facendone richiesta con le note prott. 64946/2025, 64947/2025 e 64948/2025, del 25 luglio 2025. I riscontri pervenuti³⁴ hanno evidenziato che la maggior parte dei concessionari è in grado, o sarà in grado in tempi relativamente brevi, in forza di progetti già avviati, di determinare il tempo medio di percorrenza con granularità e precisione più o meno spiccata, sia pure sulla base di fonti dati differenziate. Un numero minore di concessionari non dispone, nemmeno avvalendosi di *provider* esterni, di strumenti per il calcolo dei tempi di percorrenza.

Stante, inoltre, il riconoscimento della coessenziale funzionalizzazione dei cantieri alla garanzia della sicurezza dell'infrastruttura, si è ritenuto di introdurre appositi fattori di correzione, volti a tenere conto delle soluzioni adottate dai concessionari per minimizzare i disagi connessi all'installazione dei cantieri.

Analoghe considerazioni possono svolgersi in merito alla **Misura 8-bis.6 (8.bis.8** nella nuova numerazione rimborso in caso di cd. "traffico bloccato"), rispetto alla quale si propone comunque di inserire alcuni correttivi, come meglio precisato *infra*.

Tra le altre osservazioni di dettaglio ricevute, con riguardo alla richiesta di CAV di riformulazione della definizione di «tratta elementare», si ritiene che la stessa, così come esposta, possa, al momento considerarsi adeguata in quanto rappresenta il punto di vista dell'utente, il quale individua un punto di ingresso e di uscita dall'autostrada, mentre potrebbe non percepire, ad esempio, i cambi di competenza. In ogni caso, il computo del rimborso in caso di cantiere distingue le tratte elementari come risultanti dai sistemi gestionali dei concessionari e consente di calibrare il rimborso in base a queste ultime.

Si ritiene, invece, di poter tenere in considerazione le osservazioni di ASPI concernenti la specificazione del concetto di tratta elementare interessata dalla presenza di cantieri, in relazione, rispettivamente, ai sistemi chiusi e a quelli semi-chiusi e aperti, tramite l'inserimento di precisazioni alla **Misura 8-bis.1**.

In merito alla richiesta di CAV e Milano Serravalle di escludere dall'ambito di applicazione, nei sistemi semi-chiusi, i tratti a "libera circolazione", si osserva che il sistema di rimborso posto in consultazione opera in relazione al pedaggio corrisposto. Si è tuttavia ritenuto, a maggior chiarimento, di specificare, alla **Misura 8-bis.2**, che 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 portale in uscita o in ingresso, e il primo ingresso o uscita che precede o segue il cantiere.

Con riguardo alle richieste di esclusione formulate da Brennero, si osserva che la metodologia proposta contempla un sistema di calcolo del rimborso parametrato, tra l'altro, al grado di indisponibilità delle corsie in conseguenza del cantiere, essa, pertanto, incentiva l'ottimizzazione e l'adozione di tipologie di cantiere - quale quella rappresentata da Brennero - che permettono di limitare il disagio all'utenza. Non pare, invece, accoglibile la richiesta di esclusione dei cantieri fondata sull'avvenuto inserimento dei relativi

³⁴ Note prott. ART 73669/2025 (APL), dell'8 settembre 2025; nn. 73998/2025 (AB), 74008/2025 (SP), 74036/2025 (SAAA), 74037/2025 (Brebemi), 74038/2025 (MSMT), 74050/2025 (Autostrada A4 Brescia-Padova), 74061/2025 (Gruppo ASTM), 74059/2025 (ASPI), 74060/2025 (CAV), 74063/2025 (SAT), 74069/2025 (ITP), del 9 settembre 2025; nn. 74094/2025 (TANA), 74100/2025 e 74121/2025 (RAV), 74223/2025 (Traforo Gran San Bernardo), 74233/2025 (SPN), 74264/2025 (Consorzio Autostrade Siciliane – CAS), del 10 settembre 2025.

lavori nei PEF, in quanto ciò non esclude la possibilità di disagi agli utenti e determinerebbe ingiustificate disparità di trattamento tra gli stessi.

Con riguardo a quanto osservato da Alto Adriatico, CAV, concessionari dei gruppi ASTM e ASPI, Milano Serravalle, Brebemi, Pedemontana, Brennero circa la Misura 8 *bis*.2, in ordine all'impossibilità di ottenere un dato certo dei transiti, si rinvia a quanto in precedenza esposto in merito all'opportunità di tenere conto - ai fini della più accurata misurabilità dell'effettivo disagio patito dall'utente - del fatto che la presenza di un cantiere implica, nella maggior parte dei casi, una riduzione della velocità ed un aumento, più o meno significativo, del tempo di percorrenza rispetto al tempo di percorrenza in condizioni di flusso libero.

Per quanto attiene alle peculiarità dei sistemi semi-chiusi, si ritiene, come già accennato, di tenerne conto introducendo precisazioni nella formulazione della Misura 8-*bis*.1.

In particolare, la tratta elementare interessata dalla presenza di uno o più cantieri viene intesa, per i sistemi chiusi come la tratta su cui insistono i cantieri, delimitata da due stazioni³⁵ e, per i sistemi semi-chiusi o aperti, qualora il percorso effettivo dell'utente non sia rilevabile, viene indicato come percorso rilevante ai fini del calcolo dell'eventuale rimborso del pedaggio, il segmento di rete su cui insistono i cantieri compreso tra la stazione o portale (in ingresso o in uscita), e il primo ingresso che precede il cantiere o uscita che lo segue.

Con riguardo alle osservazioni concernenti la lunghezza e le fasce orarie di rilevanza dei cantieri si prende atto di quanto segnalato dai concessionari e dalle associazioni dei consumatori, rimodulando le modalità e i criteri di applicazione del meccanismo di calcolo dei rimborsi in modo da tenere conto di tali aspetti, anche al fine di prevenire possibili comportamenti opportunistici a scapito della sicurezza, nonché di stabilire una più evidente correlazione del rimborso al disagio percepito dall'utente anche in termini di tempo di percorrenza; per tale motivo, alla Misura 8-*bis*.2 vengono espunti i riferimenti alla durata, fascia oraria e lunghezza del cantiere.

In particolare, tra l'altro, tenuto conto delle criticità evidenziate dai concessionari e dalle associazioni dei consumatori con riguardo alla fascia oraria notturna di esenzione, si ritiene di procedere all'espunzione della suddetta esclusione. Stante il nuovo presupposto del meccanismo proposto, correlato al tempo di percorrenza, appare peraltro verosimile che i casi in cui i cantieri notturni daranno luogo al rimborso saranno limitati.

³⁵ Si ricorda, in proposito, che, in accoglimento delle osservazioni formulate dai concessionari, alla Misura 2, lett. z), della delibera n. 132/2024, è stata inserita la seguente definizione di «**stazione**: struttura di accesso in entrata e uscita dall'autostrada, attrezzata con apparecchiature per l'esazione del pedaggio in conformità all'articolo 63, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 (Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada). La stazione può essere: - "a barriera": quando è costruita in modo da sbarrare la sede autostradale intercettando tutto il traffico in transito; - "di svincolo": quando sbarrano soltanto i rami di allacciamento dell'autostrada alla viabilità ordinaria intercettando il traffico in entrata ed uscita dall'autostrada».

Descrizione in dettaglio del meccanismo di calcolo del rimborso in presenza di cantieri

Con riferimento agli aspetti critici evidenziati con riguardo al **meccanismo di calcolo del rimborso** di cui alla **Misura 8-bis.3**, la proposta di riformulazione che si sottopone alla consultazione è articolata come di seguito descritto.

L'attivazione del meccanismo non è più correlata alle caratteristiche fisiche del cantiere incontrato dall'utente nel suo percorso, bensì alla rilevazione, per il percorso p effettuato dall'utente (reale o convenzionale), di uno scostamento orario tra il tempo medio di percorrenza effettivo e il tempo di percorrenza alla velocità a flusso libero. Si ritiene, anche traendo spunto dall'analisi dei sistemi di rimborso del pedaggio attualmente applicati, che tale scostamento possa essere ragionevolmente fissato a un valore maggiore o uguale a 10 minuti per percorsi superiori a 30 e fino a 50 km, e maggiore o uguale a 15 minuti per percorsi superiori a 50 km.

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 spunto 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 percentuale (ad esempio, il 30%) rispetto al tempo di percorrenza alla velocità a flusso libero (fermi restando uno scostamento minimo di 5 e massimo di 15 minuti).

Il confronto tra il tempo di percorrenza alla velocità a flusso libero, ovvero sia in condizioni di circolazione non perturbata, differenziato per tipologia di veicolo (leggero/pesante), e il tempo medio di percorrenza effettivo, comporta, tra l'altro, di tenere in considerazione, seppure in maniera meno diretta rispetto alla precedente proposta, il maggior disagio presumibilmente generato dai cantieri installati in giorni/orari di traffico intenso (cfr. anche quanto già esposto al par. 2.2.3 in relazione alle definizioni).

Per i percorsi fino a 30 km e, una volta verificato, per i percorsi di lunghezza superiore, il superamento delle soglie descritte alla **Misura 8-bis.3**, il rimborso spettante all'utente, correlato all'impatto del cantiere in termini di indisponibilità dell'infrastruttura autostradale, sarà costituito dalla sommatoria dei rimborsi maturati per ciascuna delle tratte elementari incluse nel percorso dallo stesso effettuato, o in quello convenzionalmente rilevante ai fini del calcolo del pedaggio, denominato "*percorso p*", e meglio descritto alla **Misura 8-bis.2**, in cui sono presenti cantieri (senza limitazioni di lunghezza, durata, fascia oraria di installazione), ad esclusione, si conferma, dei cantieri emergenziali. Viene prevista, inoltre, una componente che incrementa il rimborso, in funzione dello scostamento orario generato dai medesimi cantieri.

Sono poi elencati, nelle lett. da a) a g), della **Misura 8-bis.4**, descrivendoli, i diversi passaggi utili alla determinazione del rimborso, mentre la **Misura 8-bis.6** rimanda, anche per una miglior leggibilità, all'**Annesso 1** per il dettaglio delle formule di calcolo.

Il rimborso per tratta elementare è dato dalla moltiplicazione dell'impatto aggregato dei cantieri presenti per la tariffa km applicata all'utenza per la medesima tratta elementare.

La formula da cui si ricava il valore di impatto del cantiere, di cui alla **Misura 8-bis.4, lett. d)**, ricalca, in linea di principio, il meccanismo di calcolo di cui alla precedente consultazione, basandosi sulle caratteristiche fisiche del cantiere, e andando a considerare, per ciascun segmento del medesimo, il rapporto tra numero di corsie di marcia occupate dal cantiere e/o dal flusso veicolare proveniente dalla carreggiata opposta e numero di corsie disponibili al traffico, oltre a un coefficiente di deviazione di traffico sulla carreggiata opposta determinato nel valore di 0,6, la cui finalità è già stata illustrata nella relazione illustrativa pubblicata contestualmente alla delibera n. 49/2025.

In ottica di maggiore semplificazione ed equità, partendo dal presupposto che ai fini del calcolo dell'impatto del cantiere in termini di indisponibilità, una corsia occupata dal cantiere equivale ad una corsia occupata dal traffico proveniente dalla direzione di marcia opposta (in caso di provvedimento di deviazione del traffico), si è proceduto pertanto all'eliminazione del coefficiente specifico relativo alla presenza di corsie di marcia occupate dal flusso veicolare proveniente da carreggiata opposta, valorizzando con lo stesso impatto entrambe le situazioni (Tabella 1 che segue). Si propone, inoltre, di aggiungere un coefficiente che penalizzi, in presenza del cantiere, le situazioni in cui viene ridotta la larghezza delle corsie di marcia, nonché un coefficiente che tenga conto, in relazione al numero di corsie di marcia disponibili al traffico, dell'eventuale apertura della corsia di emergenza al flusso veicolare ovvero della chiusura della corsia di emergenza in presenza del cantiere.

Si precisa, per ulteriore chiarezza, che i coefficienti che tengono conto dell'eventuale chiusura ovvero apertura al flusso veicolare della corsia di emergenza, sono necessariamente alternativi nello stesso segmento e nello stesso periodo temporale.

In riferimento alle osservazioni pervenute nelle quali è stato evidenziato che per alcune configurazioni particolari di cantiere, verrebbero penalizzate eventuali soluzioni di riconfigurazione dinamica delle corsie disponibili per senso di marcia, in funzione dei flussi di traffico, andando a disincentivare l'intervento del concessionario volto a ridurre l'impatto del cantiere sulla fluidità della circolazione, si osserva che l'aumento dinamico del numero di corsie in deviazione, con lo scopo di facilitare la fluidità del traffico nella direzione di marcia più sollecitata, comporta, in ogni caso, una progressiva corrispondente riduzione del numero di corsie disponibili nella carreggiata opposta, ancorché i tempi di percorrenza possano, per tale carreggiata, esserne meno impattati, ad esempio in ragione di un più limitato flusso di traffico.

In linea di principio, tale dinamica non può non riflettersi in un decremento del valore di impatto del cantiere per il senso di marcia che riceve maggiore disponibilità di corsie, sebbene il cambio di carreggiata comporti un disagio, e, viceversa, in un aumento del valore di impatto del cantiere per il senso di marcia opposto. Configurandosi, di fatto, una riduzione complessiva delle corsie pienamente fruibili, a prescindere dalla direzione di marcia, la somma degli impatti del cantiere relativi alle due direzioni di marcia non sarà costante ma crescerà proporzionalmente all'aumento del numero complessivo di corsie occupate o non pienamente fruibili.

Considerato, tuttavia, che nella nuova proposta il meccanismo si attiva al superamento di una certa soglia di scostamento del tempo di percorrenza (10 o 15 minuti), è ragionevolmente prevedibile che ogni azione posta in essere dal concessionario per favorire la fluidità del traffico contribuirà a ridurre lo scostamento e, conseguentemente, il superamento della soglia sarà meno probabile.

Come accennato, viene inoltre introdotto, a seguito delle osservazioni ricevute, un coefficiente, fissato pari a 0,5, per tenere conto dei casi in cui il traffico è deviato sulla corsia di emergenza, situazione che il concessionario può adottare per limitare l'impatto del cantiere, in quanto consente di conservare una maggior capienza per il transito, ma che comporta, in ogni caso, una riduzione del *comfort* di guida, dal momento che la corsia di emergenza non è disponibile in quanto tale.

Si riportano qui di seguito le Tabelle 1 e 2, che individuano, in forma percentuale, l'impatto $IC_{n,i}$ del segmento i del cantiere n installato sulla tratta elementare m , calcolato tenendo conto delle modifiche descritte in precedenza.

Tabella 1. Valori di impatto del segmento i del cantiere n $IC_{n,i}$ nel caso di riduzione del numero di corsie di marcia disponibili ed eventuale utilizzo della corsia di emergenza.

Impatto del segmento di cantiere		n. corsie occupate dal cantiere e/o dal flusso da direzione opposta				
		1	2	3	4	5
n. corsie disponibili nella carreggiata di marcia	2	50%				
	$2 + \delta_{ce}^{36}$	40%	80%			
	3	33%	67%			
	$3 + \delta_{ce}$	29%	57%	86%		
	4	25%	50%	75%		
	$4 + \delta_{ce}$	22%	44%	67%	89%	
	5	20%	40%	60%	80%	
	$5 + \delta_{ce}$	18%	36%	55%	73%	91%

A titolo di esempio, con riferimento alla Tabella 1, se una carreggiata è composta da 3 corsie di marcia e viene installato un cantiere che occupa 2 corsie, l'impatto del cantiere sarà del 67%. Qualora, invece, per facilitare la fluidità del traffico si decida, per il tratto in questione, di aprire al traffico anche la corsia di emergenza, allora l'impatto del cantiere sarà del 57%. Allo stesso modo qualora per una carreggiata a 3 corsie si verifichi la situazione limite in cui venga installato un cantiere che occupa 3 corsie, con la possibilità di circolare solo sulla corsia di emergenza, l'impatto del cantiere sarà dell'86%.

³⁶ Coefficiente di utilizzo della corsia di emergenza δ_{ce} , pari a 0,5 se la corsia di emergenza è aperta al flusso veicolare.

Tabella 2. Valori di impatto del segmento i del cantiere n $ICA_{n,i}$ nel caso di deviazione del traffico sulla carreggiata opposta ed eventuale utilizzo della corsia di emergenza.

Impatto del segmento di cantiere		n. corsie occupate dal cantiere													
		1	2	2	3	3	3	4	4	4	4	5	5	5	5
		n. corsie in deviazione su carreggiata opposta													
		1	1	2	1	2	3	1	2	3	4	1	2	3	4
n. corsie disponibili nella carreggiata di marcia	2	20%	70%	40%											
	2 + δ_{ce}	16%	56%	32%											
	3	13%	47%	27%	80%	60%	40%								
	3 + δ_{ce}	11%	40%	23%	69%	51%	34%								
	4	10%	35%	20%	60%	45%	30%	85%	70%	55%	40%				
	4 + δ_{ce}	9%	31%	18%	53%	40%	27%	76%	62%	49%	36%				
	5	8%	28%	16%	48%	36%	24%	68%	56%	44%	32%	88%	76%	64%	52%
	5 + δ_{ce}	7%	25%	15%	44%	33%	22%	62%	51%	40%	29%	80%	69%	58%	47%

Con riguardo alla Tabella 2, a titolo di esempio, se una carreggiata in una direzione è composta da 4 corsie di marcia e viene installato un cantiere che ne occupa 2, l'impatto del cantiere sarà del 50% (Tabella 1), ma se una delle due corsie occupate viene recuperata con una deviazione in carreggiata opposta, l'impatto sarà del 35% (ovvero del 31% nel caso di apertura al traffico anche della corsia di emergenza). Il valore della corsia in deviazione è, infatti, comunque ridotto in quanto l'effettuazione della deviazione riduce il *comfort* di guida. La carreggiata opposta, sempre a 4 corsie, avrebbe 1 corsia occupata dal flusso veicolare proveniente dalla direzione opposta, registrando, per tale senso di marcia, un impatto del 25% (1 corsia occupata dal traffico dal senso di marcia opposto - Tabella 1).

Si tiene conto, altresì, dei casi in cui non si occupa totalmente una corsia, ma viene ridotta la larghezza di una o più corsie, prevedendo un apposito coefficiente, posto pari a 0,2, che tiene in conto della riduzione della larghezza delle corsie di marcia in presenza di cantieri.

A titolo di esempio, qualora su una carreggiata a 2 corsie, venga installato un cantiere che preveda la chiusura della corsia di emergenza, mantenendo le 2 corsie di marcia, l'impatto del cantiere sarà pari al 25%. Qualora sia prevista oltre alla chiusura della corsia di emergenza anche una riduzione della larghezza di entrambe le corsie, l'impatto del cantiere sarà pari al 45%.

Al fine di una più diretta correlazione al disagio patito dall'utente, la proposta prevede (**Misura 8-bis.4, lett. f)**) l'introduzione di una componente incrementale in funzione dello scostamento dei tempi medi di percorrenza sul percorso effettuato dall'utente in presenza di cantieri, calcolata secondo la formula:

$$CI_{p,cant} = \frac{\bar{s}_{p,cant}}{\sum_{c=1}^C \sum_{n=1}^{N_c} T_{VLF,n}}$$

in cui:

$\bar{s}_{p,cant}$ = scostamento orario da cantiere per il percorso p effettuato dall'utente.

$T_{VLF,n}$ = tempo di percorrenza alla velocità a flusso libero per tipologia di veicolo (leggero/pesante) per la lunghezza del cantiere n , gestito dal concessionario c , incluso nel percorso p effettuato dall'utente;

C = numero di concessionari autostradali inclusi nel percorso p dell'utente;

N_c = numero di cantieri n gestiti del concessionario c , presenti anche parzialmente nel percorso p effettuato dall'utente.

Lo scostamento orario da cantiere $\bar{s}_{p,cant}$, di cui alla **lett. g) della Misura 8-bis.4**, è dato dalla somma degli scostamenti orari imputabili alla presenza di cantieri inclusi nel percorso p dell'utente, calcolati da ciascun concessionario c coinvolto (cfr. anche quanto verrà esposto in relazione alle modifiche proposte alla Misura 14), secondo la seguente formula:

$$\bar{s}_{p,cant} = \sum_{c=1}^C \bar{s}_{p,cant}^c$$

$$\bar{s}_{p,cant}^c = \sum_{n=1}^{N_c} (\bar{T}_{eff,n} - T_{VFL,n})$$

in cui:

$\bar{T}_{eff,n}$ = tempo medio di percorrenza effettivo per l'intera estensione del cantiere n incluso anche solo parzialmente nel percorso p effettuato dall'utente;

$T_{VFL,n}$ = tempo di percorrenza alla velocità a flusso libero per tipologia di veicolo (leggero/pesante) per l'intera estensione del cantiere n incluso anche solo parzialmente nel percorso p effettuato dall'utente;

C = numero di concessionari autostradali inclusi nel percorso p dell'utente;

N_c = numero di cantieri n , gestiti dal concessionario c , presenti, anche parzialmente, nel percorso p effettuato dall'utente.

Qualora uno dei concessionari inclusi nel percorso p dell'utente non sia in grado di stimare lo scostamento orario da cantiere sulla tratta di sua competenza, per la parte del percorso p dell'utente gestita dal concessionario c , si assume $\bar{s}_{p,cant}^c = \bar{s}_p^c$.

Inoltre, se per una tratta elementare ovvero per un segmento di cantiere, lo scostamento orario – o lo scostamento orario da cantiere – risultasse negativo, vale a dire in situazioni in cui i tempi medi effettivi di percorrenza sono inferiori ai corrispondenti tempi calcolati alla velocità a flusso libero, e dunque il traffico risulta più scorrevole rispetto alla condizione di riferimento, tale valore è da intendersi convenzionalmente posto pari a zero per la tratta elementare o per il segmento di cantiere in questione.

Per tenere conto, poi, di quanto emerso dalle informazioni rese dai concessionari circa gli strumenti e le tecnologie disponibili per il calcolo dei tempi di percorrenza, di cui si è detto sopra, la **Misura 8-bis.5** dispone che quando 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 non emergenziali, indipendentemente da lunghezza e durata, e la componente incrementale $CI_{p,cant}$ del

rimborso R_p è determinata, in via transitoria (fino alla scadenza indicata nella successiva **Misura 14.5, lett. b)**, che viene altresì proposta in consultazione), come sommatoria degli impatti di ciascun segmento di cantiere $IC_{n,i}$ presente sul percorso dell'utente.

Al fine di assicurare modalità applicative uniformi del meccanismo di rimborso, inoltre, la **Misura 8-bis.7** proposta in consultazione prevede:

- alla **lettera a)**, che al fine di calcolare lo scostamento orario \bar{s}_p e lo scostamento orario da cantiere $\bar{s}_{p,cant}$, i concessionari 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/pesante³⁷), in relazione a ciascuna delle tratte autostradali in concessione, informando ad ogni variazione di tale valore l'Autorità, tramite specifica relazione tecnica. Tale valore, unitamente alle modalità utilizzate per la sua determinazione, dovrà rimanere a disposizione, così come gli altri elementi per il calcolo di eventuali rimborsi, secondo quanto previsto dalla successiva **Misura 8-ter.4**;
- alla **lettera b)**, che per la rilevazione del tempo medio di percorrenza effettivo riferito al percorso p dell'utente e nei tratti interessati dal cantiere n , i concessionari 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;
- alla **lettera c)**, che i concessionari comunichino all'Autorità la metodologia utilizzata per la rilevazione dei tempi medi di percorrenza e le relative fonti di dati utilizzate, nonché ogni successiva eventuale variazione.

In merito ai tempi medi di percorrenza effettivi, riferiti al percorso p effettuato dall'utente, si precisa che nei sistemi autostradali chiusi, si considerano i tempi di percorrenza derivanti dagli orari reali di ingresso e uscita degli utenti. Nei sistemi semi-chiusi o aperti, i tempi di percorrenza possono essere ricavati a partire dall'orario di attraversamento della barriera di esazione o del portale, ricostruendo l'intervallo di percorrenza tramite i dati di velocità effettiva storica o rilevata in condizioni analoghe sui tratti precedenti e successivi.

A tale scopo i concessionari individuano delle metodologie di rilevazione dei tempi di percorrenza effettivi, nel rispetto della normativa vigente in materia di protezione dei dati personali. Non è richiesta l'installazione di strumenti di rilevazione proprietari che possano comportare costi superiori ai benefici

³⁷ Come già chiarito in relazione ad alcune previsioni della delibera n. 132/2024, con riguardo alla definizione della tipologia di traffico leggero/pesante, si ritiene possibile fare riferimento alla distinzione ad oggi in uso per il Censimento della circolazione (nota del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti prot. 4453 del 23 febbraio 2023), la quale risulta nota a tutti i concessionari.

derivanti all'utenza dai rimborsi, ma potranno essere utilizzati dati forniti da *provider* esterni³⁸, oltre che, eventualmente in combinazione, ove tali tecnologie fossero già installate e disponibili, da ulteriori sistemi, tra cui, a titolo esemplificativo e non esaustivo:

- i. portali di esazione del pedaggio;
- ii. impianti di sensoristica autostradale e sistemi ITS (*Intelligent Transport Systems*);
- iii. sistemi GPS (*Global Positioning System*);
- iv. sistemi di bordo dei veicoli (es. *Black box* o scatola nera);
- v. *Floating Car Data* (FCD)³⁹;
- vi. portali *Optical Character Recognition* (OCR)⁴⁰ e sistemi di riconoscimento ottico delle targhe (es. telecamere dotate di *Automatic Number Plate Recognition* (ANPR)⁴¹);
- vii. altre tecnologie disponibili presso il concessionario o rese disponibili tramite accordi con enti terzi.

Circa il concetto di rappresentatività si ritiene, quantomeno in fase di prima applicazione, di lasciare ai concessionari l'individuazione del campione, la cui rappresentatività dovrà essere dagli stessi dimostrata, e purché i criteri utilizzati siano trasparenti e verificabili.

Il campione rappresentativo di cui alla **lettera b)** potrà essere individuato, di norma, all'interno di un intervallo temporale mobile centrato sull'orario di transito dell'utente (preferibilmente fino a un massimo di ± 20 minuti). Tuttavia, in condizioni di bassa densità di traffico, l'ampiezza dell'intervallo temporale mobile di rilevazione può essere progressivamente estesa, per scaglioni successivi di 5 minuti, fino al raggiungimento di un campione adeguato. Inoltre, qualora non sia disponibile un campione rappresentativo riferito all'intero percorso *p* effettuato dall'utente, lo stesso potrà essere suddiviso in segmenti intermedi.

Per garantire la massima uniformità e trasparenza, la successiva **Misura 8-ter.4**, prevede che l'utente il quale abbia percorso una o più tratte elementari interessate dalla presenza di cantieri possa richiedere, con le modalità di cui alla Misura 10 della delibera n. 132/2024, afferente al trattamento dei reclami, entro

³⁸ A titolo esaustivo e non esemplificativo, dai fornitori di telepedaggio, o da gestori di interfacce applicative (API – *Application Programming Interface*) di servizi esterni che rendono disponibili dati di mobilità in tempo reale o storici e dati provenienti da applicazioni mobili di navigazione e infomobilità.

³⁹ Il *Floating Car Data* (FCD) è una tecnologia di monitoraggio del traffico che utilizza i dati di posizione, velocità e direzione raccolti da veicoli in movimento, tipicamente tramite dispositivi GPS installati a bordo (es. veicoli aziendali, flotte di trasporto pubblico, taxi, etc.). Tali dati vengono di norma aggregati in tempo reale da operatori o piattaforme terze per stimare le condizioni del traffico su una rete stradale.


⁴⁰ I *portali OCR* sono infrastrutture fisse dotate di telecamere e sensori capaci di rilevare in tempo reale le targhe dei veicoli in transito, attraverso la tecnologia di riconoscimento ottico dei caratteri (*Optical Character Recognition*). Questi sistemi consentono di monitorare i flussi veicolari, verificare l'identità del mezzo, stimare tempi di percorrenza e supportare eventuali meccanismi di rimborso.

⁴¹ Le telecamere ANPR (*Automatic Number Plate Recognition*) sono dotate di una tecnologia che tramite il riconoscimento ottico dei caratteri permette di decifrare la targa del veicolo, convertendola in dati alfanumerici.

12 mesi, 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. Restano ovviamente fermi i poteri attribuiti all'Autorità dalla norma istitutiva, sia di richiedere informazioni, che di effettuare controlli ispettivi, ai sensi dell'art. 37, comma 3, lettera d) ed e) del d.l. 201/2011, che l'Autorità può esercitare anche a tutela degli utenti.

Si riportano, nei box sottostanti, alcuni esempi di calcolo secondo la metodologia descritta, con valori semplificati e fittizi, nonché un esempio di possibile ripartizione dell'onere del rimborso tra i concessionari coinvolti.

Esempi di calcolo

ESEMPIO 1						
lunghezza Percorso p	44 km					
SEGMENTO	S1	S2	S3	S4	S5	S6
lunghezza segmento TE	20 km	1 km	1 km	1 km	1 km	20 km
corsie disponibili	2	2	2	2	2	2
corsie occupate/deviate da dir opposta	0	1	1	1	1	0
traffico su corsia di emergenza	0	0	0	0	0	0
corsie deviate su carreggiata opposta	0	0	0	0	0	0
impatto cantiere	0%	50%	50%	50%	50%	0%
corsia emergenza dx						
corsia dx n.2						
corsia dx n.1						
corsia sx n.1						
corsia sx n.2						
corsia emergenza sx						
corsie disponibili	2	2	2	2	2	2
corsie occupate/deviate da dir opposta	0	0	0	0	0	0
traffico su corsia di emergenza	0	0	0	0	0	0
corsie deviate su carreggiata opposta	0	0	0	0	0	0
impatto cantiere	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Dati iniziali:

tratta: TE1 (44 km)
 cantiere C1: lunghezza 4 km (segmenti S2–S5)
 tariffa al km: 0,08 €/km
 pedaggio dovuto: 44 km * 0,08 €/km = € 3,52
 velocità a flusso libero (VFL): 120 km/h
 orario di ingresso utente: 07:05:00
 orario di uscita utente: 07:38:00
 fascia oraria h applicabile: 07:00 – 08:00
 durata del cantiere nella fascia oraria h: 60 minuti
 coefficiente di durata cantiere $\Delta C = 1,0$ (fascia oraria interamente coperta)

Rilevazione del campione e verifica della soglia di scostamento medio DIREZIONE DX:

tempo effettivo medio nell'intervallo orario 06:55 – 07:15: $\bar{T}_{eff,p} = 33$ min
 tempo di percorrenza a VFL del percorso: $T_{VFL,p} = 44 / 120 * 60 = 22$ min
 velocità media effettiva del percorso $\bar{v}_{eff,p} = 44 / (33/60) = 80$ km/h
 scostamento orario: $\bar{s}_p = 33$ min – 22 minuti = 11 min
 → $\bar{s}_p = 11$ min → (> 10 min) → 30 km < percorso $p \leq 50$ km → ☒ Meccanismo attivo

Calcolo dello scostamento orario da cantiere DIREZIONE DX:

tempo effettivo medio di percorrenza del cantiere: $\bar{T}_{eff,C1} = 5,5$ min
 velocità media effettiva del cantiere $\bar{v}_{eff,C1} = 4 / (5,5/60) = 43,6$ km/h
 tempo di percorrenza a VFL del cantiere: $T_{VFL,C1} = 4 / 120 * 60 = 2$ min
 scostamento orario da cantiere: $\bar{s}_{p,cant} = 5,5$ min – 2 min = 3,5 min

Calcolo dell'impatto aggregato del cantiere DIREZIONE DX:

$$IC_{C1,S2} = IC_{C1,S3} = IC_{C1,S4} = IC_{C1,S5} = \frac{1}{2} = 0,5$$

$$IC_{TE1,p}^* = (0,5 * 1 \text{ km}) + (0,5 * 1 \text{ km}) + (0,5 * 1 \text{ km}) + (0,5 * 1 \text{ km}) = 2 \text{ km eq.}$$

→ rimborso (componente indisponibilità): $r_{TE1,p} = 2 \text{ km eq.} * 0,08 \text{ €/km} = \mathbf{0,16 \text{ €}}$

Calcolo della componente incrementale DIREZIONE DX:

componente incrementale: $CI_{p,cant} = \bar{s}_{p,cant} / T_{VFL,C1} = 3,5 \text{ min} / 2 \text{ min} = 1,75$

→ rimborso (componente incrementale per scostamento orario da cantiere) = $0,16 \text{ €} * 1,75 = \mathbf{0,28 \text{ €}}$

RIEPILOGO	Valore	
Tempo medio effettivo: $\bar{T}_{eff,p}$	33	min
Scostamento orario: \bar{s}_p	11	min
Tempo medio effettivo cantiere: $\bar{T}_{eff,C1}$	5,5	min
Scostamento orario da cantiere: $\bar{s}_{p,cant}^{42}$	3,5	min
Componente incrementale: $CI_{p,cant}$	1,75	
Rimborso componente indisponibilità: $r_{TE1,p}$	0,16	€
Rimborso componente incrementale per scostamento orario da cantiere	0,28	€
Rimborso complessivo: R_p	0,44	€

➤ Rimborso maturato (**0,44€**) < Pedaggio dovuto (**3,52€**) → ☒ **pedaggio finale = 3,08 €**

Esempio 1 bis - Caso di Concessionario autostradale non in grado di calcolare lo scostamento orario da cantiere $\bar{s}_{p,cant}$ e lo scostamento orario \bar{s}_p :

Calcolo della componente incrementale DIREZIONE DX:

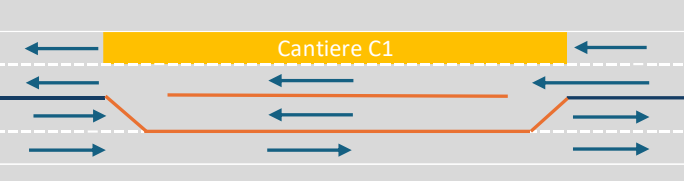
componente incrementale: $CI_{p,cant} = \sum_{i=1}^S IC_i = IC_{C1,S2} + IC_{C1,S3} + IC_{C1,S4} + IC_{C1,S5} = 2$

→ rimborso (componente incrementale transitoria) = $0,16 \text{ €} * 2 = \mathbf{0,32 \text{ €}}$

→ Rimborso complessivo: $R_p = 0,16 \text{ €} + 0,32 \text{ €} = \mathbf{0,48 \text{ €}}$

➤ Rimborso maturato (**0,48€**) < Pedaggio dovuto (**3,52€**) → ☒ **pedaggio finale = 3,04 €**

⁴² Nei casi in cui lo scostamento orario del percorso \bar{s}_p risulti superiore allo scostamento orario da cantiere $\bar{s}_{p,cant}$ (come nell'Esempio 1: $\bar{s}_p = 12,5$ minuti e $\bar{s}_{p,cant} = 10$ minuti), la differenza residua è riconducibile ad altri fattori di ritardo non direttamente attribuibili alla presenza del cantiere, quali a titolo esemplificativo e non esaustivo, code ai caselli o ai portali di esazione, congestione diffusa su tratti liberi a monte o a valle del cantiere, rallentamenti in corrispondenza di rampe di ingresso/uscita o condizioni di traffico non ottimali. In tali casi, il meccanismo di calcolo del rimborso tiene conto soltanto della quota di ritardo imputabile al cantiere.

ESEMPIO 2						
lunghezza Percorso p	44 km					
SEGMENTO	S1	S2	S3	S4	S5	S6
lunghezza segmento TE	20 km	1 km	1 km	1 km	1 km	20 km
corsie disponibili	2	2	2	2	2	2
corsie occupate/deviate da dir opposta	0	1	1	1	1	0
traffico su corsia di emergenza	0		0	0	0	0
corsie deviate su carreggiata opposta	0	1	1	1	1	0
impatto cantiere	0%	20%	20%	20%	20%	0%
corsia emergenza dx						
corsia dx n.2						
corsia dx n.1						
corsia sx n.1						
corsia sx n.2						
corsia emergenza sx						
corsie disponibili	2	2	2	2	2	2
corsie occupate/deviate da dir opposta	0	1	1	1	1	0
traffico su corsia di emergenza	0	0	0	0	0	0
corsie deviate su carreggiata opposta	0	0	0	0	0	0
impatto cantiere	0%	50%	50%	50%	50%	0%

Coefficienti:

coefficiente per deviazione traffico su carreggiata opposta: $\rho_d = 0,6$

Dati iniziali: (si veda Esempio 1)

Verifica della soglia di scostamento medio (si veda Esempio 1) DIREZIONI DX e SX⁴³:

→ scostamento orario $\bar{s}_p = 11$ min → (> 10 min) → $30 \text{ km} < \text{percorso } p \leq 50 \text{ km}$ → ☒ Meccanismo attivo

Calcolo dello scostamento orario da cantiere (si veda Esempio 1) DIREZIONI DX e SX⁴⁴:

scostamento orario da cantiere: $\bar{s}_{p,cant} = 3,5$ min

Calcolo dell'impatto aggregato del cantiere per utente che circola in DIREZIONE DX:

$$IC_{C1,S2} = IC_{C1,S3} = IC_{C1,S4} = IC_{C1,S5} = \frac{1 - [0,6 * 1]}{2} = \frac{0,4}{2} = 0,2$$

$$IC_{TE1,p}^* = (0,2 * 1 \text{ km}) + (0,2 * 1 \text{ km}) + (0,2 * 1 \text{ km}) + (0,2 * 1 \text{ km}) = 0,8 \text{ km eq.}$$

→ rimborso (componente indisponibilità) $r_{TE1,p} = 0,8 \text{ km eq.} * 0,08 \text{ €/km} = \mathbf{0,06 \text{ €}}$

Calcolo della componente incrementale (si veda Esempio 1):

componente incrementale: $CI_{p,cant} = 1,75$

→ rimborso (componente incrementale per scostamento orario da cantiere) = $0,06 \text{ €} * 1,75 = \mathbf{0,11 \text{ €}}$

⁴³ Si ipotizza un tempo effettivo medio uguale per le due direzioni di marcia.

⁴⁴ Si ipotizza un tempo effettivo medio da cantiere uguale per le due direzioni di marcia.

Calcolo dell'impatto aggregato del cantiere per utente che circola in DIREZIONE SX:

$$IC_{C1,S2} = IC_{C1,S3} = IC_{C1,S4} = IC_{C1,S5} = \frac{1}{2} = 0,5$$

$$IC_{TE1,p}^* = (0,5 * 1 \text{ km}) + (0,5 * 1 \text{ km}) + (0,5 * 1 \text{ km}) + (0,5 * 1 \text{ km}) = 2 \text{ km eq.}$$

→ rimborso (componente indisponibilità): $r_{TE1,p} = 2 * 0,08 \text{ €/km} = 0,16 \text{ €}$


Calcolo della componente incrementale (si veda Esempio 1):

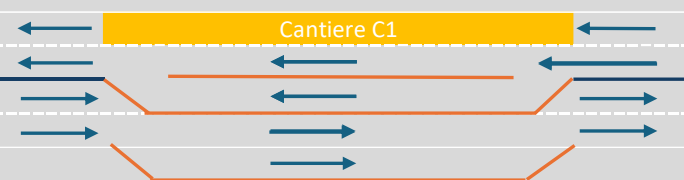
componente incrementale: $CI_{p,cant} = 1,75$

→ rimborso (componente incrementale per scostamento orario da cantiere) = $0,16 \text{ €} * 1,75 = 0,28 \text{ €}$

RIEPILOGO	Valore	
Tempo medio effettivo: $\bar{T}_{eff,p}$	33	min
Scostamento orario: \bar{s}_p	11	min
Tempo medio effettivo cantiere: $\bar{T}_{eff,C1}$	5,5	min
Scostamento orario da cantiere: $\bar{s}_{p,cant}$	3,5	min
Componente incrementale: $CI_{p,cant}$	1,75	
Rimborso componente indisponibilità: $r_{TE1,p}$ – Direzione DX	0,06	€
Rimborso componente incrementale per scostamento orario – Direzione DX	0,11	€
Rimborso complessivo: R_p – Direzione DX	0,17	€
Rimborso componente indisponibilità: $r_{TE1,p}$ – Direzione SX	0,16	€
Rimborso componente incrementale per scostamento orario – Direzione SX	0,28	€
Rimborso complessivo: R_p – Direzione SX	0,44	€

➤ Direzione DX: Rimborso maturato (0,17€) < Pedaggio dovuto (3,52€) →  **Pedaggio finale = 3,35 €**

➤ Direzione SX: Rimborso maturato (0,44€) < Pedaggio dovuto (3,52€) →  **Pedaggio finale = 3,08 €**

ESEMPIO 3						
lunghezza Percorso p	44 km					
SEGMENTO	S1	S2	S3	S4	S5	S6
lunghezza segmento TE	20 km	1 km	1 km	1 km	1 km	20 km
corsie disponibili	2	2	2	2	2	2
corsie occupate/deviate da dir opposta	0	1	1	1	1	0
traffico su corsia di emergenza	0	0	0	0	0	0
corsie deviate su carreggiata opposta	0	1	1	1	1	0
impatto cantiere	0%	20%	20%	20%	20%	0%
corsia emergenza dx						
corsia dx n.2						
corsia dx n.1						
corsia sx n.1						
corsia sx n.2						
corsia emergenza sx						
corsie disponibili	2	2	2	2	2	2
corsie occupate/deviate da dir opposta	0	1	1	1	1	0
traffico su corsia di emergenza	0	0,5	0,5	0,5	0,5	0
corsie deviate su carreggiata opposta	0	0	0	0	0	0
impatto cantiere	0%	40%	40%	40%	40%	0%

Coefficienti:

coefficiente per deviazione traffico su carreggiata opposta: $\rho_d = 0,6$

coefficiente per utilizzo corsia emergenza: $\delta_{ce} = 0,5$

Dati iniziali (si veda Esempio 1)

Verifica della soglia di scostamento medio (si veda Esempio 1 e 2) DIREZIONI DX e SX:

→ scostamento orario $\bar{s}_p = 11 \text{ min} \rightarrow (> 10 \text{ min}) \rightarrow 30 \text{ km} < \text{percorso } p \leq 50 \text{ km} \rightarrow \checkmark$ Meccanismo attivo

Calcolo dello scostamento orario da cantiere e della componente incrementale (si veda Esempio 1 e 2) DIREZIONI DX e SX:

scostamento orario da cantiere: $\bar{s}_{p,cant} = 3,5 \text{ min}$

componente incrementale: $CI_{p,cant} = 1,75$

Calcolo dell'impatto aggregato del cantiere per utente che circola in DIREZIONE DX (si veda Esempio 2):

→ rimborso (componente indisponibilità) $r_{TE1,p} = 0,06 \text{ €}$

→ rimborso (componente incrementale scostamento orario da cantiere) $= 0,06 \text{ €} * 1,75 = 0,11 \text{ €}$

Calcolo dell'impatto aggregato del cantiere per utente che circola in DIREZIONE SX:



$$IC_{C1,S2} = IC_{C1,S3} = IC_{C1,S4} = IC_{C1,S5} = \frac{1}{2 + 0,5} = \frac{1}{2,5} = 0,4$$


$$IC_{TE1,p}^* = (0,4 * 1) + (0,4 * 1) + (0,4 * 1) + (0,4 * 1) = 1,60 \text{ km eq.}$$

→ rimborso (componente indisponibilità) $r_{TE1,p} = 1,60 \text{ km eq.} * 0,08 \text{ €/km} = 0,13 \text{ €}$


→ rimborso (componente incrementale per scostamento orario da cantiere) $= 0,13 \text{ €} * 1,75 = 0,22 \text{ €}$

RIEPILOGO	Valore	
Tempo medio effettivo: $\bar{T}_{eff,p}$	33	min
Scostamento orario: \bar{s}_p	11	min
Tempo medio effettivo cantiere: $\bar{T}_{eff,c1}$	5,5	min
Scostamento orario da cantiere: $\bar{s}_{p,cant}$	3,5	min
Componente incrementale: $CI_{p,cant}$	1,75	
Rimborso componente indisponibilità: $r_{TE1,p}$ – Direzione DX	0,06	€
Rimborso componente incrementale per scostamento orario – Direzione DX	0,11	€
Rimborso complessivo: R_p – Direzione DX	0,17	€
Rimborso componente indisponibilità: $r_{TE1,p}$ – Direzione SX	0,13	€
Rimborso componente incrementale per scostamento orario – Direzione SX	0,22	€
Rimborso complessivo: R_p – Direzione SX	0,35	€

- Direzione DX: Rimborso maturato (0,17€) < Pedaggio dovuto (3,52€) →  **Pedaggio finale = 3,35 €**
- Direzione SX: Rimborso maturato (0,35€) < Pedaggio dovuto (3,52€) →  **Pedaggio finale = 3,17 €**

ESEMPIO 4 e 5					
CONCESSIONARIO	A			B	
lunghezza Percorso p	20 km				
TRATTA ELEMENTARE	ATE1			BTE1	
lunghezza TE	12 km			8 km	
SEGMENTO	S1	S2	S3	S1	S2
lunghezza segmento TE	10 km	1 km	1 km	7 km	1 km
corsie disponibili	2	2	2	2	2
corsie occupate/deviate da dir opposta	0	1	1	0	1
traffico su corsia di emergenza	0	0	0	0	0
corsie deviate su carreggiata opposta	0	0	0	0	0
impatto cantiere	0%	50%	50%	0%	50%
<i>corsia emergenza dx</i>					
<i>corsia dx n.2</i>					
<i>corsia dx n.1</i>					
<i>corsia sx n.1</i>					
<i>corsia sx n.2</i>					
<i>corsia emergenza sx</i>					
corsie disponibili	2	2	2	2	2
corsie occupate/deviate da dir opposta	0	0	0	0	0
traffico su corsia di emergenza	0	0	0	0	0
corsie deviate su carreggiata opposta	0	0	0	0	0
impatto cantiere	0%	0%	0%	0%	0%

Dati iniziali:

tratta totale: (20 km) < 30 km →  Meccanismo attivo

tratta concessionario A: (12 km)

tratta concessionario B: (8 km)

tariffa al km (concessionario A e B): 0,08 €/km

velocità a flusso libero (VFL) (concessionario A e B): 120 km/h

orario di ingresso utente: 07:05

orario di uscita utente: 07:16:34

fascia oraria h applicabile: 07:00 – 08:00

cantiere AC1 – Concessionario A: 2 km (segmenti S2 e S3)

cantiere BC1 – Concessionario B: 1 km (segmento S2)

durata cantiere AC1 (Concessionario A) = 07:00 – 09:00

durata cantiere BC1 (Concessionario B) = 07:00 – 13:00

durata dei cantieri AC1 e BC1 nella fascia oraria h : 60 minuti

coefficiente di durata cantiere AC1 e BC1 = $\Delta C = 1.0$ (fascia oraria interamente coperta)

Concessionario A:

pedaggio dovuto (concessionario A): € 0,96

tempo di percorrenza a VFL del percorso: $T_{VFL,ATE1} = 12 / 120 * 60 = 6$ min

tempo medio di percorrenza effettivo (stimato dal Concessionario A): $\bar{T}_{eff,ATE1} = 7,20$ min

scostamento orario (concessionario A): $\bar{s}_p^A = \bar{T}_{eff,ATE1} - T_{VFL,ATE1} = 1,20$ min

velocità media effettiva (concessionario A) $\bar{v}_{eff,A} = 12 / (7,20/60) = 100$ km/h

Concessionario B:

pedaggio dovuto (concessionario B): € 0,64

tempo di percorrenza a VFL del percorso: $T_{VFL,BTE1} = 8 / 120 * 60 = 4$ min

tempo medio di percorrenza effettivo (stimato dal Concessionario B): $\bar{T}_{eff,BTE1} = 4,36$ min

scostamento orario (concessionario B): $\bar{s}_p^B = \bar{T}_{eff,BTE1} - T_{VFL,BTE1} = 0,36 \text{ min}$
 velocità media effettiva (concessionario B) $\bar{v}_{eff,B} = 8 / (4,36/60) = 110,1 \text{ km/h}$

tempo di percorrenza medio effettivo del percorso p: $\bar{T}_{eff,ATE1} + \bar{T}_{eff,BTE1} = 11,56$

scostamento orario totale: $\bar{s}_p = \bar{s}_p^A + \bar{s}_p^B = 1,56 \text{ min}$

cantiere AC1 (concessionario A):

tempo di percorrenza a VFL del cantiere: $T_{VFL,AC1} = 2 / 120 * 60 = 1 \text{ min}$

tempo medio di percorrenza effettivo cantiere: $T_{eff,AC1} = 1,8 \text{ min}$

scostamento orario del cantiere AC1: $\bar{s}_{p,cant}^A = \bar{T}_{eff,AC1} - T_{VFL,AC1} = 0,80 \text{ min}$

velocità media effettiva cantiere AC1: $\bar{v}_{eff,AC1} = 2 / (1,80/60) = 66,7 \text{ km/h}$

calcolo impatto segmento di cantiere: $IC_{AC1,S2} = IC_{AC1,S3} = \frac{1}{2} = 0,5$

calcolo impatto aggregato del cantiere $IC_{p,A}^* = (0,5 * 1 \text{ km}) + (0,5 * 1 \text{ km}) = 1 \text{ km eq.}$

→ rimborso per impatto aggregato del cantiere: $r_{p,A} = IC_{p,A}^* * tariffa = 1 * 0,08 \text{ €/km} = 0,08 \text{ €}$

cantiere BC1 (concessionario B):

tempo di percorrenza a VFL del cantiere: $T_{VFL,BC1} = 1 / 120 * 60 = 0,5 \text{ min}$

tempo medio di percorrenza effettivo cantiere: $T_{eff,BC1} = 0,70 \text{ min}$

scostamento orario del cantiere BC1: $\bar{s}_{p,cant}^B = \bar{T}_{eff,BC1} - T_{VFL,BC1} = 0,20 \text{ min}$

velocità media effettiva cantiere BC1: $\bar{v}_{eff,BC1} = 1 / (0,70/60) = 85,7 \text{ km/h}$

calcolo impatto segmento di cantiere: $IC_{BC1,S2} = \frac{1}{2} = 0,5$

calcolo impatto aggregato del cantiere $IC_{p,B}^* = (0,5 * 1 \text{ km}) = 0,5 \text{ km eq.}$

→ rimborso per impatto aggregato del cantiere: $r_{p,B} = IC_{p,B}^* * tariffa = 0,5 * 0,08 \text{ €/km} = 0,04 \text{ €}$

Calcolo della componente incrementale DIREZIONE DX:

scostamento orario da cantiere: $\bar{s}_{p,cant} = \bar{s}_{p,cant}^A + \bar{s}_{p,cant}^B = 1 \text{ min}$

somma dei tempi di percorrenza a VFL dei cantieri: $T_{VFL,AC1} + T_{VFL,BC1} = 1,5 \text{ min}$

componente incrementale: $CI_{p,cant} = \frac{1 \text{ min}}{1,5 \text{ min}} = 0,67$

Rimborso complessivo DIREZIONE DX:

→ rimborso per impatto aggregato da cantiere: $r_p = r_{p,A} + r_{p,B} = 0,08 \text{ €} + 0,04 \text{ €} = 0,12 \text{ €}$

→ rimborso totale $R_p = r_p * (1 + CI_{p,cant}) = 0,12 \text{ €} * (1 + 0,67) = 0,20 \text{ €}$

RIEPILOGO	Valore	
Rimborso componente indisponibilità - concessionario A: r_p^A	0,08	€
Rimborso componente indisponibilità - concessionario B: r_p^B	0,04	€
Rimborso componente incrementale per scostamento orario da cantiere	0,08	€
Pedaggio dovuto (concessionario A)	0,96	€
Pedaggio dovuto (concessionario B)	0,64	€
Pedaggio totale	1,60	€
Rimborso totale maturato	0,20	€

➤ Rimborso maturato (0,20€) < Pedaggio dovuto (1,60€) → ☒ **Pedaggio finale = 1,40 €**

Ipotesi di ripartizione tra i concessionari A e B dell'onere relativo alla componente incrementale⁴⁵

quota a carico del concessionario A: $\pi_A = \frac{\bar{s}_{p,cant}^A}{\bar{s}_{p,cant}} = \frac{0,80}{1} = 0,80 \rightarrow 0,80 * 0,08€ = 0,06€$

quota a carico del concessionario B: $\pi_B = \frac{\bar{s}_{p,cant}^B}{\bar{s}_{p,cant}} = \frac{0,20}{1} = 0,20 \rightarrow 0,20 * 0,08€ = 0,02€$

Onere totale:

Concessionario A: $R_{A,p} = 0,08€ + 0,06€ = 0,14 €$

Concessionario B: $R_{B,p} = 0,04€ + 0,02€ = 0,06 €$

Esempio 5: caso analogo all'Esempio 4 con concessionario B non in grado di stimare lo scostamento orario da cantiere $\bar{s}_{p,cant}^B$

cantiere BC1 (concessionario B):

scostamento orario del cantiere BC1: $\bar{s}_{p,cant}^B = \bar{s}_p^B = \bar{T}_{eff,BTE1} - T_{VFL,BTE1} = 0,36 \text{ min}$

Calcolo dello scostamento orario da cantiere

scostamento orario da cantiere: $\bar{s}_{p,cant} = \bar{s}_{p,cant}^A + \bar{s}_p^B = 1,16 \text{ min}$

Calcolo della componente incrementale

somma dei tempi di percorrenza a VFL dei cantieri: $T_{VFL,AC1} + T_{VFL,BC1} = 1,5 \text{ min}$

componente incrementale: $CI_{p,cant} = \frac{1,16 \text{ min}}{1,5 \text{ min}} = 0,77$

Rimborso complessivo

rimborso per impatto aggregato da cantiere: $r_p = r_{p,A} + r_{p,B} = 0,08€ + 0,04€ = 0,12€$

rimborso totale $R_p = r_p * (1 + CI_{p,cant}) = 0,12€ * (1 + 0,77) = 0,21 €$

RIEPILOGO	Valore	
Rimborso concessionario A: r_p^A	0,08	€
Rimborso concessionario B: r_p^B	0,04	€
Rimborso componente incrementale per scostamento orario da cantiere	0,09	€
Pedaggio dovuto	1,60	€
Rimborso totale maturato	0,21	€

➤ Rimborso maturato (0,21€) < Pedaggio dovuto (1,60€) → ☒ **Pedaggio finale = 1,39 €**

Ipotesi di ripartizione tra i concessionari A e B dell'onere relativo alla componente incrementale (Esempio 5)

quota a carico del concessionario A: $\pi_A = \frac{\bar{s}_{p,cant}^A}{\bar{s}_{p,cant}} = \frac{0,80}{1,16} = 0,69 \rightarrow 0,69 * 0,09€ = 0,06€$

quota a carico del concessionario B: $\pi_B = \frac{\bar{s}_{p,cant}^B}{\bar{s}_{p,cant}} = \frac{0,36}{1,16} = 0,31 \rightarrow 0,31 * 0,09€ = 0,03€$

Onere totale:

Concessionario A: $R_{A,p} = 0,08€ + 0,06€ = 0,14 €$

Concessionario B: $R_{B,p} = 0,04€ + 0,03€ = 0,07 €$

⁴⁵ L'ipotesi di ripartizione tra i concessionari dell'onere relativo alla componente incrementale rappresenta un mero esempio esplicativo a fini dimostrativi. Le modalità, i criteri e le tempistiche di riparto potranno essere concordate tra i concessionari, nel rispetto dei contratti vigenti e di ogni disciplina applicabile. Di conseguenza, i valori numerici indicati non hanno carattere vincolante e potranno essere adeguati o sostituiti da procedure concordate tra le parti.

Rimborso in caso di blocco del traffico e altre previsioni

In merito a quanto segnalato da AISCAT, Alto Adriatico, Brebemi, concessionari dei gruppi ASTM e ASPI, Milano Serravalle, Pedemontana Lombarda, Brennero e CAV in relazione alla **Misura 8-bis.6** posta in consultazione e, più precisamente, rispetto al rilievo secondo cui, in caso di eventi che causano blocchi del traffico con il conseguente intervento di soggetti terzi (Polizia, Vigili del Fuoco, ASL, ARPA, ecc.), appare ingiustificata ed illegittima una penalizzazione a carico del concessionario, si rileva quanto segue.

Come si ha già avuto modo di specificare in sede di relazione illustrativa pubblicata contestualmente alla delibera dell'Autorità n. 49/2025, *“si ritiene che, al verificarsi di un evento perturbativo di grande portata, il concessionario debba adoperarsi tempestivamente per adottare le misure necessarie ad agevolare il deflusso dei veicoli”*⁴⁶. Alla luce di tale prospettiva si evidenzia che ciò che viene in rilievo non è l'evento che causa la situazione di “traffico bloccato” (e dunque, il nesso causale che intercorre tra lo stallone del traffico e il concessionario), quanto il disagio concretamente patito dall'utente, oltre che il dovere di diligenza del concessionario nella gestione dell'evento, su cui l'utente pone affidamento. Si esula, dunque, da profili che concernono la responsabilità del concessionario circa il verificarsi dell'evento in sé, il quale può essere riconducibile a eventi che esulano dalla sua sfera di controllo, quali, a titolo di esempio, incidenti, eventi meteo o idrogeologici, ma si rimane sul piano della compensazione volta alla maggiore tutela dell'utente.

Invero, tale aspetto trova ulteriore fondamento nella natura infungibile dell'infrastruttura autostradale, la quale, in molti casi, non permette all'utente alcuna alternativa, data l'inesistenza di percorsi stradali comparabili⁴⁷. Ciò comporta che l'automobilista bloccato nel traffico, *“non disponga di alcun effettivo rimedio per riequilibrare la prestazione ovvero opporsi all'integrale pagamento del pedaggio: per di più nell'ipotesi in esame, spesso l'utente è proprio impossibilitato a rifiutare la prestazione, ossia ad uscire dall'infrastruttura (nei tratti a sistema chiuso), sicché è radicalmente esclusa qualsiasi reazione giuridica”*⁴⁸. Pertanto, il rimedio di cui alla **Misura 8-bis.8** (nuova numerazione) mira a riequilibrare tali ipotesi di asimmetria nel rapporto che intercorre tra l'esborso economico dell'utente e la limitata fruizione dell'infrastruttura, eventualmente aggravata dalla mancata adozione di misure correttive, di sua competenza, da parte del concessionario.

In merito alla quantificazione del rimborso di cui alla **Misura 8-bis.8**, si propone di individuare 3 livelli (50%, 75% e 100%⁴⁹ del pedaggio della tratta o delle tratte elementari interessate), in funzione della durata del blocco.

La mancata predisposizione di idonee misure tese a prevenire l'acuirsi dei disagi – ad esempio provvedendo ad impedire ulteriori ingressi in autostrada (cfr. Misura 6.2, lett. c), dell'Allegato A alla

⁴⁶ Delibera dell'Autorità n. 49/2025, cit., p. 24.

⁴⁷ Ibid., p.to 39 ss.

⁴⁸ Ibid., p.to 70.

⁴⁹ Nei casi, si auspica estremi, in cui il blocco supera le 4 ore.

delibera n. 132/2024), viene considerato l'elemento sulla base del quale escludere che l'onere correlato ai rimborsi in parola possa essere recuperato dal concessionario, come si dirà più nel dettaglio trattandosi delle proposte di modifica alla Misura 14.

In relazione a quanto rilevato da UNC con riguardo alla **Misura 8-bis.7 (Misura 8-bis.9** nella nuova proposta in consultazione), si conferma, come già risulta dal testo della misura, che, la rinuncia in parola riguarda non già il diritto al rimborso, bensì alla quota parte di abbonamento non fruita; viene tuttavia inserita una precisazione terminologica.

Infine, in ottica di semplificazione e proporzionalità, si propone di disporre, alla **Misura 8-bis.10** che il rimborso non è dovuto (e, in tal caso, nemmeno cumulabile, come verrà illustrato con riferimento alla Misura 8-ter), qualora il suo importo risulti inferiore a 10 centesimi di euro, nonché, in ottica di esplicita precisazione, in presenza di provvedimenti di riduzione del pedaggio connessi alla presenza di cantieri applicati a tutti i veicoli in transito (che comportano, dunque, il pagamento di un pedaggio automaticamente ridotto o il totale esonero). La soglia dei 10 centesimi è fissata con l'intento di minimizzare l'aggravio amministrativo, per i casi in cui l'indisponibilità generata dal cantiere presenti valori molto bassi; una ulteriore e diversa soglia, come si dirà trattandosi della Misura 8-ter, viene proposta con la finalità di minimizzare i costi di transazione legati al versamento del rimborso.

2.5 Misura 8-ter del Documento – Modalità di rimborso del pedaggio in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura

2.5.1 Contenuti del Documento

La **Misura 8-ter** intende introdurre l'obbligo, per i concessionari, di predisporre un sistema unico e integrato di rimborso del pedaggio agevolmente accessibile, in maniera non discriminatoria, al fine di preservare la parità di trattamento e la piena accessibilità a tutte le categorie di utenti, compresi gli stranieri, agevolando la comprensione del diritto stesso (**Misura 8-ter.1**).

Nella specie, si è proposto che il rimborso di cui alla Misura 8-bis.2 (cantiere) debba applicarsi direttamente all'atto della corresponsione del pedaggio dovuto, in riduzione dello stesso⁵⁰ (**Misura 8-ter.2**), mentre il rimborso di cui alla Misura 8-bis.6 (traffico bloccato) è da notificare agli utenti registrati tramite la App unica, ed erogarsi entro 30 giorni: a) in caso di utilizzo di sistemi di telepedaggio, tramite il gestore del servizio di pedaggio, al quale il concessionario trasmette gli opportuni flussi informativi; b) in caso di utilizzo di altri sistemi di pagamento, tramite credito elettronico o, su richiesta dell'utente, a mezzo bonifico o carta di credito (**Misura 8-ter.3**). Per gli utenti non registrati, sarà necessario, invece, procedere

⁵⁰ Tale ipotesi comporta il tempestivo aggiornamento dei sistemi di calcolo del pedaggio, anche in funzione dei diversi orari di installazione dei cantieri, come peraltro avviene quando si verificano gli eventuali aggiornamenti annuali. Con tale modalità, si limitano gli oneri di transazione e gestione delle richieste di rimborso e si assicura che tutti gli utenti ricevano il rimborso.

ad una richiesta, per la quale si dispone che i concessionari debbano rendere disponibili più canali, prevedendo un tempo massimo di 30 giorni per il rilascio dell'esito della stessa.

Inoltre, per gli utenti non registrati, si è proposto di prevedere che il concessionario garantisca 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 (**Misura 8-ter.4**), e che il concessionario sia tenuto ad archiviare i dati – i quali dovranno essere messi a disposizione dell'Autorità in caso di richiesta di quest'ultima – in un sistema informatico sicuro (BDMS) per un periodo comunque non inferiore a 24 mesi a partire dalla data di fine cantiere o, in caso di reclamo, dalla data di presentazione del reclamo. Ciò anche al fine di fornire, su richiesta dell'utente che abbia percorso una o più tratte elementari interessate dalla presenza di cantieri, gli elementi informativi necessari a verificare i presupposti del diritto al rimborso e la correttezza del relativo calcolo (**Misura 8-ter.5**).

2.5.2 Sintesi delle osservazioni

In via generale, i concessionari, anche tramite AISCAT, evidenziano che l'erogazione del rimborso in riduzione diretta del pedaggio richiederebbe interventi sostanziali ed estremamente complessi sugli attuali sistemi di calcolo del pedaggio e determinerebbe un'ingiustificata differenziazione rispetto al meccanismo dei rimborsi previsto per gli altri sistemi di trasporto (rimborso successivo a richiesta dell'utente).

Per contro, le associazioni di consumatori (CODICI, UNC, U.Di.Con e Codacons) esprimono un generale favore per la scelta di prevedere l'automaticità del rimborso, applicato direttamente in sede di esazione del pedaggio (trattandosi di importi spesso irrisori, le richieste di rimborso non sarebbero nella gran parte dei casi avanzate), purché tale soluzione sia tecnicamente attuabile e non comporti il rischio di code ai caselli (CODICI, UNC e Codacons).

Con specifico riguardo alla **Misura 8-ter.1, Alto Adriatico, concessionari del gruppo ASPI, CAV** evidenziano che la creazione di un sistema unico e integrato di rimborso del pedaggio comporta notevoli difficoltà tecniche e sottolineano la non compatibilità con le tempistiche previste dall'Autorità. Sottolineano la complessità della realizzazione dell'App unica e la necessità di coinvolgimento di tutti i concessionari per attuare una completa integrazione dei sistemi informativi e dei processi; inoltre, i costi di realizzazione sono configurabili come investimenti da inserire nel PEF in sede di aggiornamento o revisione degli accordi convenzionali.

Codacons condivide la previsione di un sistema unico e integrato, sottolineando l'esigenza di accessibilità a tutte le categorie di utenti.

U.Di.Con. evidenzia che il sistema richiederebbe al concessionario un'autovalutazione estremamente accurata, finalizzata alla decurtazione del pedaggio; tale sistema comporta intrinsecamente la necessità di vigilanza e di risorse. Ritiene, pertanto, più efficiente optare per misure che siano anche direttamente verificabili dagli utenti (naturalmente ferme le prerogative dell'Autorità). Propone un sistema semplificato basato su fasce forfettarie e soglie standard, che garantisca maggiore proporzionalità rispetto al disagio subito.

Assoutenti propone un'unica modalità di rimborso tramite app e sistemi on-line.

Con riguardo alla **Misura 8-ter.2**, le associazioni U.Di.Con., CODACONS e UNC condividono la scelta di prevedere un adeguamento automatico del pedaggio a seconda dei cantieri, tuttavia, ritengono insufficienti le tutele proposte. I concessionari dei gruppi ASTM e ASPI, Brennero, Alto Adriatico, Brebemi, CAV, Milano Serravalle e Pedemontana Lombarda considerano impraticabile la modalità automatica di rimborso mediante riduzione dell'importo dovuto all'atto della sua corresponsione in quanto: a) le modalità di pagamento consentite (contanti, carte di credito/debito, telepedaggio ecc.) sono differenti fra loro e ciascuna con proprie peculiarità; b) risulta complesso il calcolo in tempo reale dell'effettiva durata del cantiere e l'identificazione degli aventi diritto (in quanto nel momento in cui si configura l'elemento costitutivo della fattispecie, ad esempio, il superamento delle 4 ore di durata del cantiere, l'utente avente diritto potrebbe essere già uscito dall'autostrada); c) l'attuazione presuppone un sistema di pedaggiamento di tipo dinamico e condiviso fra tutte le stazioni autostradali interconnesse, che implicherebbe una profonda ed onerosa rivisitazione a livello tecnico/impiantistico sproporzionata rispetto alla finalità perseguita, nonché alla grandezza economica dei rimborsi.

Analoghe criticità sono state rilevate da Assoutenti, la quale conferma la problematicità dell'applicazione del rimborso al casello per le troppe variabili da considerare, ulteriormente complicate dalla necessità di raccordo tra più gestori.

I concessionari dei gruppi ASTM e ASPI, Alto Adriatico, Brebemi, Milano Serravalle e Pedemontana Lombarda propongono di prevedere un rimborso posticipato su richiesta dell'utente, entro un periodo definito.

Uniti per la Costituzione condivide la scelta di prevedere un meccanismo automatico di rimborso tramite sconto diretto alla barriera di esazione, ritiene, tuttavia, opportuno introdurre forme di controllo (da parte dell'Autorità) sull'effettiva ricorrenza ed entità dei presupposti che danno diritto al rimborso.

In riferimento alla **Misura 8-ter.3**, Alto Adriatico e i concessionari del gruppo ASPI propongono di prevedere che la richiesta da parte dell'utente venga effettuata sempre a posteriori, per consentire i controlli necessari sull'effettivo completamento del viaggio da parte del cliente, al fine di evitare errori o frodi. Evidenziano, inoltre, che il rimborso da parte dei *service provider* di telepedaggio non è previsto in nessuna delle attuali forme contrattuali. Nello stesso senso anche CAV, che sostiene la necessità di definire la tempistica entro la quale l'utente può presentare la propria richiesta di rimborso supportata dalle attestazioni relative al transito. Sia CAV che i concessionari del gruppo ASPI propongono di lasciare come mezzo di rimborso il solo bonifico, tenuto però conto dei costi di commissione di questo tipo di operazioni che possono essere superiori rispetto al rimborso stesso.

AETIS evidenzia che per i clienti che fruiscono del servizio di telepedaggio il rapporto viene interamente gestito dal fornitore di tale servizio, pertanto, ritiene necessario che, non solo la gestione del rimborso ma anche la notifica di quest'ultimo, venga direttamente effettuata dal fornitore ad esito dei necessari accordi negoziati con il concessionario. Al riguardo, come ribadito anche in sede di audizione, esprime la piena disponibilità dei fornitori di servizi di telepedaggio ad essere investiti di tali adempimenti. Propone, a tal fine la seguente riformulazione: *"Il rimborso di cui alla Misura 8-bis.6 è notificato agli utenti registrati*

tramite la App unica o tramite i sistemi del fornitore dei servizi di pedaggio, ed erogato: 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, sulla base dei necessari accordi tra il concessionario e il fornitore dei servizi di pedaggio”.

Con riferimento alla **Misura 8-ter.4**, Alto Adriatico, Milano Serravalle e Gruppo ASPI ritengono necessario che la richiesta di rimborso sia supportata dalle attestazioni relative al transito.

Pedemontana Lombarda osserva che sarebbe opportuno escludere il numero telefonico dai canali per l’invio della richiesta di rimborso, poiché non sarebbe possibile verificare la titolarità del richiedente e dunque la legittimità della richiesta, né tantomeno tracciare la richiesta stessa.

Analoghe criticità in merito all’utilizzo del canale telefonico sono espresse da UNC, la quale richiede che laddove la modalità telefonica sia prevista dal concessionario, la telefonata, previa autorizzazione dell’utente, debba essere registrata in modo che resti su supporto durevole, ai fini della sua tracciabilità. In generale reputa inadeguati i canali previsti dalla misura, in quanto il punto fisico potrebbe distare migliaia di chilometri dalla residenza dell’utente, il sito *web* potrebbe non essere adatto per gli utenti anziani o non digitali. Ritiene, infatti, che per gli utenti non registrati il concessionario dovrebbe garantire obbligatoriamente molti più canali per l’invio della richiesta di rimborso e che tali modalità debbano essere previste dall’Autorità anche per le altre comunicazioni: reclami, richieste di indennizzo, istanze di conciliazione. Inoltre, ritiene necessario assicurare la tracciabilità anche delle risposte dei concessionari, come la comunicazione all’utente con l’esito di un reclamo e di una richiesta di rimborso, siano sempre rese, non solo su supporto durevole, preventivamente accettato dal cliente, e in forma scritta, ma anche in modo che il cliente possa confermare sia l’avvenuta ricezione che l’avvenuta lettura. Ritiene serva almeno una conferma della ricezione con un comportamento attivo da parte del consumatore, ad esempio con una e-mail contenente un link da cliccare o un codice OTP. In tale comunicazione va anche indicata la modalità e l’indirizzo per contestare l’eventuale mancato accoglimento della richiesta. Chiede, pertanto, che il concessionario sia obbligato a consentire sempre tutte le seguenti modalità: pec, e-mail semplice (con contestuale rilascio automatico di ricevuta di avvenuta ricezione), raccomandata A/R (con indirizzo indicato della sede a cui scrivere), formulario on-line con generazione automatica di ricevuta, App, punti fisici di assistenza.

Il numero telefonico deve essere obbligatorio per fornire assistenza, purché sia stabilito che deve essere un numero verde gratuito, con possibilità di parlare con un operatore umano (non virtuale) dopo al massimo una sola scelta nell’eventuale risponditore automatico. Tutti i canali sopra indicati per inoltrare reclamo, con i relativi indirizzi e modalità, vanno poi indicati in modo chiaro e visibile sul sito web (con indicazione nell’home page del sito), nella Carta dei servizi e sul biglietto fornito al cliente.

Federconsumatori ritiene che dell’introduzione di tale misura si debba dare ampia visibilità al fine di rendere il diritto al rimborso esigibile anche a chi non ha dimestichezza con la tecnologia e/o utilizza ancora il pagamento in contanti.

Con riguardo alla **Misura 8-ter.5**, i concessionari del gruppo ASPI e Alto Adriatico ritengono tale prescrizione estremamente onerosa vista la mole di dati e informazioni da conservare, nonché i sistemi di

gestione da implementare per il trattamento/elaborazione degli stessi. Nello stesso senso Milano Serravalle, che consiglia un mantenimento dei dati per un periodo non superiore a 90 giorni.

AETIS evidenzia che per i clienti che fruiscono del servizio di telepedaggio il rapporto viene interamente gestito dal fornitore dei servizi di pedaggio, pertanto, ritiene opportuno che anche tale flusso informativo venga gestito direttamente da quest'ultimo.

Federconsumatori ritiene necessario che il concessionario fornisca in tempi brevi gli elementi informativi necessari a verificare i presupposti del diritto al rimborso e la correttezza del relativo calcolo, al fine di mettere l'utente nelle condizioni di poter esibire gli elementi/documentazione utile per ottenere il rimborso e non arrecargli pregiudizio qualora, nel lungo termine, abbia smarrito/distrutto quanto utile a supporto di quanto lamentato. Propone, pertanto, che, a fronte dell'inerzia del concessionario nel fornire gli elementi richiesti, venga prevista una sorta di "penale", utile a limitare l'eventualità di un mancato riscontro. Ritiene, altresì, necessario proporre un obbligo di informazione delle associazioni dei consumatori (competenti per territorio) circa il ricorrere dei presupposti che danno diritto alla richiesta degli indennizzi previsti dall'intervento regolatorio in esame. Sottolinea, infatti, che la concreta conoscenza del verificarsi delle circostanze oggettive che danno diritto all'indennizzo è di fatto appannaggio del solo concessionario (che può materialmente conoscere i dati del traffico o la lunghezza di un cantiere che di certo non può essere misurato o calcolato dall'utente). Occorre pertanto porre rimedio a tale squilibrio informativo, anche per favorire una maggiore diffusione dell'informazione ed un maggiore controllo sul concessionario in ordine all'effettivo rispetto delle misure emanate. Sottolinea, a tal riguardo, che l'articolo 2, comma 461, della legge n. 244 del 2007 attribuisce alle AACC il compito di partecipare alla verifica degli obblighi assunti nei contratti di servizio, sicché l'obbligo che qui si propone sarebbe strumentale a disporre delle informazioni necessarie all'esercizio di tali compiti di monitoraggio degli obblighi di servizio previsto dal legislatore in favore delle AACC ed aumenterebbe il livello di trasparenza del concessionario nel controllo e verifica dell'adempimento degli obblighi di servizio al medesimo imposti.

UPLC propone di aggiungere, dopo l'articolo 8-ter, un articolo 8-quater che contempli una forma di responsabilità oggettiva del concessionario per gli incidenti che si verificano in presenza di scambi di carreggiata, restringimenti o altre modifiche alla viabilità di particolare pericolo per l'utenza. Il concessionario sarebbe, pertanto, chiamato rispondere (insieme con gli altri soggetti direttamente responsabili) dei danni causati da tali incidenti, salva la prova che l'incidente sia dipeso da cause totalmente indipendenti da tali modifiche viarie.

2.5.3 Valutazioni e proposte

In merito alle difficoltà tecniche evidenziate dai concessionari, nonché alle criticità paventate da alcune associazioni dei consumatori in relazione alla creazione di un sistema unico e integrato di rimborso del pedaggio, di cui alla **Misura 8-ter**, ed anche in considerazione delle caratteristiche del meccanismo di calcolo del rimborso come riformulato (descritto al par. 2.4.3), si propone, in questa fase, di non prevedere che il rimborso venga decurtato direttamente dal pedaggio.

Le **Misure 8-ter.2 e 8-ter.3**, vengono pertanto unificate e modificate, nell'intento, tuttavia, di preservare il massimo grado di automatismo nell'erogazione, e modulate a seconda della modalità di pagamento utilizzata e alla registrazione o meno alla App unica. Per gli utenti registrati tramite app è prevista la notifica del rimborso. In ogni caso, gli utenti utilizzatori dei servizi di telepedaggio hanno diritto a ricevere il rimborso direttamente tramite il fornitore di tali servizi, al quale il concessionario sarà tenuto a trasmettere gli opportuni flussi informativi.

Anche per gli utenti che pagano con carta bancaria registrata prima del viaggio dovrebbe essere garantita l'automaticità del rimborso, che, pertanto, non è subordinato ad alcuna previa richiesta.

La richiesta di liquidazione sarà, invece, necessaria per gli utenti registrati che utilizzano altre forme di pagamento (i quali comunque riceveranno la notifica del diritto al rimborso), mentre per gli utenti non registrati e per il rimborso di cui alla **Misura 8-bis.8**, sarà sempre necessaria la richiesta. Inoltre, si ritiene congruo differenziare il termine per la notifica del rimborso (10 giorni dal viaggio per gli utenti registrati) e il termine per il pagamento (entro i successivi 5 giorni). In caso di utenti non registrati, entro 20 giorni dalla richiesta dovrà essere comunicata la spettanza del rimborso (il versamento avverrà entro i successivi 10 giorni), o l'eventuale rigetto motivato (**Misura 8-ter.3**).

Si ritiene, altresì, di proporre l'introduzione di un meccanismo di cumulo dei rimborsi (il cui valore, in forza di quanto previsto alla Misura, è uguale o superiore a 10 centesimi), rendendoli liquidabili solo al raggiungimento della soglia di 1 euro, evitando così che gli oneri amministrativi connessi all'erogazione del rimborso possano superare il valore dello stesso.

Tale soglia ha una finalità differente rispetto al valore di 10 centesimi fissato alla Misura 8-bis.10; quest'ultima mira, infatti, ad escludere che diano luogo a rimborso i cantieri il cui impatto risulta minimale, mentre la soglia di 1 euro è volta, come accennato, a rendere efficiente il meccanismo di rimborso, ponendo un limite ai casi in cui il costo di effettiva erogazione si presenti superiore al beneficio. Si prevede, tuttavia, alla successiva **Misura 14.8**, anch'essa posta in consultazione, ai fini di un monitoraggio del fenomeno, che gli importi annuali relativi ai rimborsi maturati ma non erogati, vengano comunicati all'Autorità. I relativi dati, anche ai fini dell'erogazione, verranno conservati per almeno 24 mesi (cfr. successiva **Misura 8-ter.4**).

Con riferimento alla richiesta di introduzione di forme di controllo da parte dell'Autorità richieste da UPLC, si precisa che la Misura 8-ter.5 (**8-ter.4** nella nuova proposta) pone, a carico dei concessionari, uno specifico obbligo di conservazione, nonché di trasmissione all'Autorità dei dati relativi agli elementi informativi necessari alla verifica dei presupposti del diritto al rimborso e la correttezza del relativo calcolo, e che l'Autorità dispone, comunque, dei poteri di *enforcement* della propria regolazione sanciti dalla norma istitutiva (in particolare, dall'articolo 37, comma 3, del d.l. 201/2011).

Tale misura è volta ad ulteriormente rafforzare la tutela, benché, in ogni caso anche per tutte le altre misure di cui all'Allegato A delibera n. 132/2024, il concessionario sia tenuto, a fronte di un reclamo circostanziato, a dimostrare di aver adempiuto ai propri obblighi, producendo, ove richiesto, i relativi dati e documentazione.

Per quanto riguarda la proposta di AETIS di prevedere che in caso di utilizzo di sistemi di telepedaggio, la notifica sia trasmessa tramite il fornitore del servizio di pedaggio, al quale il concessionario trasmette gli opportuni flussi informativi, sulla base dei necessari accordi tra i medesimi soggetti, si ritiene implicito che il cliente possa avvalersi dei servizi messi a disposizione dal suo fornitore, il quale ben potrà notificargli di aver ricevuto un flusso relativo ad un rimborso. Appare implicito, altresì, che la trasmissione da parte del concessionario dei necessari flussi informativi comporti un accordo tra i soggetti coinvolti.

Con riguardo a quanto rilevato da Alto Adriatico, Milano Serravalle e Gruppo ASPI in merito alle modalità di richiesta del rimborso, si ritiene preferibile, in questa fase, che tali procedure siano lasciate all'autoregolamentazione. Il concessionario potrà predisporre moduli per la richiesta di rimborso, ad utilizzo non obbligatorio, indicando anche degli elementi minimi della richiesta che, consentendo una efficace gestione, non dovranno essere tali da comportare restrizioni al diritto dell'utente di ottenere un corretto e tempestivo riscontro.

Quanto alle proposte relative all'utilizzo dei diversi canali, si ritiene di tenerle in considerazione tramite alcune specificazioni alla **Misura 8-ter.3** (come rinumerata), specificando, tra l'altro, che all'atto della richiesta deve essere rilasciata apposita ricevuta o comunicato un codice univoco. Si rileva, inoltre, che pur in uno scenario di promozione della digitalizzazione, permangono fasce di popolazione escluse dall'utilizzo degli strumenti informatici e/o di internet. Pertanto, si ritiene che la garanzia di punti fisici di assistenza debba includere la possibilità di formulare richiesta via posta e si osserva, in proposito, che la raccomandata A/R appare lo strumento più adeguato, dal momento che comporta maggiori garanzie circa la corretta ricezione, ma presenta anche dei costi che potrebbero essere sproporzionati all'entità del rimborso. Si rileva, ad ogni modo, che la predisposizione di un sistema *on-line* di presentazione della richiesta di facile accesso ed utilizzo contribuisce a dissuadere gli utenti dall'utilizzo della posta cartacea che, nella pratica, non potrà che presentarsi come residuale.

Con riguardo alla **Misura 8-ter.5** del Documento (**Misura 8-ter.4**, come rinumerata), circa quanto segnalato in ordine alle criticità connesse agli obblighi di archiviazione dei dati e alle tempistiche minime di conservazione, si rileva che la previsione in oggetto è volta, da un lato, a garantire maggiore trasparenza in merito alla spettanza dei rimborsi, dall'altro, a consentire ai concessionari di monitorare le richieste di rimborso, anche ai fini dell'adozione di opportune azioni di miglioramento. La conservazione risulta altresì fondamentale ai fini dell'esercizio delle funzioni di vigilanza dell'Autorità. In considerazione di quanto esposto, si ritiene di non poter accogliere la proposta di ridurre a 90 giorni il periodo di conservazione obbligatoria, posto che tali tempistiche ridotte rischierebbero di comprimere eccessivamente l'ambito di esercizio dei diritti riconosciuti agli utenti e non garantirebbero la necessaria tracciabilità e trasparenza. Pertanto, non essendo al momento vigente alcuna contraria disposizione, il termine di 24 mesi previsto per la conservazione dei dati appare congruo e rispettoso del principio di proporzionalità e di effetto utile in relazione alle suindicate finalità della misura, anche in correlazione alla soglia di 1 euro, di cui si è detto. Giova rilevare che il termine di 24 mesi previsto da tale misura risulta allineato con il termine previsto, in relazione ai reclami, dalla Misura 13.2 della delibera n. 132/2024.

Circa la richiesta di Federconsumatori di applicare una penale in caso di inerzia del concessionario nel fornire gli elementi richiesti, giova rammentare che l'utente ha a disposizione lo strumento del reclamo,

in relazione al quale la Misura 12 della delibera n. 132/2024 prevede il riconoscimento di un indennizzo in caso di omessa o tardiva risposta e che l’Autorità, in ogni caso, può, ai sensi dell’articolo 37, comma 2, lettera l), del d.l. 201/2011, intervenire sanzionando il mancato rispetto dei propri provvedimenti; sono inoltre disponibili, per un eventuale ristoro economico, le modalità alternative di risoluzione delle controversie di cui al comma 3, lett. h) del medesimo articolo.

Nell’ottica di un equo contemperamento delle esigenze ed una paritaria distribuzione degli oneri e degli aggravii, non sembra, parimenti, praticabile la proposta di prevedere, a carico del concessionario, un obbligo di informazione alle associazioni dei consumatori circa il ricorrere dei presupposti che danno diritto alla richiesta degli indennizzi. Le stesse associazioni hanno comunque la possibilità di inviare reclami su delega dei propri associati, ottenendo risposte motivate secondo i meccanismi di trattamento dei reclami, nonché, in virtù della loro rappresentatività, la possibilità di formulare segnalazioni, che possono essere veicolate all’Autorità.

Nondimeno, per rafforzare il ruolo delle associazioni rappresentative degli utenti, si propone di procedere ad una modifica della **Misura 5.6**⁵¹ dell’Allegato A alla delibera n. 132/2024, prevedendo che le consultazioni annuali delle medesime associazioni, sulle quali il concessionario è tenuto a relazionare annualmente all’Autorità, debbano riguardare anche il funzionamento del sistema dei rimborsi, sia con la finalità di individuare eventuali criticità applicative, che di consentire alle stesse una corretta informazione ai propri associati.

Posto che, come accennato in precedenza (si veda Misura 8-bis. 1), le misure proposte sono volte ad introdurre un rimborso che scaturisca automaticamente a seguito del configurarsi di un disagio per l’utente, correlato allo scostamento temporale e alla riduzione della disponibilità dell’infrastruttura, non si ritiene di poter accogliere la proposta di UPLC di aggiungere una forma di responsabilità oggettiva del concessionario per i danni causati dagli incidenti che si verificano in presenza di scambi di carreggiata, restringimenti o altre modifiche alla viabilità di particolare pericolo per l’utenza, per i quali sono attivabili le forme e gli strumenti di tutela ordinariamente previsti.

2.6 Integrazioni alla Misura 14 di cui all’allegato A alla delibera n. 132/2024 (Pubblicazione dei dati nel Portale dell’Autorità e disposizioni finali)

2.6.1 Contenuti del Documento

La **Misura 14.4** dell’Allegato A alla delibera n. 132/2024, con la modifica posta in consultazione (inserimento di un periodo), sancisce il principio per cui gli importi erogati a titolo di rimborso non possono

⁵¹ La quale attualmente recita: “I concessionari autostradali consultano con cadenza almeno annuale le associazioni rappresentative degli utenti e delle persone con disabilità per acquisirne i pareri ed eventuali proposte in merito a chiarezza, completezza, utilità, fruibilità e tempestività delle informazioni rese, anche con riferimento al contenuto e alle funzionalità dell’App unica”.

essere recuperati tramite il pedaggio, in quanto gli stessi non possono essere riversati sulla generalità degli utenti.

Vengono inoltre fatte salve le valutazioni del concedente in applicazione dell'articolo 192 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 (Codice dei contratti pubblici), in merito al rischio concessorio.

Circa le tempistiche di attuazione delle misure proposte, la **Misura 14.5** prevede che le stesse si applichino alle nuove concessioni e alle concessioni in essere tramite, per queste ultime, il recepimento in appositi atti aggiuntivi, stipulati tra concedente e concessionario in occasione del primo aggiornamento o revisione del piano economico-finanziario del concessionario, e comunque non oltre il 31 marzo 2026.

2.6.2 Sintesi delle osservazioni

Con riguardo al principio per cui gli importi erogati a titolo di rimborso non possono essere recuperati tramite il pedaggio (**Misura 14.4**), da un lato, le associazioni dei consumatori e gli altri soggetti (U.di.con., UPLC, Regione Liguria) ritengono fondamentale ribadire che le somme corrisposte a titolo di rimborso restino a carico dei concessionari (cd. traslazione del rischio operativo ex 177 c. 1-2 del d.lgs. 36/2023), e non possano essere recuperati dai concessionari in danno agli utenti tramite il pedaggio o altre modalità "occulte" ed elusive (es. costi aggiuntivi delle opere, costi aggiuntivi sui livelli tariffari, ecc.).

In proposito, alcune associazioni di consumatori auspicano un loro maggiore coinvolgimento nella fase di monitoraggio, anche attraverso un obbligo esplicito di comunicazione alle stesse degli importi complessivamente erogati a titolo di rimborso, in modo da verificare il funzionamento del meccanismo e la corrispondenza tra importi e i livelli di qualità effettivamente resi. Sempre a fini di garanzia, UPLC suggerisce di introdurre meccanismi di controllo sull'effettiva ricorrenza ed entità dei presupposti che danno diritto al rimborso (lunghezza e durata dei cantieri, effettivo numero di corsie occupate ecc.).

Federconsumatori chiede di aggiungere uno specifico obbligo di rendicontazione alle associazioni dei consumatori, in ottemperanza alle previsioni di cui all'articolo 2 comma 461 della legge n. 244 del 2007. Inoltre, rileva la necessità di prevedere, dunque, uno specifico obbligo di informazione relativamente al totale degli indennizzi erogati, di modo da verificare l'andamento del servizio ed anche il corretto aggiornamento tariffario dello stesso alla qualità effettivamente resa. A tal fine, propone di integrare la disposizione con i seguenti incisi: *"Tali importi sono comunicati all'Autorità con cadenza annuale. Tali importi sono altresì comunicati alle Associazioni dei Consumatori in sede di monitoraggio annuale del servizio ai sensi dell'articolo 2 comma 461 della legge n. 244 del 2007"*.

Per contro, i concessionari (gruppi ASPI e ASTM, Brebemi, CAV) osservano, in via generale, che gli impegni economici discendenti dall'adeguamento alle misure proposte sono tali da incidere anche in misura significativa sugli equilibri economici delle concessioni, e che, pertanto, *"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"*, ove l'attuale schema di delibera, al contrario, *"demanda a successive ed ipotetiche valutazioni del soggetto concedente un tale compito, laddove sarebbe invece necessaria la previsione di regole precise e rapidamente attuabili per il raggiungimento di tale obiettivo"*. Sul punto, Alto Adriatico rileva che

escludendo la possibilità di riconoscimento in tariffa degli oneri che deriveranno al concessionario dalla delibera in consultazione, dovranno essere concordati con il concedente altri meccanismi di riequilibrio in caso di criticità economico-finanziaria. CAV aggiunge che il PEF dovrebbe essere nuovamente aggiornato per permettere il recepimento degli investimenti necessari all'implementazione delle misure in commento. Tuttavia, tali investimenti non risultano ancora quantificabili sulla base di parametri oggettivi, la maggior parte dei quali andrà peraltro condivisa con l'intero comparto. Inoltre, si dovrà prevedere una procedura convenzionale per le attività collegate ai rimborsi, da condividere con i concedenti. Infine, l'attuazione di quanto previsto nel nuovo atto aggiuntivo dovrebbe entrare in vigore dal momento dell'intervenuta registrazione presso la Corte dei conti del decreto interministeriale MIT - MEF di approvazione, e le tempistiche di tale iter approvativo esulano dal controllo dei concessionari.

In definitiva, i concessionari del gruppo ASPI ritengono necessario espungere tale misura nel rispetto del principio di certezza del diritto che caratterizza il contratto delle concessioni autostradali in essere stipulate tra i concessionari e il concedente, e tenuto conto che le cantierizzazioni sono rese necessarie dall'esecuzione degli impegni concessori, in particolare per ottemperare agli obblighi di realizzazione degli investimenti e di manutenzione della rete autostradale, volti anche a garantire la sicurezza all'utenza.

Quanto alle tempistiche proposte per l'applicazione delle Misure in esame (**Misura 14.5**) le associazioni dei consumatori ne chiedono l'anticipazione (U.di.con al 31 dicembre 2025, UPLC per ottobre 2025) della relativa applicazione. Inoltre, secondo Regione Liguria non è chiaro il motivo per cui siano differenziate le procedure di applicazione dei rimborsi tra vecchie e nuove concessioni.

Per contro, secondo Alto Adriatico e Gruppo ASPI, la scadenza ultima del 31 marzo 2026 non appare congrua rispetto alla complessità della tematica e ai tempi di approvazione degli atti aggiuntivi da parte degli Enti preposti, in quanto il recepimento degli investimenti necessari all'implementazione delle misure citate richiede una loro quantificazione puntuale sulla base di parametri oggettivi (la maggior parte dei quali debbono condivisi con l'intero comparto), nonché l'adozione di una procedura convenzionale, valida per l'intero comparto, per le attività collegate ai rimborsi. Inoltre, molti concessionari fanno presente che l'aggiornamento del PEF è attualmente in corso (e che la disciplina dei diritti minimi degli utenti di cui alla delibera in consultazione non è ivi contemplata).

2.6.3 Valutazioni e proposte

Con riferimento alle osservazioni ricevute circa le tempistiche di applicazione delle misure, considerate le novità introdotte nel meccanismo di rimborso posto in consultazione, la **Misura 14.5**, di cui si propone l'introduzione, conferma il recepimento delle misure in apposito atto aggiuntivo alla concessione.

Tuttavia, l'esigenza di pervenire in tempi ragionevoli all'applicazione delle misure proposte, a tutela dell'utenza, richiede comunque l'individuazione di una data ultima per l'applicazione che, in ottica di gradualità, viene differenziata a seconda che il percorso effettuato dall'utente ricada nella competenza (quanto a ingresso e uscita) di un solo concessionario (la data ultima per l'applicazione individuata è, per questi casi, il 1° aprile 2026), o che richieda il coordinamento operativo tra più concessionari. Reputandosi, infatti, che tale seconda casistica possa risultare di più complessa applicazione, la data ultima per l'applicazione è fissata al 1° agosto 2026.

Si specifica, inoltre, che fino al 31 luglio 2026 la notifica del diritto al rimborso di cui alla Misura 8-ter.1, nel caso in cui le apposite e specifiche finalità dell'App unica⁵² non dovessero ancora essere state implementate, potrà avvenire tramite l'applicazione mobile già eventualmente in uso da parte del concessionario o, in mancanza, tramite apposita sezione del sito *web*. Ciò è volto a tenere conto dei tempi tecnici di implementazione delle necessarie funzionalità nella App unica.

Pare utile precisare, a tal proposito, che in fase di prima attuazione (**Misura 14.5, lett. a)**) e quindi per i percorsi *p* il cui punto di ingresso e di uscita insiste su tratte gestite dal medesimo concessionario, ciascun concessionario potrà calcolare la componente incrementale di cui alla **Misura 8-bis.4, lett. f)**, in funzione dei tempi di percorrenza, limitatamente ai cantieri di propria competenza.

La scansione temporale individuata si ritiene proporzionata alla necessità, da un lato, di tenere conto della complessità degli interventi, garantendo, al contempo, in tempi ragionevoli una piena ed efficace tutela all'utenza autostradale. In relazione al coordinamento tra i concessionari, si rileva, in aggiunta, che flussi informativi strutturati tra i medesimi soggetti risultano già implementati, ai fini della ripartizione dei pedaggi, nell'ambito della c.d. Convenzione di interconnessione (e, in proposito, si formula uno specifico spunto di consultazione).

In merito alle osservazioni sulla tutela dell'equilibrio economico-finanziario delle concessioni, si evidenzia, anzitutto, che il sistema di gestione dei costi di rimborso non può in alcun modo andare a ledere (diminuendolo o, addirittura, sterilizzandolo) la piena traslazione del rischio operativo connesso all'"indisponibilità dell'infrastruttura lato offerta" incombente sul concessionario. Inoltre, il sistema di rimborso tiene necessariamente conto, oltre a quanto sopra, anche della matrice dei rischi e di quanto previsto nei sistemi tariffari di riferimento.

A tal proposito, nello schema di atto di regolazione allegato alle delibere nn. 74 e 75/2025 sono contenute specifiche proposte riguardo ai costi operativi derivanti dall'applicazione delle misure regolatorie definite dall'Autorità in relazione al contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali.

Fermo restando quanto sopra, per quanto attiene, nello specifico, alla possibilità di recupero degli oneri derivanti dai rimborsi erogati, si ritiene di procedere, in ottica di proporzionalità dell'intervento, ad introdurre una misura di mitigazione transitoria per le concessioni in essere all'entrata in vigore del provvedimento regolatorio.

Nel dettaglio, alla **Misura 14.6** proposta in consultazione si ribadisce che i rimborsi non possono essere recuperati tramite il pedaggio e alla **Misura 14.7** si introduce una deroga, relativa alla possibilità di recupero degli oneri tramite il pedaggio riguardante esclusivamente le concessioni già in essere al

⁵² Cfr. Misura 2.1, lett. b), dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024: "*applicazione mobile first (tipo web responsive o app mobile) unica, gestita in collaborazione tra tutti i concessionari, scaricabile gratuitamente dagli utenti, ottimizzata per dispositivi di tipo mobile, quali smartphone o tablet, avente lo scopo di veicolare agli utenti autostradali almeno le informazioni – anche in forma cartografica e testuale – di cui alle Misure 3 e 4, nonché per l'inoltro di reclami e l'ottenimento di indennizzi e rimborsi*".

momento dell'approvazione delle Misure, limitatamente ai primi 5 anni di applicazione (decorrenti dalle tempistiche previste al punto 5). Il recupero avviene secondo una logica di progressione che riduce via via la percentuale di oneri recuperabili. Ciò dovrebbe consentire ai concessionari di porre in essere tutte le misure atte ad una programmazione che riduca sempre di più i disagi all'utenza e, conseguentemente, l'allungamento dei tempi di percorrenza e l'attivazione del meccanismo di rimborso.

Sono fatte salve le valutazioni del concedente rispetto alla verifica del corretto adempimento degli oneri normativi e contrattuali.

La **Misura 14.8** dispone la recuperabilità dei costi connessi all'erogazione dei rimborsi dovuti per i casi di blocco del traffico superiori alle soglie individuate, a condizione che il concessionario dimostri, sulla base di una specifica rendicontazione per singolo evento, intanto, (i) che il blocco è riconducibile a cause di forza maggiore (quali, a titolo di esempio, incidenti, eventi meteo o idrogeologici) e (ii) non è dovuto all'installazione di cantieri, nonché (iii) di aver correttamente adempiuto agli obblighi informativi di cui alla Misura 4.1, lettera c), e 4.4⁵³, e (iv) di aver posto in essere tutte le azioni di propria competenza per la risoluzione del blocco.

La differenza di regime è imputabile al fatto che un blocco del traffico, e la sua risoluzione, appaiono in effetti spesso riconducibili a variabili esogene, fuori dal controllo del concessionario, il quale, tuttavia, conserva i suoi obblighi informativi, nonché quelli attinenti all'attivazione di tutte le azioni di sua competenza per la risoluzione della problematica⁵⁴.

Le correlate proposte di modifica alla **Misura 14.4** costituiscono un necessario adattamento rispetto alle previsioni sul recupero dei costi, che ne richiedono una contabilizzazione separata, ed introducono uno specifico e più preciso raccordo rispetto ai sistemi tariffari ART.

La **Misura 14.9** che si sottopone a consultazione prefigura alcuni specifici oneri informativi del concessionario nei confronti dell'Autorità, a cadenza annuale, ai fini del monitoraggio, a fondamentale presidio della corretta attuazione della regolazione, fermo restando che l'Autorità potrà, oltre a procedere alla pubblicazione nel rispetto dei profili di riservatezza, valutare la richiesta di ulteriori dati e informazioni, nonché svolgere ispezioni presso i soggetti sottoposti alla regolazione, come previsto dall'articolo 37, comma 3, rispettivamente, alle lettere d) ed e), del d.l. 201/2011.

A tal proposito, potrà essere utilizzata, una apposita piattaforma informatica di interscambio, per l'accesso alla quale è prevista l'identificazione e la firma digitale in accordo con il Codice dell'Amministrazione Digitale⁵⁵.

⁵³ Afferenti, nello specifico, agli eventi in atto, sul percorso prescelto, che determinano variazioni del tempo di percorrenza, nonché agli eventi perturbativi.

⁵⁴ Tra cui, segnatamente, l'attivazione delle procedure previste alla Misura 6.2 dell'allegato A alla delibera n. 132/2024, afferenti alla chiusura degli accessi al fine di evitare l'aggravamento dell'evento in atto, nonché la gestione delle stazioni in modo da agevolare l'uscita degli utenti.

⁵⁵ Come prefigurato e posto in consultazione dalla Misura 47.4 dell'allegato A alla delibera n. 75/2025.

In proposito, con riguardo alle sanzioni applicabili in caso di violazioni, si rammenta che le stesse discendono da quanto previsto all'articolo 37 del d.l. 201/2011, in particolare dal comma 3, lettere i)⁵⁶ ed l); rileva, altresì, la previsione di cui alla lettera f) del medesimo comma⁵⁷.

Con riguardo alla richiesta concernente l'introduzione di uno specifico obbligo di rendicontazione alle associazioni dei consumatori, si rimanda, infine, a quanto già esposto al precedente par. 2.5.3, in relazione alla Misura 8-ter.

Torino, 2 ottobre 2025

Il Responsabile del Procedimento

dott.ssa Katia Gallo

(documento firmato digitalmente ai sensi del d.lgs. 82/2005)

⁵⁶ Tali disposizioni prevedono, specificamente, che l'Autorità “i) ferme restando le sanzioni previste dalla legge, da atti amministrativi e da clausole convenzionali, irroga una sanzione amministrativa pecuniaria fino al 10 per cento del fatturato dell'impresa interessata nei casi di inosservanza dei criteri per la formazione e l'aggiornamento di tariffe, canoni, pedaggi, diritti e prezzi sottoposti a controllo amministrativo, comunque denominati, di inosservanza dei criteri per la separazione contabile e per la disaggregazione dei costi e dei ricavi pertinenti alle attività di servizio pubblico e di violazione della disciplina relativa all'accesso alle reti e alle infrastrutture o delle condizioni imposte dalla stessa Autorità, nonché di inottemperanza agli ordini e alle misure disposti (...) l) applica una sanzione amministrativa pecuniaria fino all'1 per cento del fatturato dell'impresa interessata qualora: 1) i destinatari di una richiesta della stessa Autorità forniscano informazioni inesatte, fuorvianti o incomplete, ovvero non forniscano le informazioni nel termine stabilito; 2) i destinatari di un'ispezione rifiutino di fornire ovvero presentino in modo incompleto i documenti aziendali, nonché rifiutino di fornire o forniscano in modo inesatto, fuorviante o incompleto i chiarimenti richiesti”.

⁵⁷ In base a cui l'Autorità “ordina la cessazione delle condotte in contrasto con gli atti di regolazione adottati e con gli impegni assunti dai soggetti sottoposti a regolazione, disponendo le misure opportune di ripristino; (...) in circostanze straordinarie, ove ritenga che sussistano motivi di necessità e di urgenza, al fine di salvaguardare la concorrenza e di tutelare gli interessi degli utenti rispetto al rischio di un danno grave e irreparabile, può adottare provvedimenti temporanei di natura cautelare”.