

| Misura | Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta | Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato | Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione |
|---------------|--|---|--|
| Misura 4 | Quesito dell'Autorità “Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte in merito alle nuove definizioni di cui alle lettere ii) e jj) e alle modifiche alla Misura 4.6 dell'Allegato “A” alla delibera n. 132/2024.” | | <p>In relazione a tale quesito, si accoglie con favore l'introduzione delle nuove definizioni, in particolare quelle relative a <i>scostamento orario</i> e <i>scostamento orario da cantiere</i>, in quanto contribuiscono a rendere più chiaro e oggettivo il quadro regolatorio.</p> <p>La nuova formulazione della lettera d) della Misura 4.6 appare, inoltre, più congrua e comprensibile per l'utenza, semplificando la comunicazione sul diritto al rimborso e rendendo più immediata la connessione tra informazione e tutela dei diritti.</p> <p>Tuttavia, come già affermato nelle precedenti occasioni di confronto, occorre evitare che l'utente percepisca che l'unico motivo di rimborsabilità è connesso alla problematica cantieri.</p> <p>È fondamentale che la normativa comprenda anche le altre ipotesi di disagio indennizzabile o risarcibile (es. interruzioni prolungate, malfunzionamenti dei servizi accessori, o gravi episodi di congestione del traffico non imputabili all'utente).</p> |
| Misura 5 | Quesito dell'Autorità “Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte in merito alle modifiche alla Misura 5.6 dell'Allegato “A” alla delibera n. 132/2024”. | | <p>In relazione a tale quesito, si valuta positivamente l'integrazione introdotta alla Misura 5.6, che estende l'interlocuzione con i concessionari anche all'applicazione dei meccanismi di rimborso in presenza di limitazioni infrastrutturali e alle relative modalità di erogazione.</p> <p>Infine, la Scrivente propone, quale presupposto di lavoro, di allineare procedure e sistemi (inclusa l'App unica), introducendo strumenti di monitoraggio per garantire trasparenza nell'applicazione dei rimborси.</p> |

| | | | |
|--------------|---|--|---|
| Misura 8-bis | <p>Quesito dell'Autorità "Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte circa la Misura 8-bis"</p> <p>***</p> <p>Quesito dell'Autorità "Si richiede, in particolare, di fornire indicazioni motivate in merito: (i) all'adeguatezza della soglia di scostamento orario individuata per l'applicazione del meccanismo ai percorsi superiori ai 30 km (10/15 minuti, a seconda della lunghezza del percorso), esprimendosi anche in merito alla possibilità, in alternativa alla formulazione proposta: (a) per percorsi fino a 30 km, di fissare una soglia di scostamento orario di 5 minuti, (b) di esprimere, indipendentemente dalla lunghezza del percorso, una soglia di scostamento orario in percentuale rispetto al tempo di percorrenza alla velocità a flusso libero (es. 30%), ferma restando una soglia di scostamento orario minimo non inferiore a 5 minuti e non superiore a 15 minuti; (ii) alla tipologia e valore delle variabili individuate;</p> | | <p>In relazione alla misura 8-bis, si ritiene opportuno ed agile trattare i vari quesiti in maniera unitaria.</p> <p>Ad avviso della Scrivente, la misura segna il passaggio da un sistema statico a un modello dinamico; infatti, viene introdotto un meccanismo strutturato di rimborso del pedaggio in presenza di limitazioni infrastrutturali.</p> <p>Difatti, la logica non è più quella di compensare la presenza dei cantieri, bensì rimborsare in funzione del disagio effettivo subito dall'utente, misurato tramite dati reali di traffico e tempi di percorrenza.</p> <p>Se da un lato tale impostazione costituisce un'evoluzione significativa verso una maggiore equità e correlazione tra servizio reso e corrispettivo pagato, dall'altro comporta una notevole complessità tecnica e gestionale, in quanto richiede infrastrutture digitali e flussi informativi costantemente aggiornati.</p> <p>Pertanto, la Scrivente condivide le finalità della misura, ma evidenzia l'esigenza di semplificare l'applicazione, al fine di garantirne trasparenza e comprensibilità per gli utenti (ad oggi le misure sono così tecniche da rimanere "oscure" ai più).</p> <p>A tal proposito, si suggerisce l'adozione di un sistema più semplice e proporzionato, con:</p> <ul style="list-style-type: none"> - soglie di scostamento orario ridotte e graduate (ad es. scaglioni di 15 minuti o calcolati in percentuale rispetto al tempo a flusso libero), per garantire equità tra tratte brevi e lunghe; - fasce forfettarie di rimborso legate al ritardo effettivo, così da rendere il sistema più intuitivo; - pubblicazione chiara dei criteri e dei dati di calcolo, per consentire verifiche da parte degli utenti e delle associazioni; - valori di velocità a flusso libero definiti dall'Autorità, al fine di assicurare uniformità nazionale (ciò eviterebbe che i criteri di controllo siano in qualche modo revocati in discussione). <p>Occorre poi una precisazione specifica sul punto 10. La disposizione non chiarisce l'ammontare della riduzione del pedaggio che eliderebbe il diritto al rimborso. Ad avviso di chi scrive, questa è una lacuna che rischia di condurre ad</p> |
|--------------|---|--|---|

| | | | |
|--|--|--|--|
| | <p>(iii) alle modalità per la determinazione dello scostamento orario e dello scostamento orario da cantiere.”</p> <p style="text-align: center;">***</p> <p>Quesito dell’Autorità “Si chiede altresì di indicare quali condizioni possono eventualmente determinare valori di velocità a flusso libero inferiori alla velocità massima consentita”.</p> | | <p>incertezze applicative. Si propone pertanto di precisare che la riduzione del pedaggio deve essere pari o superiore al rimborso dovuto, e che l’eventuale differenza a favore del consumatore dovrà in ogni caso essere riconosciuta.</p> <p style="text-align: center;">***</p> <p>Infine, quanto all’ultimo quesito concernente la determinazione di valori di velocità inferiori a quella massima consentita, si ritiene che non debbano esserci margini in questo senso. La regolamentazione di settore deve tendere all’<i>optimum</i> e non si ritengono né opportune né necessarie deroghe a discapito degli utenti.</p> |
|--|--|--|--|

| | | | |
|--------------|---|--|---|
| Misura 8-ter | <p>Quesito dell’Autorità “Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte circa le modalità di erogazione dei rimborси descritte alla Misura 8-ter.2, e alla congruità delle tempistiche individuate.”</p> <p style="text-align: center;">***</p> <p>Quesito dell’Autorità “Si richiede di illustrare dettagliatamente le eventuali problematiche di carattere tecnico nell’applicazione della Misura, fornendo a tal fine ogni evidenza ed informazione utile, anche in relazione alla possibilità di utilizzare le modalità di scambio dei flussi informativi già in uso nell’ambito</p> | | <p>In relazione a tale quesito, si ritiene opportuno ed agile trattare i vari quesiti in maniera unitaria. A tal proposito la Scrivente accoglie con favore le novità introdotte dall’Autorità in materia di modalità di rimborso.</p> <p>Le modalità di erogazione dei rimborsi previste dalla Misura 8-ter risultano nel complesso adeguate, tuttavia i rimborosi manuali possono comportare criticità operative, soprattutto in presenza di un elevato numero di richieste, e il limite minimo di 1 Euro può ritardare la fruizione per piccoli importi.</p> <p>Si sottolinea che il tutto richiede armonizzazione dei protocolli tra operatori. Ciò dovrà essere oggetto di attenzione in fase applicativa.</p> <p>Al fine di migliorare l’efficienza, la Scrivente suggerisce l’adozione di modalità standardizzate di scambio dei dati tra sistemi, l’implementazione di un monitoraggio dei rimborси, la cumulazione automatica dei piccoli importi e un’archiviazione digitale sicura integrata con la gestione dei reclami.</p> <p>Tali soluzioni permetterebbero di ridurre i tempi di elaborazione, garantire maggiore trasparenza</p> |
|--------------|---|--|---|

| | | | |
|--|---------------------------------------|--|---|
| | della Convezione di interconnessione” | | <p>e offrire un’esperienza più fluida e soddisfacente per i consumatori.</p> <p>Infine, si segnala un elemento di dettaglio in relazione alla formulazione della disposizione.</p> <p>Segnatamente, si chiede di precisare al punto 2 che il credito elettronico è invero liquidabile; ciò per evitare che, in fase applicativa, le somme finiscano per poter essere utilizzate solo per pagare nuovi transiti.</p> |
|--|---------------------------------------|--|---|

| | | | |
|-----------|---|--|---|
| Misura 14 | Quesito dell’Autorità “Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte in merito alle previsioni integrative alla Misura 14.” | | <p>In relazione a tale quesito, la scrivente non può che condividere l’implementazione delle categorie introdotte dalla nuova Misura 14.4, che distinguono in modo chiaro tra costi di gestione, indennizzi e rimborsi agli utenti, migliorando la trasparenza contabile.</p> <p>Sarebbe auspicabile, come già segnalato in precedenza, che venga fissato un termine più stringente per l’entrata in vigore delle disposizioni, al fine di rendere effettivi i diritti degli utenti in tempi più rapidi.</p> <p>Sulla scorta di ciò, si esprime parere contrario alla disposizione prevista al punto 7, che introduce (in deroga) una gradualità nella recuperabilità dei rimborsi, per i primi cinque anni di applicazione della novella.</p> <p>La disposizione pregiudica la deterrenza dell’impianto normativo e ne compromette altresì la credibilità: difatti, i costi dei rimborsi sarebbero riversati sugli utenti, deresponsabilizzando le imprese e sfavorendo il progresso dell’efficienza del sistema.</p> <p>Valgano le medesime considerazioni per il punto 8.</p> <p>Su quest’ultimo punto si precisa, inoltre, che la nozione di forza maggiore non può estendersi a fenomeni meteo, anche intensi. Si crede infatti che, per il tipo di infrastruttura oggetto di disciplina, tali eventi devono essere considerati prevedibili e gestiti, a meno che non si tratti di vere e proprie calamità naturali.</p> |
|-----------|---|--|---|