

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.

Relazione istruttoria

SOMMARIO

1 PROCEDIMENTO	3
1.1 Quadro di contesto	3
1.2 Il procedimento avviato con delibera n. 16/2023	3
2 ESITI DELLA CONSULTAZIONE	5
2.1 Osservazioni di carattere generale e sulla Misura 2 (Definizioni)	7
2.1.1 Contenuti del Documento	7
2.1.2 Sintesi delle osservazioni di carattere generale e sulla Misura 2 (Definizioni)	7
2.1.3 Valutazioni	13
2.2 Modifiche alle Misure 4, 5 e 8 dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024 – Diritto all'informazione relativa al viaggio e relative modalità e diritto al rimborso in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura	20
2.2.1 Contenuti del Documento	20
2.2.2 Sintesi delle osservazioni alle modifiche alle Misure 4, 5 e 8	20
2.2.3 Valutazioni	21
2.3 Misura 8-bis – Meccanismo di rimborso del pedaggio in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura	22
2.3.1 Contenuti del Documento	22
2.3.2 Sintesi delle osservazioni alla Misura 8-bis	27
2.3.3 Valutazioni	39
2.4 Misura 8-ter del Documento – Modalità di rimborso del pedaggio in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura	49
2.4.1 Contenuti del Documento	49
2.4.2 Sintesi delle osservazioni alla Misura 8-ter	50
2.4.3 Valutazioni	55
2.5 Integrazioni alla Misura 14 di cui all'allegato A alla delibera n. 132/2024 (Pubblicazione dei dati nel Portale dell'Autorità e disposizioni finali)	56
2.5.1 Contenuti del Documento	56
2.5.2 Sintesi delle osservazioni alle modifiche della Misura 14	57
2.5.3 Valutazioni	62
2.6 Conclusioni	65

1 PROCEDIMENTO

1.1 Quadro di contesto

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 dell'utente autostradale, anche alla luce delle segnalazioni pervenute, nonché delle notizie di stampa riguardanti alcuni profili problematici che negli ultimi anni hanno interessato il settore, e tenute in considerazione le peculiarità del medesimo, l'Autorità ha avviato, con delibera n. 59/2022 del 14 aprile 2022, un'indagine conoscitiva *“finalizzata all'avvio di un procedimento volto a definire il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali e dei gestori delle aree di servizio delle reti autostradali”*, di cui all'Allegato A alla delibera stessa (di seguito: indagine conoscitiva). In esito a tale indagine conoscitiva, l'Autorità ha ritenuto confermata l'esigenza di definire il contenuto minimo dei 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, trattandosi di diritti che, per le rilevate criticità, necessitano di essere declinati e specificati nel loro contenuto minimo precisando altresì le modalità atte a garantirne l'effettivo esercizio.

1.2 Il procedimento avviato con delibera n. 16/2023

Nel contesto illustrato, con delibera n. 16/2023 del 27 gennaio 2023, l'Autorità ha avviato 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, fissandone, inizialmente, il termine di conclusione al 31 luglio 2023.

Nell'ambito di tale procedimento, 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 contributi¹, 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, tenuto conto altresì delle rilevanti finalità perseguite, di effettuare ulteriori analisi, 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. 16/2023², 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”. La Misura 8.3 di tale atto di regolazione prevede che: “Gli utenti hanno diritto al rimborso integrale o parziale del pedaggio secondo meccanismi di rimborso correlati alla presenza di limitazioni all’utilizzo dell’infrastruttura autostradale, definiti dall’Autorità con successivo provvedimento”.

Successivamente, con la delibera n. 49/2025 del 19 marzo 2025, l’Autorità ha (i) indetto una nuova e specifica consultazione pubblica relativamente a detti meccanismi di rimborso, (ii) prorogato al 31 luglio 2025 il termine per la conclusione del procedimento.

La numerosità e il contenuto dei contributi ricevuti sulle proposte formulate, nonché gli esiti dell’audizione dinanzi al Consiglio, svoltasi il 28 maggio 2025³, hanno evidenziato l’esigenza di svolgere ulteriori approfondimenti. Conseguentemente 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 e indetto, con delibera n. 160/2025 del 3 ottobre 2025, una nuova fase di consultazione pubblica sullo schema di atto di regolazione, come riformulato in esito alla prima consultazione,

¹ 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/>, data ultima consultazione 26 ottobre 2025.

² Originariamente fissato al 31 luglio 2023, e successivamente prorogato, da ultimo con delibera n. 200/2023 del 21 dicembre 2023.

³ La delibera n. 70/2025 del 29 aprile 2025, in accoglimento di una richiesta pervenuta dall’Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori (AISCAT), ha posticipato 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 Consiglio.

relativamente alle misure afferenti al sistema di calcolo del rimborso del pedaggio in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura e relative modalità di erogazione.

Anche in questo caso, la numerosità e la complessità dei contributi ricevuti, descritti nel prosieguo, caratterizzati da un elevato grado di dettaglio tecnico, hanno determinato una proroga del termine di conclusione del procedimento al 2 dicembre 2025 (delibera n. 196/2025 del 13 novembre 2025).

2 ESITI DELLA CONSULTAZIONE

L'Allegato A alla delibera n. 160/2025 contiene, come accennato, lo schema dell'atto di regolazione, sottoposto a consultazione, il quale comprende le nuove Misure 8-*bis* e 8-*ter* da inserire nell'Allegato A alla delibera n. 132/2024, nonché alcune puntuali conseguenti modifiche alle misure di cui al medesimo provvedimento (segnatamente le Misure 2, 4, 5, 8 e 14).

Tale schema di atto di regolazione è stato predisposto in considerazione degli esiti della precedente consultazione indetta con delibera n. 49/2025, nonché dell'attività di analisi e approfondimento svolta dagli Uffici ed esposta in dettaglio nella Relazione illustrativa contestualmente pubblicata sul sito *web* istituzionale dell'Autorità. Tale Relazione, agli atti del fascicolo del procedimento, illustra gli elementi essenziali del provvedimento sottoposto a consultazione, unitamente alla *ratio* delle misure proposte.

Alla nuova fase di consultazione hanno partecipato, quali interessati, tramite l'invio dei propri contributi entro il termine previsto, i soggetti indicati nella seguente Tabella 1.

Tabella 1 – Soggetti intervenuti nella consultazione indetta con delibera n. 160/2025

Soggetti	Tipologia
Assoutenti (prot. ART 87806/2025)	Associazione di consumatori
Autostrada A4 – Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A (prot. ART 87919/2025)	Concessionario autostradale
Autostrada dei Fiori S.p.A. (prot. ART 88238/2025)	Concessionario autostradale
Autostrada del Brennero S.p.A. (prot. ART 87943/2025)	Concessionario autostradale
Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. (prot. ART 88105/2025)	Concessionario autostradale
Autostrade Alto Adriatico S.p.A. (prot. ART 88195/2025)	Concessionario autostradale
Autostrade per l'Italia S.p.A. (prot. ART 88193/2025) ⁴	Concessionario autostradale

⁴ Autostrade per l'Italia (ASPI) ha integrato il documento inviato inizialmente con nota prot. ART 91406/2025 dell'11 novembre 2025). Si segnala, inoltre, che con le note prott. 93302/2025 del 17 novembre 2025 e 94229/2025 del 20 novembre 2025, sono pervenuti, oltre il termine previsto, due ulteriori contributi, da parte di un utente e da parte dell'Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori (ANAV); gli stessi non sono stati pertanto pubblicati, ma se ne è tenuto comunque conto nella redazione della presente relazione istruttoria.

Autovia Padana S.p.A. (prot. ART 88191/2025)	Concessionario autostradale
CCIAA Pistoia-Prato – Servizio Tutela del Mercato e della Fede Pubblica (prot. ART 87456/2025)	Altri soggetti
Codacons (prot. ART 88248/2025)	Associazione di consumatori
Concessioni Autostradali Venete – CAV S.p.A. (prot. ART 88198/2025)	Concessionario autostradale
Concessioni del Tirreno S.p.A. (prot. ART 88220/2025)	Concessionario autostradale
Federconsumatori APS (prot. ART 88194/2025)	Associazione di consumatori
Ivrea Torino Piacenza S.p.A (prot. ART 88247/2025)	Concessionario autostradale
Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A. (prot. ART 88235/2025)	Concessionario autostradale
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta – RAV S.p.A. (prot. ART 88203/2025)	Concessionario autostradale
Regione Liguria – Direzione Generale di area sviluppo economico (prot. ART 87475/2025)	Altri soggetti
Robin APS (prot. ART 86052/2025)	Associazione di consumatori
Satap S.p.A (prot. ART 88246/2025)	Concessionario autostradale
Società Autostrada Ligure Toscana p.A – SALT (prot. ART 88189/2025)	Concessionario autostradale
Società Autostrada Tirrenica – SAT S.p.A. (prot. ART 88088/2025)	Concessionario autostradale
Società Autostrade Valdostane – SAV S.p.A. (prot. ART 88188/2025)	Concessionario autostradale
Società di progetto Autostrada Asti-Cuneo S.p.A. (prot. ART 88243/2025)	Concessionario autostradale
Società di progetto Brebemi S.p.A. (prot. ART 88208/2025)	Concessionario autostradale
Società Italiana Traforo Autostradale del Frejus – SITAF S.p.A (prot. ART 88190/2025)	Concessionario autostradale
Società italiana traforo Gran San Bernardo – SITraSb S.p.A. (prot. ART 87981/2025)	Concessionario autostradale
Strada dei Parchi S.p.A. (prot. ART 87963/2025)	Concessionario autostradale
Tangenziale di Napoli S.p.A. (prot. ART 88031/2025)	Concessionario autostradale

Tangenziale Esterna S.p.A (prot. ART 88192/2025)	Concessionario autostradale
U.Di.Con APS (prot. ART 87484/2025)	Associazione di consumatori

Nel prosieguo si darà conto, sinteticamente, dei contributi forniti dai citati soggetti in merito ai contenuti del documento posto in consultazione con la citata delibera n. 160/2025 (nel seguito, anche: Documento) e delle relative valutazioni, in special modo per quanto attiene alle Misure per le quali, rispetto allo schema di atto di regolazione posto in consultazione con delibera n. 49/2025, sono state formulate nuove proposte e specifici spunti di consultazione. Per quanto non espressamente richiamato, si fa comunque rimando alle Relazioni illustrative pubblicate contestualmente ai due provvedimenti appena citati.

2.1 Osservazioni di carattere generale e sulla Misura 2 (Definizioni)

2.1.1 Contenuti del Documento

Nel Documento, come accennato, viene esposta una riformulazione del meccanismo di calcolo del rimborso preannunciato dalla Misura 8.3 dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024, che tiene conto delle osservazioni ricevute, da numerosi *stakeholders*, nell'ambito della consultazione indetta con la delibera n. 49/2025. Per i dettagli su tali osservazioni e sulle relative valutazioni svolte, si rimanda alla Relazione illustrativa pubblicata contestualmente alla delibera n. 160/2025, nella quale se ne è dato ampiamente conto.

Con riferimento alle definizioni contenute alla **Misura 2**, le stesse sono state adattate alle esigenze del nuovo meccanismo di calcolo proposto, in particolare con:

- la rimozione della definizione di «**periodi di bollino giallo o rosso o nero**», non più utilizzata nel documento;
- l'inserimento delle 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**» e «**jj) scostamento orario da cantiere**»;
- la precisazione delle definizioni di «**fornitore dei servizi di pedaggio**» e di «**lunghezza del cantiere o del segmento di cantiere**», quest'ultima per tenere conto della peculiarità dei cantieri mobili.

2.1.2 Sintesi delle osservazioni di carattere generale e sulla Misura 2 (Definizioni)

In via generale, le associazioni dei consumatori (U.Di.Con, Federconsumatori, Codacons, Assoutenti e Robin) condividono i principi affermati dall'Autorità, segnatamente il diritto dell'utente a esigere un rimborso nei confronti dei concessionari autostradali per i disagi subiti. In senso analogo, un utente ha rilevato che un sistema di regolazione davvero efficace dovrebbe tutelare in via prioritaria l'utente stesso, «*il quale paga un corrispettivo per un servizio e non una tassa incondizionata*», e responsabilizzare maggiormente i concessionari in termini di qualità e continuità del servizio offerto. Secondo Codacons, tali disagi possono e devono essere misurati sulla base del tempo che gli utenti perdono a causa di code

generate da detti cantieri. Assoutenti reputa strategica l'adozione di un'impostazione ispirata al principio di sussidiarietà, nella quale concessionari/gestori e associazioni dei consumatori definiscano accordi da sottoporre all'approvazione e alla vigilanza dell'Autorità. ANAV sottolinea la necessità che il calcolo del rimborso del pedaggio autostradale sia incentrato sull'effettivo ritardo causato dalla presenza del cantiere rispetto ai tempi medi di percorrenza dei tratti autostradali alla velocità a flusso libero. Tali tempi, sentiti anche i rappresentanti degli utenti, dovrebbero essere esplicitati dai concessionari per tipologia di veicolo e per tratta.

I concessionari, pur accogliendo con favore il recepimento di alcune proposte avanzate in sede di consultazione, rilevano ancora criticità. In particolare, i concessionari del gruppo ASTM⁵ (di seguito, per comodità, anche "il gruppo ASTM") evidenziano che un sistema di rimborso correlato alla mera esistenza del cantiere sulla porzione di infrastruttura interessata, a prescindere dall'accertamento della responsabilità del concessionario, parrebbe non tenere conto dell'obbligo, gravante sullo stesso, di garantire la manutenzione e la sicurezza lungo la rete gestita. Tale considerazione è condivisa anche da Brennero, che afferma, inoltre, di adottare già criteri di gestione dei cantieri atti a minimizzare al massimo l'impatto sulla circolazione.

Inoltre, i concessionari del gruppo ASTM ritengono il meccanismo posto in consultazione particolarmente penalizzante per il concessionario, in quanto il rimborso viene incrementato per effetto di un fattore correttivo correlato al tempo di percorrenza, senza, tuttavia, che vi sia una riduzione dello stesso qualora il cantiere non comporti ritardi di viaggio.

Infine, evidenziano che l'introduzione del meccanismo di rimborso, nonché l'adempimento delle prescrizioni concernenti il contenuto minimo dei diritti delineate dall'Autorità, implicano una modifica dei presupposti del regime tariffario e del regolamento economico, definito tra concedente e concessionario, nonché una previsione di ingenti investimenti sia dal punto di vista infrastrutturale, che di gestione che devono essere condivisi e approvati dal concedente e preliminarmente recepiti nei piani economico-finanziari (PEF), la cui approvazione risulta non ancora perfezionata a distanza di diversi anni. Nello stesso senso Brennero e Brescia-Padova ribadiscono che ogni misura che comporti un impegno economico a carico del concessionario, essendo estranea alle pattuizioni convenzionali, deve essere oggetto di negoziazione con il concedente, ai fini del riconoscimento nel capitale investito soggetto a remunerazione. A tal proposito, anche ITP ritiene auspicabile una rivisitazione dell'impostazione generale posta a base del meccanismo di rimborso del pedaggio autostradale affinché sia reso coerente con i principi regolatori del sistema concessorio, compresa la tutela dell'equilibrio economico-finanziario, evitando notevoli oneri aggiuntivi correlati ai necessari adeguamenti tecnologici dell'infrastruttura e gli ulteriori incrementi di risorse aziendali atti a conformare l'asset autostradale. Rileva, pertanto, l'esigenza di un contraddittorio con il concedente, non rientrando gli interventi in

⁵ Fanno parte del gruppo ASTM: A33 Asti – Cuneo; Autostrada dei Fiori; Autovia Padana; Concessioni del Tirreno (CDT); SALT; SATAP; SAV; SITAF; TE e Sistrasb(cfr. <https://www.astm.it/concessioni-autostradali/>), data ultima consultazione 26 ottobre 2025.

questione nell'atto convenzionale e non essendo gli stessi contemplati nel PEF in essere, tanto con riferimento agli aspetti tecnici quanto con riferimento agli aspetti economici.

Il gruppo ASTM rappresenta, infine, di non aver formulato proposte di modifica testuale ritenendo l'impostazione posta alla base del documento in consultazione incompatibile con diversi principi fondanti del sistema autostradale in concessione, rinviando, in tal merito, a quanto rappresentato da Aiscat nell'ambito della precedente consultazione afferente alla delibera n. 49/2025.

Definizioni

Venendo alle osservazioni in merito alle integrazioni alle **definizioni di cui alla Misura 2** dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024, U.Di.Con accoglie con favore l'introduzione delle nuove definizioni, in particolare quelle relative allo «**scostamento orario**» e allo «**scostamento orario da cantiere**», in quanto contribuiscono a rendere più chiaro e oggettivo il quadro regolatorio.

Con riguardo alla definizione di «**lunghezza del cantiere o del segmento di cantiere**», di cui alla Misura 2.1, **lett. gg)** il gruppo ASTM, il gruppo ASPI⁶, Brescia-Padova, Pedemontana Lombarda, Milano-Serravalle, Strada dei Parchi, Brebemi, CAV, Alto Adriatico osservano che, ai fini del calcolo della lunghezza del cantiere, non appare corretto fare riferimento alla segnalazione stradale di inizio cantiere (solitamente cartello di preavviso posto a 700 m), che non impatta sulla fluidità del traffico, ritenendo, invece, corretto avere riguardo al punto di effettivo restringimento della carreggiata. A tal fine, suggeriscono di calcolare la lunghezza avuto riguardo all'intervallo compreso tra il primo segnale di posizione e la segnalazione stradale di fine del cantiere o dell'ultimo segmento di cantiere, effettuata sempre in conformità alla normativa tecnica applicabile. In relazione al coefficiente relativo alla lunghezza del cantiere, laddove non sia possibile segnalarla opportunamente all'utente o identificarla da parte del concessionario, Federconsumatori ritiene opportuno rinviare l'introduzione di tale elemento all'implementazione del sistema di calcolo/segnalazione onde evitare calcoli inadeguati o imprecisi di indennizzo.

Con riferimento alla definizione di «**tratta elementare**», di cui alla Misura 2.1, **lett. bb)**, il gruppo ASPI, Brescia-Padova, Pedemontana Lombarda, Milano-Serravalle, Strada dei Parchi, Brebemi, CAV, Alto Adriatico osservano che nel calcolo della lunghezza andrebbe considerata la distanza fisica, ossia dal chilometro di inizio al chilometro di fine tratta, e non quella pedaggiata che comprende, invece, anche tratte ulteriori come ad esempio le adduzioni.

Il gruppo ASPI rileva che la definizione di tratta elementare presenta delle necessità di puntualizzazione. Infatti, oltre ad avere combinazioni stazioni-barriere, le tratte elementari fanno riferimento anche a segmenti tra 2 allacciamenti (es. All. A1-A22), e propone di integrare la definizione includendo anche i segmenti delimitati da: barriere di esazione, combinazioni stazione-barriera e allacciamenti tra diversi rami autostradali.

⁶ Fanno parte del gruppo ASPI: la capogruppo Autostrade per l'Italia (ASPI), Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco S.p.A., Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A. (RAV), Società Autostrada Tirrenica p.A. (SAT), e Tangenziale di Napoli S.p.A. (TANA).

Sulla definizione di «**tariffa km applicata all'utenza**» di cui alla Misura 2.1, lett. hh), secondo Alto Adriatico, non risulta chiarito l'aspetto dell'impatto del sistema di rimborso in merito alla quota di integrazione canone concessionale⁷ e alla quota IVA, entrambi compresi nel pedaggio corrisposto dal cliente, a beneficio dello Stato. Risulta opportuno, pertanto, ad integrazione di quanto detto dall'Autorità sul punto, esplicitare il trattamento da riservare a tali quote che il concessionario incassa e riversa allo Stato.

Con specifico riferimento alla definizione di «**scostamento orario**», quale presupposto per la determinazione dei ritardi, di cui alla Misura 2.1, **lett. ii)**, ITP ritiene che per il calcolo di tale elemento sarebbe necessario definire strumenti e modalità di misurazione omogenei tra i concessionari e che gli impianti di rilevamento dei dati di scostamento temporale fossero in capo alla concessionaria, sebbene l'adeguamento infrastrutturale richieda notevoli investimenti. Il gruppo ASTM, Brescia-Padova, Pedemontana Lombarda, Milano-Serravalle, Strada dei Parchi, Brebemi, CAV, Alto Adriatico evidenziano che il criterio proposto per il calcolo del rimborso non appare rispondente alla finalità perseguita dalla delibera n. 160/2025. Ciò in quanto il rimborso dovrebbe essere una diretta funzione dello scostamento temporale misurato considerando i tempi medi di percorrenza effettivi nelle condizioni di assenza di cantieri (dato normalizzato con il traffico tipico per fasce orarie e per giornate equivalenti es. un venerdì prefestivo è differente rispetto ad un venerdì qualunque) confrontati con quelli medi effettivi (per fasce orarie) in presenza di cantieri, e non la diretta funzione della differenza tra il tempo di percorrenza effettivo lungo le tratte elementari che compongono il percorso e il tempo di percorrenza alla velocità a flusso libero oppure, qualora il concessionario riesca a determinarlo, la medesima differenza calcolata in modo mirato per ciascun cantiere.

Più precisamente, come evidenziato anche dal gruppo ASPI, Brescia-Padova, Alto Adriatico, Milano-Serravalle, Strada dei Parchi, Brebemi, CAV, Brennero il concetto di “*velocità a flusso libero*”, essendo un parametro trasportistico – definito in funzione delle caratteristiche plano-altimetriche della tratta e della geometria della piattaforma autostradale, in condizioni di flusso non condizionato – puramente astratto, non rappresenterebbe le reali condizioni di circolazione sull'infrastruttura autostradale nell'ambito del calcolo dello scostamento orario, in quanto la velocità di un veicolo in autostrada, anche in assenza di impedimenti, è generalmente inferiore a quella massima consentita (con una differenza che va allargandosi con l'aumentare della lunghezza del tragitto) per via di fattori esterni all'infrastruttura (comportamento degli utenti e livello di traffico, periodi di sosta volontari, nonché obbligatori, ad esempio per quanto concerne i veicoli pesanti). Pertanto, secondo Brennero non pare corretto utilizzare la velocità a flusso libero come parametro di riferimento per il calcolo di un tempo di

⁷ I concessionari sono tenuti a corrispondere un canone annuo in percentuale “*dei proventi netti dei pedaggi di competenza*” (cfr. articolo 10, comma 3, della legge 24 dicembre 1993, n. 537/1993 e articolo 1, comma 1020 della legge 27 dicembre 2006, n. 296). Tale canone è stato integrato da “*un importo, calcolato sulla percorrenza chilometrica, pari a: a) 1 millesimo di euro a chilometro per le classi di pedaggio A e B e a 3 millesimi di euro a chilometro per le classi di pedaggio 3, 4 e 5 a decorrere dal primo giorno del secondo mese successivo a quello di entrata in vigore del presente comma; b) 2 millesimi di euro a chilometro per le classi di pedaggio A e B e a 6 millesimi di euro a chilometro per le classi di pedaggio 3, 4 e 5 a decorrere dal 1° gennaio 2011*” (cfr. decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito con modificazioni dalla legge 30 luglio 2010, n. 122).

percorrenza “teorico” di una tratta nella maggior parte delle fasce orarie della giornata, in cui i volumi di traffico sono assai elevati e quindi il flusso è condizionato. In altri termini, anche in assenza di cantieri, nella maggior parte della giornata (sicuramente in tutta la fascia diurna) il tempo di percorrenza effettivo è già di per sé intrinsecamente superiore a quello calcolabile sulla base della velocità a flusso libero. Sul punto, Brennero evidenzia che il concetto di “scostamento orario”, ovvero di “ritardo” non è applicabile alla circolazione stradale, in quanto, diversamente da quella ferroviaria, non esiste un orario prestabilito di partenza e, soprattutto, un orario prestabilito di arrivo o durata del viaggio prefissata. Per tale motivo, ritiene che non possa essere concettualmente definito un tempo di percorrenza “teorico” di una tratta autostradale, in quanto il tempo di percorrenza medio è funzione di fattori di varia natura, tra cui, il principale, i volumi di traffico.

A fronte di quanto sopra, il gruppo ASPI ritiene utile eliminare, nella definizione di scostamento orario, il riferimento alla velocità a flusso libero, e propone di definire lo scostamento come differenza tra il tempo medio effettivo e un tempo caratteristico di riferimento calcolato su base statistica. Anche Pedemontana Lombarda, Milano-Serravalle, Strada dei Parchi, Brebemi, CAV, Alto Adriatico suggeriscono l'introduzione di un criterio che, allo scopo di perseguire le finalità del quadro regolatorio proposto, calcoli il rimborso tenendo conto del tempo medio di viaggio tra una origine e una destinazione autostradale (OD). Brescia-Padova, Milano-Serravalle, Strada dei Parchi e Alto Adriatico evidenziano che tale metodologia terrebbe in debita considerazione gli effetti derivanti dal flusso veicolare, dalle condizioni atmosferiche, dalle fasce temporali e dalle abitudini di guida/tempi di sosta degli utenti e configurerebbe un approccio applicabile per ogni tipologia veicolare.

Più precisamente, i concessionari propongono di far riferimento al concetto di “*tempo caratteristico di viaggio*” (gruppo ASPI); ovvero di “*tempo medio di viaggio OD*” (origine - destinazione) (Brescia-Padova, Milano-Serravalle, Strada dei Parchi e Alto Adriatico), ottenuto su un valore percentile adeguato e ricavato dai dati di pedaggio esistenti. Questo dato potrebbe costituire un utile parametro per qualificare il disagio realmente sofferto da un utente, tenendo conto della nota peculiarità del settore trasportistico in questione (separazione tra infrastruttura e veicolo). Sul punto, il gruppo ASPI evidenzia che i dati relativi ai sistemi chiusi sono nelle disponibilità di tutti i concessionari perché fanno riferimento a sistemi di esazione così come disciplinati dalla Convenzione di interconnessione del 1992. Per contro, ad oggi non sarebbe possibile calcolare i tempi di percorrenza (e quindi lo scostamento orario) per tratta elementare basandosi sui dati di transito effettivi (non presente percorso reale), ma potrebbero essere considerati senza distinzione per tratta elementare avvalendosi di un *provider* terzo auspicabilmente condiviso e comune a tutto il comparto (per logiche e modalità di rielaborazione).

Inoltre, secondo Brescia-Padova e gruppo ASPI tale metodologia sarebbe applicabile anche alle tratte semi-chiuse, introducendo criteri di assimilazione tra tratte similari (ad esempio mediante dati di *provider* terzi certificati). Per contro, Milano-Serravalle, Strada dei Parchi, Brebemi, evidenziano che per i sistemi semi-chiusi il dato di esazione non è disponibile e dunque, senza una infrastruttura tecnologica specifica lungo la tratta a circolazione aperta, non è possibile effettuare una congrua valutazione di del tempo medio di viaggio; chiedono quindi l'esclusione di tali sistemi dal meccanismo di rimborso, o

quantomeno che questo venga limitato al solo tratto elementare in cui sia presente una barriera di esazione, al fine di evitare comportamenti elusivi o effetti distorsivi sull'effettivo diritto al rimborso.

Un utente, infine, propone l'adozione di parametri legati alla velocità commerciale media partendo dal presupposto secondo cui, al di sotto di una certa soglia di velocità di percorrenza, una tratta non dovrebbe essere tariffata come autostrada a pieno pedaggio.

In merito alla definizione di «**scostamento orario da cantiere**», di cui alla **Misura 2.1, lett. jj)**, ITP evidenzia la difficoltà nel *“distinguere la fattispecie del ritardo addebitando una quota parte alla presenza di cantieri”*. Sul punto, il gruppo ASTM, il gruppo ASPI, Brescia-Padova, Pedemontana Lombarda, Milano-Serravalle, Strada dei Parchi, Brebemi, CAV, Alto Adriatico evidenziano che tale dato, per come definito dalle proposte in consultazione, non risulta tecnicamente calcolabile con gli attuali sistemi installati sulle infrastrutture autostradali, comportando una sua costante sostituzione con il dato del semplice “scostamento orario” di cui alla definizione precedente. Ciò, inoltre, comporterebbe una doppia penalizzazione in capo al concessionario andandosi a sommare, come componente di rimborso aggiuntiva, a quella derivante dalla limitazione all'utilizzo dell'infrastruttura. Al contrario, propongono di assumere tale dato come elemento incentivante, prevedendo una riduzione del rimborso dovuto nel caso di cantieri “virtuosi” realizzati con modalità atte a non influire (o a influire in maniera limitata) sui tempi di percorrenza effettivi. Brennero osserva che un eventuale allungamento dei tempi medi di percorrenza della tratta su cui è presente un cantiere, non dipende dalla presenza del cantiere in senso assoluto, ma anche dalla compresenza di altri fattori, primi tra i quali i volumi di traffico e le condizioni meteo (l'impatto di un cantiere sui tempi di percorrenza di condizioni di scarso traffico e condizioni meteo favorevole è, infatti, poco rilevante in termini di tempi di percorrenza). Non è possibile, inoltre, stabilire quale sia la quota parte di “tempo di percorrenza effettivo” complessivo della tratta autostradale attribuibile al cantiere e quale ad altri variabili (volumi di traffico elevati, condizioni meteo avverse, soste in aree di servizio, condotte di guida autonoma).

Brennero e Pedemontana Lombarda non condividono l'assunto secondo cui, qualora il concessionario non sia in grado di determinare lo scostamento orario da cantiere, questo si assume pari allo scostamento orario dato dalla somma degli scostamenti orari delle tratte elementari che compongono il percorso effettuato dall'utente. Ciò in quanto, tale fattispecie, qualora non adeguatamente circoscritta, comporterebbe la mancata esclusione delle eventuali ipotesi di turbative concomitanti, esterne al cantiere ma ricadenti all'interno della medesima tratta elementare – quali, a titolo esemplificativo, le turbative dovute ad incidenti – con ripercussioni sulle successive elaborazioni volte alla determinazione del rimborso e con il conseguente obbligo in capo al concessionario di riconoscere un ristoro non correlato al disagio effettivamente arrecato dal cantiere⁸. In tal merito, Alto Adriatico,

⁸ In proposito, evidenziano a titolo meramente esemplificativo come la presenza di un sinistro collocato a valle di un cantiere, ovvero la ridotta capacità di ricezione della viabilità ordinaria in uscita dalle tratte autostradali, possa costituire fattore di rimborso non coerente con l'effettivo disagio imputabile al cantiere stradale e, pertanto, non ascrivibile alla gestione della concessionaria.

evidenza che l'utilizzo di *provider* esterni nell'ambito della stima dei tempi di percorrenza effettivi fornisce un valore approssimativo medio senza distinzione tra tipologie di veicoli (leggero e pesante).

In sintesi, poi, il gruppo ASPI, ritenendo non possibile calcolare singolarmente il ritardo da cantiere con i dati dei singoli utenti (percorso reale e mancanza dispositivi di rilevazione fittizi), e complesso riprogettare anche un sistema che utilizzi i dati di *provider* terzi per acquisire i dati dei tempi di percorrenza su segmenti molto piccoli o che comunque sono potenzialmente ogni giorno “nuovi” per cantieri diversi, propone di mantenere il dettaglio del ritardo sull'intero arco della tratta elementare su cui insiste il cantiere, fino allo sviluppo di sistemi di monitoraggio più evoluti che permettano un'attribuzione causale affidabile. I limiti derivanti dal calcolo del fattore tempo solo sull'intera tratta e non sul singolo cantiere (cfr. sistema Cashback ASPI) possono essere considerati superati dall'introduzione, comunque, della componente “indisponibilità”.

2.1.3 Valutazioni

Valutazioni sulle osservazioni di carattere generale

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, nella relazione illustrativa di cui alla delibera n. 49/2025 e, da ultimo, nella relazione illustrativa di cui alla delibera n. 160/2025, si sottolinea che le caratteristiche peculiari del settore in esame, anche 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, prefigura l'adozione di misure di regolazione *ex ante* e 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.

Il procedimento di definizione di tali misure, si svolge, come avvenuto nel caso di specie, secondo canoni di trasparenza, garantendo a tutti i soggetti coinvolti la possibilità di partecipare tramite diverse fasi di consultazione. Inoltre, a garanzia dell'applicazione delle Misure stesse, vengono in rilievo i poteri di sanzionatori e prescrittivi dell'Autorità, nonché i correlati poteri di vigilanza sanciti all'articolo 37, comma 3, del d.l. 201/2011.

Nello specifico, riguardo alla non compatibilità del sistema di rimborso delineato con la natura della concessione, e ai conseguenti riflessi in tema di allocazione degli oneri, si richiama quanto già esposto nella Relazione illustrativa pubblicata contestualmente alla delibera n. 160/2025 (pp. 27-29).

Si rimarca, in proposito, che alla base del sistema di rimborso delineato vi è il diritto dell'utente, il cui contenuto minimo è definito dall'Autorità in base ai poteri attribuiti dalla norma istitutiva, a fruire, a fronte del pagamento del pedaggio, di un'infrastruttura nella sua piena capacità.

La stessa tariffa è costruita *ab origine*, tra l'altro, sul presupposto che il servizio deve essere erogato dal concessionario in maniera integrale, efficace, ed efficiente⁹, sia in termini i) di piena disponibilità dell'infrastruttura (componente del rimborso legata all'indisponibilità), che ii) di possibilità, per l'utente, di poter percorrere i tragitti di interesse nel minor tempo possibile (componente incrementale del rimborso), quasi sempre, è opportuno enfatizzarlo, in assenza di infrastrutture succedanee di livello paragonabile.

In un tale contesto, il rimborso non rappresenta solo un elemento di tutela di un diritto dell'utente (rimborsato di una somma di denaro, a compensazione di un servizio prestato dal concessionario in maniera non adeguata rispetto alla piena fruibilità dell'infrastruttura), ma anche uno strumento volto a favorire una programmazione dei lavori che minimizzi gli impatti sull'utenza, scongiurando, così, l'eventuale mantenimento, da parte del concessionario stesso, di comportamenti idonei a creare nocumento ai diritti dell'utente in termini di prestazione, anche qualitativa, del servizio.

Inoltre, si osserva come il sistema di rimborsi (e i relativi criteri di calcolo) posto in consultazione sia ragionevole e proporzionato tanto nei confronti dei concessionari, quanto nei confronti degli utenti in relazione al disagio arrecato. In quest'ultimo senso, il sistema di rimborso è stato costruito sulla base di parametri prestabiliti – come, ad esempio, il disagio subito dall'utente in termini di percorribilità dell'infrastruttura non adeguata al pedaggio corrisposto, nonché di aumento dei tempi di percorrenza – in modo tale da essere uno strumento concretamente in grado di rispondere in maniera effettiva ed efficace all'inadeguatezza dei livelli di servizio che l'utente riscontra, e incontra, utilizzando l'infrastruttura.

Come si ha avuto modo di rimarcare nella Relazione illustrativa pubblicata contestualmente alla delibera n. 160/2025, a proposito della definizione dei tempi di percorrenza, non si richiede l'installazione di strumenti di rilevazione proprietari che possano comportare costi superiori ai benefici derivanti all'utenza dai rimborsi.

Del resto, l'eventuale approntamento di sistemi di rilevazione/stima delle caratteristiche dimensionali del flusso veicolare in transito nelle autostrade (numero veicoli, tipologia dei veicoli, transito e velocità in determinate sezioni autostradali, tempi di percorrenza, etc.) appare innanzitutto correlabile strutturalmente ad una gestione efficace, efficiente ed in sicurezza, dell'infrastruttura, anche nell'ottica del suo eventuale sviluppo, che, incidentalmente, è anche funzionale ad miglior attuazione delle Misure in tema di contenuto minimo dei diritti degli utenti. In secondo luogo, l'evoluzione tecnologica in corso, verso le c.d. *smart road*, non può che aver già determinato, da parte di diversi concessionari, quantomeno

⁹ Si richiama nuovamente, in proposito, 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 evidenzia 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"*.

la pianificazione di progetti volti a dotare l'infrastruttura dei sistemi in prospettiva necessari per l'interazione bidirezionale, in un orizzonte ormai divenuto di breve-medio termine, tra impianti fissi e autoveicoli in marcia.

Alla luce di quanto sopra, si è comunque inteso venire incontro alle perplessità manifestate, provvedendo, tra l'altro, ad inserire, alla **Misura 14.4**, di cui si dirà, alcune precisazioni relative alla classificazione degli oneri.

Infine, si precisa che il sistema di rimborso risulta ormai un'esigenza fortemente avvertita dall'utenza e, pertanto, deve essere applicato anche alle concessioni vigenti. A tal proposito, sono stati previsti idonei strumenti di salvaguardia dell'equilibrio-economico finanziario dei concessionari (in particolare, lo strumento dell'atto aggiuntivo di cui alla **Misura 14.5**), e adottati criteri di progressività nell'implementazione delle misure, fissando diversi momenti per l'attuazione, correlati ai diversi gradi di complessità, e lasciando qualche mese in più per il coordinamento operativo tra concessionari.

A fronte di alcuni contributi nei quali si richiama la circostanza per cui l'approvazione dei PEF "*come noto, risulta non ancora perfezionata a distanza di anni*", si osserva che la tutela *ex ante* dell'utenza, tramite l'utilizzo dello strumento regolatorio di cui all'articolo 37, comma 2, lettera e), del d.l. 201/2011, non può essere rimandata a causa dei ritardi dei soggetti coinvolti, recentemente stigmatizzati anche dalla Corte Costituzionale con la sentenza n. 147/2025, che non possono tradursi in un ostacolo all'esercizio dei diritti degli utenti.

In ottica di proporzionalità, inoltre, la **Misura 14.7** posta in consultazione (**14.8** nella nuova numerazione), costituisce uno strumento di mitigazione transitoria per le concessioni già vigenti, relativamente al recupero dei costi relativi ai rimborsi.

Ciò dovrebbe consentire al concessionario, come già osservato nella relazione illustrativa pubblicata contestualmente alla delibera 160/2025, di adottare tutte quelle misure di efficientamento nella gestione dei cantieri volte non solo a minimizzare il disagio per l'utenza, ma ad una sempre più oculata programmazione dei lavori.

In aggiunta, come meglio si dirà trattando della Misura 14, vengono descritte le tappe di un periodo di prima applicazione, nel corso del quale l'Autorità potrà monitorare gli effetti delle Misure di regolazione introdotte, nella prospettiva di eventuali affinamenti, sulla base di evidenze concrete.

Valutazioni relative alle Definizioni

Con riguardo alle richieste relative alla definizione di «**tratta elementare**», di cui alla **Misura 2.1, lett. bb)**, si osserva che, trattandosi di un sistema che mira a riequilibrare il pedaggio pagato rispetto al servizio fruito, è ragionevole considerare i cantieri presenti su tutta l'estensione chilometrica a cui tale pedaggio fa riferimento. Viene invece precisato, all'interno della definizione, che la tratta elementare può essere delimitata, oltre che da un punto di ingresso e/o uscita ed il successivo, anche da stazioni (che in base alla definizione di cui alla Misura 2.1., lett. z) dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024,

possono essere “a barriera” o “di svincolo”) o da allacciamenti tra diversi tronchi autostradali, o, pur non venendo specificato in quanto evidente, da combinazioni tra questi elementi.

Con riguardo alle osservazioni concernenti la definizione di «**lunghezza del cantiere o del segmento di cantiere**», di cui alla **Misura 2.1, lett. gg)** nel rinviare a quanto già riportato nelle precedenti relazioni illustrative di cui alla delibera 49/2025 e 160/2025, non si ritiene di accogliere le proposte formulate dai concessionari. Ciò in quanto anche la fase di avvicinamento al cantiere stesso comporta già una riduzione del comfort di guida, avvisando il conducente della necessità di rallentare. Nondimeno, si è ritenuto utile precisare che la lunghezza può calcolarsi dalla segnalazione di preavviso 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 applicabile¹⁰. Qualora tale primo segnale fosse posto, per ragioni tecniche e di sicurezza, ad una distanza significativamente superiore a quella minima prevista, il concessionario potrà, a fronte di giustificati motivi, valutare di considerare, esclusivamente ai fini del calcolo, la distanza minima (che, secondo quanto riferito, è di 700 metri).

In relazione a quanto osservato da Alto Adriatico circa la definizione di «**tariffa km applicata all'utenza**» di cui alla **Misura 2.1, lett. hh)**, si ribadisce che le componenti della tariffa sono definite secondo le regole di calcolo normativamente indicate¹¹, 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.

Ciò premesso, pare opportuno escludere esplicitamente che il rimborso riguardi anche la quota chilometrica ANAS e, all'uopo, si è ritenuto di riformulare la nozione di «**tariffa km**», **definendola** come la somma della tariffa unitaria base di competenza del concessionario (applicabile per la specifica tratta elementare e per la classe di pedaggio di riferimento) e della relativa quota Iva; è esclusa, pertanto, dalla base di calcolo del rimborso, la c.d. “quota ANAS” calcolata sulla percorrenza chilometrica. Con riguardo all'Iva, si precisa che non compete all'Autorità definire il trattamento fiscale del rimborso, problematica peraltro comune anche ad altri settori in cui sono previste fattispecie di rimborso e di compensazione agli utenti. Per quanto attiene, invece, al canone annuo in percentuale “*dei proventi netti dei pedaggi di competenza*” il relativo trattamento potrà essere chiarito dal soggetto competente alla sua riscossione, dovendosi rammentare che il rimborso in questione non costituisce una diversa modulazione del

¹⁰ In primis artt. 30 e ss. del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 (*Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada*).

¹¹ Per quanto attiene alla c.d. “quota ANAS” si rileva, peraltro, che i concessionari sono tenuti a corrispondere un canone annuo in percentuale “*dei proventi netti dei pedaggi di competenza*” (cfr. articolo 10, comma 3, della legge 24 dicembre 1993, n. 537/1993 e articolo 1, comma 1020 della legge 27 dicembre 2006, n. 296). Tale canone è stato integrato da “*un importo, calcolato sulla percorrenza chilometrica, pari a: a) 1 millesimo di euro a chilometro per le classi di pedaggio A e B e a 3 millesimi di euro a chilometro per le classi di pedaggio 3, 4 e 5 a decorrere dal primo giorno del secondo mese successivo a quello di entrata in vigore del presente comma; b) 2 millesimi di euro a chilometro per le classi di pedaggio A e B e a 6 millesimi di euro a chilometro per le classi di pedaggio 3, 4 e 5 a decorrere dal 1° gennaio 2011*” (cfr. decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito con modificazioni dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, enfasi aggiunta).

pedaggio, ma piuttosto una compensazione ex-post volta a riequilibrare la prestazione rispetto all'effettivo stato dell'infrastruttura.

Con riferimento alle osservazioni in merito alla definizione di «**scostamento orario**» di cui alla **Misura 2.1, lett. ii)**, e, in particolare, alle proposte di modificare la definizione di scostamento orario eliminando il riferimento alla velocità a flusso libero, e di definire lo scostamento come differenza tra il tempo medio effettivo e un tempo caratteristico di riferimento calcolato su base statistica¹², si è ritenuto di tenerne conto introducendo una nuova definizione di «**velocità di riferimento**» (**lett. kk**), intesa quale “*velocità a flusso libero, eventualmente differenziata in base alle condizioni meteorologiche e/o corretta da un apposito coefficiente che tiene conto delle caratteristiche del traffico nelle aree maggiormente caratterizzate da flussi pendolari nelle ore di punta*”, rimandando all'**Annesso 1, Parte II**, per ulteriori specificazioni.

A tal proposito viene a rilievo quanto riportato dall'*Highway Capacity Manual* (HCM), nel quale si evidenzia che la velocità a flusso libero è un parametro che viene misurato e calibrato in relazione a condizioni di guida ideali, caratterizzate da pavimentazione asciutta, buone condizioni meteorologiche, assenza di incidenti e di cantieri e presenza di caratteristiche geometriche e di traffico standard.

Pertanto, la letteratura scientifica evidenzia che le condizioni meteorologiche avverse influenzano i rapporti flusso-capacità e velocità-flusso¹³, e a questo riguardo l'HCM prevede alcuni specifici fattori di aggiustamento correlati alle condizioni meteorologiche¹⁴, finalizzati a correggere i valori di velocità a flusso libero quando condizioni meteorologiche avverse alterano aderenza, visibilità o percezione del rischio, in funzione dell'intensità e del tipo di fenomeno meteorologico (pioggia, neve, nebbia, vento).

Si è ritenuto quindi di esplicitare la possibilità per i concessionari autostradali di determinare per ogni tratta elementare ulteriori valori di velocità a flusso libero, per tenere conto di fenomeni meteorologici che possono alterare in modo significativo le condizioni di guida ideali (cfr. **Misura 8-bis.6 lett. a)**). Ci si riferisce in particolare ai casi in cui il verificarsi di condizioni meteorologiche avverse può alterare le condizioni di base della circolazione, determinando una riduzione della velocità a flusso libero, della capacità stradale o della sicurezza operativa rispetto alle condizioni standard. Rientrano tra tali condizioni la pioggia, la grandine, la neve o il ghiaccio, la visibilità ridotta per nebbia o foschia, il vento, nonché combinazioni di più fenomeni meteorologici che amplificano gli effetti sulla guida.

¹² Segnatamente, per sistemi chiusi mediante elaborazione entrata/uscita da dati di pedaggio, per percorsi origine-destinazione, mediante dati di provider terzi certificati per la rilevazione per tratta elementare; per sistemi semi chiusi mediante dati di provider terzi certificati.

¹³ Ibrahim, A. T., Hall, F. L. (1994). “*Effect of Adverse Weather Conditions on Speed-Flow-Occupancy Relationships*”, TRR 1457, pp. 184–191.; M. Cools, E. Moons, G. Wets (2010), “*Assessing the Impact of Weather on Traffic Intensity*”, Weather, Climate, and Society, Vol. 2, No. 1, American Meteorological Society, pp. 60–68.

¹⁴ “*Adjustment Factors for Weather*”, in *Highway Capacity Manual (HCM)*, Sixth Edition (2016), Transportation Research Board, Appendix G – Freeway Free-Flow Speed Adjustments for Weather, Incidents, and Work Zones.

Per stabilire se, effettivamente, le condizioni meteorologiche siano state tali da comportare l'utilizzo di una velocità a flusso libero specifica (e inferiore a quella in condizioni normali), l'Autorità potrà fare riferimento alle informazioni rese disponibili da fonti qualificate¹⁵.

Si rammenta, inoltre, che la velocità a flusso libero non può essere superiore alla velocità massima consentita e che, pertanto, specifici provvedimenti delle autorità competenti che dovessero ridurla, a titolo di esempio, in caso di nebbia fitta, potranno senz'altro essere tenuti in considerazione¹⁶.

Sulla scorta di tale modifica, poi si è optato per una ridefinizione di «**scostamento orario**», quale *“differenza tra il tempo medio di percorrenza effettivo e il tempo di percorrenza alla velocità di riferimento”*.

¹⁵ A titolo di esempio, il servizio meteorologico dell'Aeronautica militare, oppure le Agenzie regionali per la protezione ambientale, nonché i bollettini di allerta meteo diramati dalla Protezione civile.

¹⁶ A tale proposito, si riporta, per comodità, l'articolo 142 del Codice della strada: “1. Ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della vita umana la velocità massima non può superare i 130 km/h per le autostrade (...). Sulle autostrade a tre corsie più corsia di emergenza per ogni senso di marcia, dotate di apparecchiature debitamente omologate per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, gli enti proprietari o concessionari possono elevare il limite massimo di velocità fino a 150 km/h sulla base delle caratteristiche progettuali ed effettive del tracciato, previa installazione degli appositi segnali, sempreché lo consentano l'intensità del traffico, le condizioni atmosferiche prevalenti ed i dati di incidentalità dell'ultimo quinquennio. In caso di precipitazioni atmosferiche di qualsiasi natura, la velocità massima non può superare i 110 km/h per le autostrade ed i 90 km/h per le strade extraurbane principali.

2. Entro i limiti massimi suddetti, gli enti proprietari della strada possono fissare, provvedendo anche alla relativa segnalazione, limiti di velocità minimi e limiti di velocità massimi, diversi da quelli fissati al comma 1, in determinate strade e tratti di strada quando l'applicazione al caso concreto dei criteri indicati nel comma 1 renda opportuna la determinazione di limiti diversi, seguendo le direttive che saranno impartite dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Gli enti proprietari della strada hanno l'obbligo di adeguare tempestivamente i limiti di velocità al venir meno delle cause che hanno indotto a disporre limiti particolari. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può modificare i provvedimenti presi dagli enti proprietari della strada, quando siano contrari alle proprie direttive e comunque contrastanti con i criteri di cui al comma 1. Lo stesso Ministro può anche disporre l'imposizione di limiti, ove non vi abbia provveduto l'ente proprietario; in caso di mancato adempimento, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può procedere direttamente alla esecuzione delle opere necessarie, con diritto di rivalsa nei confronti dell'ente proprietario.

3. Le seguenti categorie di veicoli non possono superare le velocità sottoindicate: a) ciclomotori: 45 km/h; b) autoveicoli o motoveicoli utilizzati per il trasporto delle merci pericolose rientranti nella classe 1 figurante in allegato all'accordo di cui all'articolo 168, comma 1, quando viaggiano carichi: 50 km/h fuori dei centri abitati; 30 km/h nei centri abitati; c) macchine agricole e macchine operatrici: 40 km/h se montati su pneumatici o su altri sistemi equipollenti; 15 km/h in tutti gli altri casi; d) quadricicli: 80 km/h fuori dei centri abitati; e) treni costituiti da un autoveicolo e da un rimorchio di cui alle lettere h), i) e l) dell'art. 54, comma 1: 70 km/h fuori dei centri abitati; 80 km/h sulle autostrade; f) autobus e filobus di massa complessiva a pieno carico superiore a 8 t: 80 km/h fuori dei centri abitati; 100 km/h sulle autostrade; g) autoveicoli destinati al trasporto di cose o ad altri usi, di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t e fino a 12 t: 80 km/h fuori dei centri abitati; 100 km/h sulle autostrade; h) autoveicoli destinati al trasporto di cose o ad altri usi, di massa complessiva a pieno carico superiore a 12 t: 70 km/h fuori dei centri abitati; 80 km/h sulle autostrade; i) autocarri di massa complessiva a pieno carico superiore a 5 t se adoperati per il trasporto di persone ai sensi dell'art. 82, comma 6: 70 km/h fuori dei centri abitati; 80 km/h sulle autostrade; l) mezzi d'opera quando viaggiano a pieno carico: 40 km/h nei centri abitati; 60 km/h fuori dei centri abitati”.

Con riferimento alle osservazioni circa la definizione di «**scostamento orario da cantiere**», di cui alla **Misura 2.1, lett. jj)**, si è ritenuto di mantenere invariata la definizione, tenendo tuttavia conto delle difficoltà segnalate tramite una revisione delle formule di calcolo (cfr. **Annesso 1, punto 10**).

Si fa presente, infine, che per un miglior allineamento rispetto alle definizioni attinenti allo scostamento orario e allo scostamento orario da cantiere, si ritiene di effettuare un intervento di mero chiarimento alla **Misura 3.1, lett. i)**¹⁷, dell'**Allegato A alla delibera n. 132/2024**, con l'intento di meglio evidenziare, eliminando il termine «*rilevato*», che i dati per il calcolo del tempo di percorrenza medio effettivo non devono necessariamente provenire da rilevazioni effettuate con strumenti proprietari (es. telecamere, strumenti per la lettura della targa), ma possono, ad esempio, essere acquisiti anche tramite *provider* esterni, o dai dati di ingresso e uscita (e relativi orari) disponibili in virtù del pagamento del pedaggio. Ciò è in linea con le soluzioni già attualmente utilizzate da diversi concessionari, come risulta dalle informazioni dagli stessi fornite nella fase istruttoria¹⁸, nonché in risposta alla presente consultazione¹⁹. Allo stesso modo, non è richiesto che la differenziazione delle informazioni per tipologia di traffico (o, come viene precisato, per classe veicolare assi/sagoma) avvenga sulla base di una misurazione puntuale, ma sarà possibile anche utilizzare delle stime, basate sulla ripartizione del traffico²⁰, fermo restando che il concessionario sarà tenuto a dare evidenza, su richiesta dell'Autorità, della ragionevolezza del metodo di stima utilizzato. Le informazioni di cui alla Misura 3 mirano, infatti, a fornire indicazioni utili ad incrementare il livello di trasparenza sulle caratteristiche e sulla gestione dell'infrastruttura; la circostanza per cui le stesse sono frutto di stime potrà essere debitamente evidenziata dai concessionari.

Analogamente, si tiene conto di quanto appreso, riferito dagli stessi concessionari, circa la possibilità di utilizzare i dati relativi al pedaggio (che, come noto, viene corrisposto per classe veicolare), meglio precisando, alla **Misura 4.1, le lettere a.1), a.2) e a.3)**, il riferimento alla suddivisione del traffico.

¹⁷ La quale prevede, tra le informazioni relative alla gestione e all'utilizzo dell'infrastruttura autostradale da rendere agli utenti: «*i) 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)*».

¹⁸ 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, in risposta alle richieste avanzate dall'Autorità con note prott. 64946/2025, 64947/2025 e 64948/2025, del 25 luglio 2025.

¹⁹ Laddove si fa riferimento al «**tempo caratteristico di viaggio**» o al «**tempo medio di viaggio OD**», ricavato dai dati di pedaggio esistenti.

²⁰ Risulta, infatti, che i dati relativi al traffico dei veicoli leggeri e pesanti siano stati, quantomeno fino al 2024, resi disponibili da AISCAT: <https://www.aiscat.it/2024/12/06/aiscat-informazioni-edizione-mensile-5-2024/>, data ultima consultazione 26 ottobre 2025. Inoltre, la ripartizione del traffico per classe veicolare assi/sagoma, quantomeno per tutte le relazioni O/D, risultano disponibili tramite i dati di pedaggio.

Stante il loro carattere di mero chiarimento, che peraltro garantisce ai concessionari una maggior flessibilità circa le modalità di adempimento, tali modifiche non necessitano di tempi di attuazione ulteriori.

2.2 Modifiche alle Misure 4, 5 e 8 dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024 – Diritto all'informazione relativa al viaggio e relative modalità e diritto al rimborso in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura

2.2.1 Contenuti del Documento

Le modifiche proposte in consultazione sono funzionali, per quanto riguarda le **Misure 4.6 lett. d) e 8.3**, a coordinarne il testo rispetto all'introduzione del meccanismo di calcolo del rimborso. In particolare, rispetto alla proposta posta in consultazione con la delibera n. 49/2025, per la Misura 4.6 lett. d), si è dovuto tenere conto della diversa modalità di erogazione del rimborso prevista, non più direttamente in riduzione del pedaggio, ma successiva al transito. Per questo motivo, l'utente deve essere informato su come poter verificare la spettanza del rimborso ed eventualmente ottenerlo.

Inoltre, al fine di tenere conto delle osservazioni delle associazioni dei consumatori, relativamente al ruolo delle stesse nel monitoraggio del funzionamento del meccanismo, è stata proposta una modifica della **Misura 5.6²¹ 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.

2.2.2 Sintesi delle osservazioni alle modifiche alle Misure 4, 5 e 8

In relazione ai profili informativi di cui alle modifiche delle **Misure 4.6 e 5.6** dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024, l'associazione Robin propone, al fine di garantire all'utente una maggiore trasparenza, l'introduzione di uno specifico obbligo di informazione chiara ed in tempo reale su applicazioni mobili e pannelli autostradali non solamente circa cantieri e ritardi stimati, ma anche con riferimento al diritto al rimborso, sicché l'utente sia informato sin da subito dei propri diritti, e non a posteriori.

Con specifico riferimento alle modifiche della Misura 4.6 dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024, U.Di.Con rileva che la nuova formulazione della lettera d) della misura citata appare, rispetto alla precedente, 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. Tuttavia,

²¹ 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"*.

l'associazione rammenta che occorre evitare che l'utente percepisca che l'unica ipotesi di rimborso sia quella connessa alla problematica dei cantieri e ritiene dunque fondamentale la previsione di 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).

La citata associazione valuta, inoltre, positivamente l'integrazione di cui alla Misura 5.6 dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024, che estende l'interlocuzione con le associazioni anche all'applicazione dei meccanismi di rimborso in presenza di limitazioni infrastrutturali e alle relative modalità di erogazione. Altresì, propone di allineare procedure e sistemi (inclusa l'App unica), introducendo strumenti di monitoraggio per garantire trasparenza nell'applicazione dei rimborsi. In proposito, Federconsumatori, a fronte della necessità di tempi di verifica tempestivi, nonché della complessità delle modalità di controllo e calcolo degli indennizzi, sollecita una consultazione almeno semestrale con le associazioni dei consumatori per l'acquisizione di pareri ed eventuali proposte, almeno per i primi 2 anni di applicazione della nuova delibera.

Al riguardo, Sistrasb evidenzia che il gestore unico SISEX SA (di seguito: gestore unico)²², soggetto di diritto svizzero, al momento non esegue la consultazione delle associazioni degli utenti o dei portatori di disabilità. ITP rileva la necessità di un coordinamento con il comparto autostradale anche in relazione alla funzionalità dell'App unica.

2.2.3 Valutazioni

Con riferimento alla fruibilità delle informazioni per l'utenza e, in particolare, alla trasparenza informativa in ordine alla sussistenza del diritto al rimborso, si rileva che specifiche previsioni risultano già contemplate dall'Allegato A alla delibera n. 132/2024 (cfr. Misure 3.1, lett. b), 4.1, lett. d), 4.2 e 4.6)), e che alle Misure 8-ter.2 e 8-ter.3, proposte in consultazione, si richiede ai concessionari di notificare il rimborso, nonché di mettere a disposizione canali dedicati all'invio della relativa richiesta. Inoltre, al fine di rafforzare la consapevolezza dell'utente, alla Misura 8-ter.4, è posto a carico del concessionario l'obbligo di fornire gli elementi informativi utili a consentire la verifica dei presupposti del diritto al rimborso.

L'Allegato A alla delibera n. 132/2024 contempla già, inoltre, ulteriori ipotesi di indennizzo (cfr. Misure 7.4 e 12.1).

Circa la periodicità delle consultazioni con le associazioni dei consumatori, si reputa, in ottica di proporzionalità, di mantenere il principio dell'annualità già sancito dalla **Misura 5.6**, fermo restando che

²² Dal 1° luglio 2010, secondo quanto stabilito dalla Direttiva 2004/54/CE, SISEX SA ha assunto il ruolo di gestore unico del Traforo in materia di sicurezza, gestione e manutenzione del Tunnel. SISEX SA appartiene in parti eguali alle due società concessionarie: la Società Italiana per il Traforo del Gran San Bernardo (SITRASB SpA) di St-Rhémy-en-Bosses (IT) e alla società Tunnel du Grand-Saint-Bernard SA (TGSB SA) di Bourg-Saint-Pierre (CH). La funzione operativa di SISEX SA è soprattutto commerciale (con specifiche in materia di politiche tariffarie e promozionali) e di ripartizione degli incassi tra le due società concessionarie. Cfr. online: [Sisex SA - Le Tunnel du Grand-Saint-Bernard](#) (data ultima consultazione 3 novembre 2025).

una consultazione più assidua può essere senz'altro sollecitata dalle medesime associazioni ed è raccomandata dall'Autorità quale buona prassi, soprattutto in fase di prima attuazione.

L'effettivo ed efficace adempimento dell'obbligo di consultare le associazioni degli utenti potrà, peraltro, essere verificato tramite la prima relazione che i concessionari sono tenuti ad inviare già entro il 31 marzo 2026.

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

2.3.1 Contenuti del Documento

La **Misura 8-bis** posta in consultazione introduce un meccanismo di rimborso del pedaggio, articolato in due fattispecie distinte: la prima in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura dovute all'installazione di cantieri (Misura 8-bis.1), la seconda in relazione ad eventi perturbativi alla regolare circolazione, che comportino situazioni di traffico bloccato²³ non risolte entro 2 ore (3 nella proposta iniziale) dall'inizio dell'evento (Misura 8-bis.8).

Con riferimento agli aspetti critici del meccanismo di calcolo del rimborso di cui alla **Misura 8-bis.3**, evidenziati in consultazione, la proposta di riformulazione, e gli assunti sui quali la stesa si basa, sono stati dettagliatamente descritti nella relazione illustrativa pubblicata contestualmente alla delibera n. 160/2025 (cfr. par. 2.4.3).

L'attivazione del meccanismo è correlata 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. Traendo spunto dall'analisi dei sistemi di rimborso del pedaggio attualmente applicati, tale scostamento è stato fissato in 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.

Si è tenuto conto, altresì, 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 temporale di attivazione non è prevista per i percorsi di lunghezza fino a 30 km.

Il confronto tra il tempo di percorrenza alla velocità a flusso libero, overrosia in condizioni di circolazione non perturbata, differenziato per tipologia di veicolo (leggero/pesante), e il tempo medio di percorrenza effettivo, consente, tra l'altro, di tenere in considerazione il maggior disagio presumibilmente generato

²³ Si rammenta che per traffico bloccato si intende la situazione in cui una colonna di veicoli è ferma su un tratto di autostrada, un ramo di un nodo o una stazione/svincolo. La sede stradale è ostruita totalmente (blocco) ed il transito dei veicoli è temporaneamente impossibile. Il prolungarsi dell'evento può dare luogo a provvedimenti di regolazione del traffico, per far defluire i veicoli incolonnati (inversione di marcia o deviazione su opposta carreggiata) ed evitare che la colonna si estenda (divieto di entrata e/o uscita obbligatoria), o all'incrocio su percorsi alternativi" (Misura 2.1, lett. aa) dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024).

dai cantieri installati in giorni/orari di traffico intenso. L'utilizzo di un tempo di percorrenza medio consente di neutralizzare, almeno in parte, gli effetti correlati alle abitudini di guida o alle soste del singolo utente.

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, è 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 dei cantieri emergenziali. È stata definita, inoltre, una componente che incrementa il rimborso, in funzione dello scostamento orario generato dai medesimi cantieri.

Le lettere da a) a g), della **Misura 8-bis.4**, descrivono, 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)**, si basa, anzitutto, sulle caratteristiche fisiche del cantiere, e considera, 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 (valore 0.6).

È attribuito il medesimo impatto a una eventuale corsia occupata dal traffico proveniente dalla direzione di marcia opposta (in caso di provvedimento di deviazione del traffico), e a una corsia di marcia occupata da un cantiere (Tabella 2 che, per comodità di lettura, si riporta nuovamente *infra*).

È previsto, inoltre, un coefficiente che valorizza, ai fini del rimborso, le situazioni in cui viene ridotta la larghezza delle corsie di marcia, nonché un coefficiente che tiene 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 (pari a 0,5, in quanto tale situazione comporta, in ogni caso, una riduzione del *comfort* di guida). 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.

Per comodità, si ritiene utile riportare nuovamente le Tabelle 2 e 3, 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, rimandando, per le esemplificazioni, alla Relazione illustrativa pubblicata contestualmente alla delibera n. 160/2025 (pp. 34-48)²⁴.

²⁴ Consultabile all'indirizzo: <https://www.autorita-trasporti.it/delibere/delibera-n-160-2025/>.

Tabella 2. Valori di impatto del segmento i del cantiere $nICA_{n,i}$ 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 ²⁵	50%				
	2 + δ_{ce} ²⁶	40%	80%			
	3	33%	67%			
	3 + δ_{ce}	29%	57%	86%		
	4	25%	50%	75%		
	4 + δ_{ce}	22%	44%	67%	89%	
	5	20%	40%	60%	80%	
	5 + δ_{ce}	18%	36%	55%	73%	91%

Tabella 3. Valori di impatto del segmento i del cantiere $nICA_{n,i}$ 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													
n. corsie disponibili nella carreggiata di marcia	2	1	1	2	1	2	3	1	2	3	4	1	2	3	4
	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%

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, che riporta al numeratore, lo

²⁵ Si precisa che in tabella non è prevista la casistica di un tratto autostradale composto da una sola corsia per senso di marcia in coerenza con la definizione del Codice della strada: "strada extraurbana o urbana a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia, eventuale banchina pavimentata a sinistra e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso e di accessi privati, dotata di recinzione e di sistemi di assistenza all'utente lungo l'intero tracciato, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore e contraddistinta da appositi segnali di inizio e fine. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio ed aree di parcheggio, entrambe con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione".

²⁶ Coefficiente di utilizzo della corsia di emergenza δ_{ce} , pari a 0,5 se la corsia di emergenza è aperta al flusso veicolare.

scostamento orario da cantiere $\bar{s}_{p,cant}$, meglio descritto alla **lett. g) della Misura 8-bis.4**²⁷. Tale scostamento è dato dalla somma degli scostamenti orari imputabili alla presenza di cantieri inclusi nel percorso p dell'utente, calcolati da ciascun concessionario c coinvolto ed è previsto che, 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 $\bar{s}_{p,cant}^c = \bar{s}_p^c$, ovvero sia pari allo scostamento orario utilizzato per la soglia di accesso al meccanismo.

Per tenere conto, poi, dell'effettiva disponibilità di strumenti e tecnologie per il calcolo dei tempi di percorrenza, 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)**), come sommatoria degli impatti di ciascun segmento di cantiere $IC_{n,i}$ presente sul percorso dell'utente.

La **Misura 8-bis.7** proposta in consultazione prescrive, con l'obiettivo di definire modalità applicative uniformi, ai concessionari:

- per il calcolo dello scostamento orario $\bar{s}_p$ e dello scostamento orario da cantiere $\bar{s}_{p,cant}$, di determinare e comunicare 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/pesante²⁸), in relazione a ciascuna delle tratte autostradali in concessione, informando ad ogni variazione di tale valore l'Autorità, tramite specifica relazione tecnica (**lettera a)**). 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**;
- per la rilevazione del tempo medio di percorrenza effettivo riferito al percorso p dell'utente e nei tratti interessati dal cantiere n , di considerare, garantendo in ogni caso il rispetto della normativa vigente in materia di protezione dei dati personali, un campione rappresentativo di utenti, il più possibile omogeneo e statisticamente significativo, numericamente adeguato e coerente nel tempo (**lettera b)**);

²⁷ La formula prevede che 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.

²⁸ 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 (cfr. p. 5, nota del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti prot. 4453 del 23 febbraio 2023), la quale risulta nota a tutti i concessionari.

- di comunicare 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 (**lettera c**)).

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.

Nella Relazione illustrativa pubblicata contestualmente alla delibera n. 160/2025 (pp. 37-38) sono esemplificate, poi, alcune metodologie di rilevazione dei tempi di percorrenza, precisandosi, poi, che non è richiesta l'installazione di strumenti di rilevazione proprietari che possano comportare costi superiori ai benefici derivanti all'utenza dai rimborsi, ma potranno essere utilizzati dati forniti da *provider* esterni. Vengono, altresì, fornite indicazioni sull'individuazione del campione adeguato, pur lasciando quantomeno in fase di prima applicazione, alla diligenza dei concessionari la sua definizione.

La correlata **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 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.

Rimborso in caso di blocco del traffico e altre previsioni

La **Misura 8-bis.8** fa riferimento alla particolare situazione in cui il traffico è bloccato, ovverosia in presenza di una *“colonna di veicoli fermi su un tratto di autostrada, un ramo di un nodo o una stazione/svincolo. La sede stradale è ostruita totalmente (blocco) ed il transito dei veicoli è temporaneamente impossibile. Il prolungarsi dell'evento può dare luogo a provvedimenti di regolazione del traffico, per far defluire i veicoli incolonnati (inversione di marcia o deviazione su opposta carreggiata) ed evitare che la colonna si estenda (divieto di entrata e/o uscita obbligatoria), o all'inoltro su percorsi alternativi. Non equivale a “chiusura”, ma può esserne la causa. In caso di perdurare della turbativa code verrà indicato agli utenti un itinerario alternativo (autostradale o su viabilità ordinaria) consigliato per bypassare la criticità che si presenta lungo l'arteria”*²⁹.

La Misura individua 3 livelli di valore del rimborso, espresso in percentuale del pedaggio della tratta o delle tratte elementari interessate: 50%, 75% e 100%³⁰, in funzione della durata del blocco.

²⁹ Cfr. Glossario eventi viabilità, consultabile all'indirizzo: <https://www.poliziadistato.it/statics/35/glossario.pdf>, data ultima consultazione 26 ottobre 2025.

³⁰ Nei casi, si auspica estremi, in cui il blocco supera le 4 ore.

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 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.

La **Misura 8-bis.9** conferma quanto già proposto sin dalla consultazione indetta con la delibera 49/2025 (e descritto nella relazione illustrativa contestualmente pubblicata), circa gli utenti titolari di eventuali forme di abbonamento.

La **Misura 8-bis.10** prevede che il rimborso non è dovuto (e, in tal caso, nemmeno cumulabile ai sensi della 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).

2.3.2 Sintesi delle osservazioni alla Misura 8-bis

In via generale, Federconsumatori ritiene importante che il calcolo dell'indennizzo tenga conto principalmente del disagio arrecato all'utente, prioritariamente valutato in termini di tempo aggiuntivo impiegato per la percorrenza della tratta autostradale interessata. L'associazione propone l'istituzione di un tavolo di consultazione tra concessionari e associazioni dei consumatori per una dettagliata e, possibilmente, condivisa posizione in merito.

ANAV osserva che la formula proposta per il calcolo del rimborso appare tecnicamente complessa, difficilmente comprensibile e verificabile nella sua applicazione da parte dell'utenza ordinaria. Suggestisce, a tal fine, di semplificarla e integrarla con la previsione di valori minimi di rimborso in presenza di ritardi effettivi superiori a determinate soglie minime fissate per fasce di chilometri percorsi.

Un utente, nel rilevare che non sembra previsto un meccanismo di riduzione automatica e generalizzata dei pedaggi in presenza di cantieri strutturali e/o pluriennali, osserva che il sistema appare incentrato sul singolo utente che deve: documentare il ritardo, utilizzare applicazioni mobili o procedure specifiche, superare soglie minime di ritardo per ottenere un rimborso. In questo modo molti disagi quotidiani, ripetuti e sistematici, non vengono di fatto indennizzati, pur incidendo in maniera significativa sul tempo e sulla qualità di vita degli utenti. Evidenzia, inoltre, la netta sproporzione, sul piano dell'equità, tra utili dei concessionari, non intaccati dalla possibilità di recupero dei rimborsi e qualità del servizio reso all'utenza. Al riguardo, richiede una maggiore trasparenza sui rapporti tra livello di servizio, entità dei cantieri, utili dei concessionari e dinamica dei pedaggi, anche attraverso report periodici facilmente accessibili ai cittadini.

Sempre sul piano generale, date le ripercussioni critiche sugli equilibri economico-finanziari del PEF generate dall'applicazione della delibera in questione, Alto Adriatico richiede di escludere dal perimetro dei cantieri quelli di investimento (Capex) del concessionario, deputati al superamento e alla risoluzione dello stato di emergenza determinatosi nell'asse autostradale Corridoio V dell'Autostrada A4 nella tratta

Quarto d'Altino-Trieste, e nel raccordo autostradale Villesse-Gorizia, dichiarato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 luglio 2008, ed elencati nell'ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3702 del 5 settembre 2008³¹. Tali interventi sono concordati con il MIT nell'ambito del PEF allegato all'Accordo di cooperazione sottoscritto tra l'Ente concedente e i soci Regione Friuli-Venezia Giulia e Regione Veneto (nell'ambito della gestione *in house* della concessione autostradale), consistenti nella *“vera e propria costruzione di una nuova infrastruttura”*, devono essere effettuati necessariamente in presenza di traffico e sono volti a migliorare la circolazione dell'utenza in termini di sicurezza, scorrevolezza, capacità e incrementativi del valore del cespite³². Del pari, Brennero ritiene che debbano essere escluse dalle fattispecie di cantieri che possano generare un rimborso all'utenza, tutti quelli relativi a lavori previsti dal PEF, che, per loro natura, sono finalizzati alla realizzazione di nuove opere, ovvero all'incremento del valore dell'infrastruttura, e per questo risultano remunerati dal pedaggio in virtù dei piani regolatori quinquennali e sulla base di una convenzione stipulata con l'Ente concedente che rende sostenibili gli investimenti.

Anche Strada dei Parchi rammenta la presenza di Commissari straordinari aventi la missione di realizzare interventi non a carico della concessionaria (non previsti nel PEF), i quali operano in qualità di committenti dei lavori in totale autonomia e al di fuori del contesto concessorio con l'unico fine di eseguire gli interventi. Nelle scelte dei Commissari, il concessionario non è implicato e pertanto, non può farsi carico del *“risarcimento agli utenti”*. Suggerisce dunque di prevedere un *“meccanismo di automatico ribaltamento in capo ai Committenti degli eventuali risarcimenti”* dovuti.

³¹ In proposito, Alto Adriatico non condivide le considerazioni svolte dall'Autorità nelle pagine 28 e 29 della Relazione Illustrativa nelle quali si afferma che l'esclusione dei cantieri deputati al superamento dello stato di emergenza citato e all'ampliamento della infrastruttura autostradale determinerebbero una disparità di trattamento tra gli utenti delle diverse tratte autostradali; la disciplina proposta, infatti, sembra non voler tenere in considerazione la diversità dei cantieri di lavoro approntati per la manutenzione dell'infrastruttura da quelli relativi, invece, alla vera e propria costruzione/realizzazione dell'infrastruttura stessa, generando un aggravio di oneri ed una – questa davvero sì – diversità di trattamento nei confronti dei soggetti deputati alla realizzazione di tali opere volte all'ampliamento e miglioramento dell'asse autostradale a favore proprio di quell'utenza autostradale che si riterrebbe discriminata.

³² A titolo di esempio, per una simulazione di impatto della delibera, il concessionario cita il caso del cantiere per l'allargamento a tre corsie del tratto tra Portogruaro e San Donà di Piave sulla A4 Trieste-Venezia (allargamento incluso tra le opere strategiche della Legge Obiettivo n. 443/2001, finalizzato alla risoluzione dello stato di emergenza della A4 e attratto alla competenza realizzativa di un Commissario straordinario). I lavori, già affidati a general contractor e - secondo cronoprogramma ad oggi - in avvio nel 2027 a valle della progettazione esecutiva in corso, interesseranno oltre 25 chilometri collocati nel cuore della rete per 5 anni di realizzazione (nell'ipotesi di un PEF approvato in tempi rapidi, viceversa di 8 anni con 2 segmenti di cantiere da realizzare in serie) che comporterà la soppressione della corsia di emergenza e la riduzione della larghezza delle 2 corsie di marcia (componente di rimborso per indisponibilità dell'infrastruttura da metodo ART pari al 45%): le O/D (origine/destinazione) coinvolte dal cantiere hanno generato nel 2024 circa il 70% dei ricavi netti da traffico della concessionaria e sviluppato volumi pari a poco meno di 20 milioni di transiti. Ne deriverebbe una potenziale erosione dei ricavi che per la sola componente di rimborso per indisponibilità si misura in decine di milioni di euro annui, amplificata ulteriormente dalla componente di rimborso incrementale (transitoria o da scostamento dei tempi di percorrenza).

Inoltre, in merito alla configurazione geometrica del cantiere, Alto Adriatico contesta l'inclusione, tra i **cantieri rilevanti** ai fini del rimborso dei cantieri che insistono solo sulla corsia di emergenza o che riducono la dimensione delle corsie di marcia. In proposito, precisa che misure compensative di mitigazione dell'impatto riportate a pag. 35/55 dell'AIR della delibera 160/2025 (soglie di tempi di percorrenza e di ammontare minimo di rimborso pari a 10 centesimi di euro) appaiono largamente insufficienti a riequilibrare le distorsioni derivanti da tale previsione. Anche Brennero, con riferimento alle tipologie di cantiere atte a ridurre le tempistiche di durata dei lavori e, nel contempo, limitare al minimo gli impatti sulla circolazione, sia in termini di sicurezza che di comfort, riferisce di adottare da tempo, ove possibile, uno schema di deviazione, che, utilizzando 3 corsie sulla carreggiata non interessata dal cantiere, consentono di mantenere disponibili al transito dei veicoli 2 corsie per direzione, garantendo valori di capacità, e quindi di fluidità, sostanzialmente comparabili a quelli delle singole tratte elementari in configurazione standard. Ritiene, pertanto, che detti cantieri, peraltro estremamente onerosi in termini economici e di gestione, non debbano essere inclusi tra le tipologie di cantieri che possano comportare un eventuale rimborso all'utenza, in quanto utilizzati proprio per non impattare negativamente sul traffico garantendo nel contempo la realizzazione delle opere previste.

Al contrario ANAV ritiene che restrizioni e cambi di carreggiata dovuti alla presenza dei cantieri, lunghezza e durata degli stessi, in quanto incidenti sul livello di sicurezza della tratta autostradale, dovrebbero comunque rappresentare componenti incrementali del rimborso.

Il gruppo ASPI, Brescia-Padova, Pedemontana Lombarda, Milano-Serravalle, Strada dei Parchi, Brebemi, CAV, Alto Adriatico, e Brennero contestano l'inclusione dei cantieri mobili, segnalando che, per loro intrinseca natura, questi ultimi mal si addicono ad essere presi in considerazione nell'applicazione della maggior parte delle misure, data la loro limitata estensione ed il loro impatto minimale, se non addirittura nullo, sul traffico. Richiedono, quindi, l'espunzione della previsione sottolineando, tra l'altro, che la smobilitazione di tali cantieri in caso di turbative può essere effettuata in brevissimo tempo. Il gruppo ASPI propone di escludere anche i cantieri di flesso/emergenza/ristringimento corsie che non impattano sulla capacità, rinviando l'applicazione a queste tipologie di cantiere al termine del periodo di prima applicazione³³.

In riferimento alla Misura 8-bis.1, Brennero, il gruppo ASTM, il gruppo ASPI, Brescia-Padova, Pedemontana Lombarda, Milano-Serravalle, Strada dei Parchi, Brebemi, CAV Alto Adriatico e ITP ribadiscono che le lavorazioni effettuate tramite cantieri costituiscono parte integrante degli impegni concessori, sia in caso di manutenzioni ordinarie/straordinarie sia in caso di interventi strutturalmente complessi finalizzati all'ammodernamento/evoluzione dell'infrastruttura (ampliamenti, realizzazione di nuovi caselli o tratte, ecc.). Pertanto, associare il diritto al rimborso del pedaggio solo ad una generica presenza di cantieri, senza distinguere tra fattispecie in cui il concessionario stia adempiendo regolarmente ad impegni di convenzione e quelle in cui si ravvisi una sua responsabilità per colpa nella procedura di cantierizzazione

³³ A tal riguardo, quest'ultimo si impegna, a far data dalla pubblicazione del provvedimento finale, ad avviare una attività di monitoraggio circa l'impatto della misura così come proposta nella delibera 160/2024 (quindi includendo in tale monitoraggio cantieri mobili ii) cantieri di Flesso, Emergenza o "larghezza corsie") ad esito delle quali verranno individuate, dal tavolo tecnico permanente, le migliori modalità di applicazione.

e/o nella relativa informativa data all'utenza, appare come una penalizzazione del tutto ingiustificata ed illegittima. In proposito, ITP richiama, altresì, le penalità a cui è soggetto il concessionario in caso di ritardo nell'attuazione degli investimenti. Alto Adriatico precisa inoltre che, in assenza di uno scostamento significativo del tempo di percorrenza rispetto ai valori tipici della tratta (corretti per stagionalità e livelli di domanda), la presenza del cantiere determina una mera variazione geometrica della piattaforma stradale, neutra rispetto all'esperienza di viaggio e non idonea a generare un effetto indennizzabile sotto il profilo economico³⁴.

Con riferimento al **tetto massimo del rimborso**, Alto Adriatico osserva che l'opzione di calcolo proposta risulta in contrasto con il principio di proporzionalità alla base della Misura 8-bis.1, che collega l'impatto delle limitazioni ai soli segmenti interessati dal cantiere. Ciò in quanto rimborsare fino all'intero pedaggio di competenza della singola concessionaria equivarrebbe a compensare anche tratti perfettamente fruibili e privi di qualunque riduzione della qualità del servizio. Per tali ragioni, propone che il tetto massimo del rimborso dovrebbe essere riferito esclusivamente alla quota di pedaggio generata dai segmenti interessati dal cantiere; mentre Milano-Serravalle suggerisce di limitare il rimborso a percentuali comparabili a quelle di altre infrastrutture di trasporto e comunque non oltre il 50% dell'importo del pedaggio previsto su ciascun tratto interessato dalla limitazione al traffico gestita dal singolo concessionario.

Anche il gruppo ASPI e Brescia-Padova evidenziano che il rimborso massimo a carico di un concessionario non dovrebbe mai essere superiore all'importo del pedaggio di sua spettanza, in specie nei tragitti interessanti tratte di più concessionari a fronte delle relative operazioni di riparto tra le diverse gestioni attraversate, nei quali, ad avviso del gruppo ASPI, l'applicazione del sistema ipotizzato da ART potrebbe generare rimborsi a carico di una singola concessionaria maggiori rispetto alla quota di pedaggio di sua competenza. A tal proposito, propone di prevedere: $R_c \leq 100\%$ del pedaggio incassato dal singolo concessionario; mantenendo $R_p \leq 100\%$ del totale, con ripartizione proporzionale tra gestori se necessario, evitando che un concessionario possa trovarsi a rimborsare una somma maggiore di quella del ricavo da pedaggio ed i connessi squilibri (impattanti in particolare sui concessionari di minore dimensione).

Alto Adriatico solleva, poi, il tema della competenza all'erogazione del rimborso complessivo all'utente, che potrebbe generare in capo a concessionari di dimensioni ridotte ingenti uscite di cassa – in quanto si dovrebbe provvedere alla liquidazione di rilevanti quote anche non di competenza – con tempi di rientro dall'esborso al cliente, per effetto della restituzione da parte delle altre società concessionarie interconnesse per la quota parte di loro competenza, non coerenti con il mantenimento di un equilibrio di cassa.

³⁴ Sul punto, il concessionario osserva che “è vero che una configurazione di cantiere può richiedere un'attenzione maggiore alla guida; tuttavia, tale aumento del carico cognitivo è efficacemente mitigato dall'impegno della Concessionaria nell'assicurare un'adeguata informazione preventiva e una chiara intelligibilità del contesto di guida. A tal fine, la segnalazione delle condizioni di cantiere non si limita all'applicazione degli schemi minimi previsti dal DM 2002, ma viene integrata con strumenti informativi aggiuntivi (es. pannelli a messaggio variabile, preavvisi dinamici, alert sui canali digitali, il pattugliamento costante dei cd. Ausiliari della Viabilità...) finalizzati a garantire un elevato livello di consapevolezza dell'utente”.

ANAV osserva, invece, che in caso di ritardi particolarmente significativi, oltre al rimborso integrale del pedaggio, debba essere contemplato anche il risarcimento dei danni provocati all'utenza; ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lett. e) del d.l. 201/2011, all'Autorità è attribuito, infatti, il compito di provvedere *“a definire, in relazione ai diversi tipi di servizio e alle diverse infrastrutture, il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria (...)”*. In proposito, rappresenta che nel settore del trasporto passeggeri con autobus il ritardo nei tempi di percorrenza delle tratte autostradali si riflette sulla possibilità di proseguire e concludere il servizio stante la stringente normativa in materia di tempi di guida e di riposo dei conducenti, oltre ad impattare sul rispetto degli orari (nei servizi di linea) e sulla puntualità dei servizi resi alla clientela (nel noleggio con conducente).

Quanto al profilo **dell'attinenza del rimborso**, Brennero afferma che l'eventuale applicazione di un rimborso per la presenza di un cantiere non può in alcun modo prescindere dal percorso reale effettuato dall'utente. In caso contrario potrebbero verificarsi fattispecie di rimborsi erogati indebitamente ad utenti che non hanno incontrato un cantiere e viceversa, rimborsi non erogati ad utenti che hanno incontrato un cantiere. In senso analogo, il gruppo ASTM, Brescia-Padova, Pedemontana Lombarda, Milano-Serravalle, Strada dei Parchi, Brebemi, CAV, Alto Adriatico evidenziano poi che 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), ovvero in casi in cui l'utente si imbatte in un cantiere installato successivamente alla sua entrata in autostrada (quindi con impatto e potenziale diritto a rimborso). Tale situazione di incertezza sarebbe poi peggiorata per tragitti avvenuti su tratte facenti parte di sistemi semi-chiusi o aperti³⁵, dove la presenza di un cantiere in un qualsiasi punto dell'autostrada garantirebbe, con l'attuale impostazione della delibera, un rimborso a tutti gli utenti che percorrono la stessa, anche se il loro transito non fosse interessato dal cantiere; in tali tipologie di autostrade è infatti impossibile ricostruire il transito dell'utente, pertanto è impossibile anche conoscere se il relativo tragitto sia stato interessato o meno dalla presenza di un determinato cantiere. In proposito, Alto Adriatico evidenzia che le tematiche relative al tracciamento dei veicoli e alla determinazione del percorso reale non costituiscono esclusivamente un tema di costi legati all'adeguamento della rete con sistemi di monitoraggio dedicati, ma rappresentano, soprattutto, una questione rilevante sotto il profilo della tutela della *privacy*, il quale è, ad oggi, oggetto di approfondimento nell'ambito dello sviluppo della App unica di comparto.

Con riguardo alla Misura 8-bis.2, in senso analogo, il gruppo ASTM, Brescia-Padova, Milano-Serravalle, Strada dei Parchi, Brebemi, CAV, Alto Adriatico e Brennero evidenziano, oltre all'impossibilità allo stato attuale di risalire al percorso effettivo degli utenti, come l'ipotesi alternativa proposta – ossia prendere a riferimento il **percorso convenzionalmente rilevante in mancanza del percorso effettivo** – sembri peggiorare ulteriormente le criticità sopra riportate, in quanto potenzialmente ne risulterebbero

³⁵ Inclusi pertanto tratti a libera circolazione come, ad esempio l'autostrada A28 tra le barriere di Portogruaro e Cordignano, l'autostrada A34 dopo la barriera di Villesse, nonché sulla A57 per il tratto della tangenziale di Mestre successivo alla barriera di Venezia Est e in uscita della A4 in direzione Est, dopo la barriera di Trieste-Lisert.

casistiche in cui l'utente avrebbe diritto a rimborso pur non avendo viaggiato su tratte interessate da cantieri o, al contrario, in cui pur avendo incontrato cantieri lungo il tragitto non ne avrebbe diritto, con evidenti ricadute negative sulle legittime attese dell'utenza. ITP evidenzia che il criterio del percorso convenzionale potrebbe portare ad una distorsione del meccanismo di rimborso del pedaggio. Sul punto, per garantire maggiore tutela dell'utente, il gruppo ASPI propone di integrare la previsione chiarendo: “1. Sistemi chiusi - percorsi alternativi equipollenti: quando esistono percorsi alternativi con pedaggio equivalente (es. Variante di Valico/Panoramica), considerare ai fini del rimborso il percorso più favorevole all'utente, ossia quello con maggiore presenza di turbative calcolate; 2. Sistemi aperti e semi-chiusi: applicare il medesimo criterio di favore, considerando tutti i percorsi possibili coerenti con i transiti rilevati presso stazioni/barriere; 3. Uniformità dei dati: per sistemi aperti/semi-chiusi, utilizzare univocamente dati di un provider certificato comune per ogni tratta elementare, garantendo omogeneità e verificabilità”.

Si segnala inoltre che ASPI, in un documento integrativo³⁶, ha precisato che “il presupposto alla base del contenuto” del contributo originariamente inviato “è che il diritto al rimborso si maturi previa puntuale registrazione del ritardo di ogni singolo veicolo, in presenza di cantieri, lungo un determinato percorso contrassegnato da un'origine e una destinazione (OD)”. L'utilizzo di un tempo medio di percorrenza effettiva “determinerebbe rimborsi di pari entità, genericamente estesi all'insieme degli utenti, a prescindere dal disagio effettivamente sofferto per effetto del tempo perso, sino ad arrivare a situazioni paradossali, in cui un utente potrebbe essere rimborsato persino in assenza di effettivo ritardo registrato (come anche desumibile dal Titolo di Viaggio), con evidenti criticità in termini di rispetto del principio di parità di trattamento sancito dalla disciplina eurounitaria oltre che di manifesta illogicità del meccanismo”.

Per quanto attiene alle **soglie di attivazione del meccanismo di rimborso** di cui alla Misura 8-bis.3, lett. a), b) e c), ad avviso di U.Di.Con la misura segna il passaggio da un sistema statico a un modello dinamico basato su un meccanismo strutturato di rimborso del pedaggio in presenza di limitazioni infrastrutturali, ove 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. Secondo l'associazione, 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. Per tali ragioni, l'associazione condivide le finalità della misura, ma evidenzia l'esigenza di semplificarne l'applicazione, al fine di garantirne trasparenza e comprensibilità per gli utenti. In senso analogo, ANAV propone di stabilire, in un'ottica di semplificazione, percentuali di rimborso del pedaggio crescenti al crescere del ritardo causato dal cantiere rispetto ai tempi medi di percorrenza dei tratti autostradali. Anche Codacons ritiene che la complessità nella determinazione dei coefficienti possa rendere difficile la comprensione e la misurabilità degli stessi da parte di utenti non esperti.

A tal proposito, U.Di.Con suggerisce l'adozione di un sistema più semplice e proporzionato, con:

³⁶ Nota prot. ART 91406/2025 dell'11 novembre 2025.

- 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.

In merito alle osservazioni circa l'adeguatezza della **soglia di scostamento orario** individuata per l'applicazione del meccanismo, il gruppo ASPI, il gruppo ASTM, Brescia-Padova, Milano-Serravalle, Strada dei Parchi, Brebemi, CAV, Alto Adriatico rilevano che gli scostamenti indicati nella misura non appaiono idonei ad identificare necessariamente il ritardo causato dal cantiere (in quanto potrebbero essere determinati da una scelta dell'utente di andare ad una velocità inferiore a quella presa in considerazione). Inoltre, i valori delle fasce chilometriche e temporali di scostamento orario non sembrano congruenti con le caratteristiche dei tragitti che possono effettuarsi in ambito autostradale: da un lato, la potenziale lunghezza di questi ultimi mal si addice al limite di chilometri indicato nelle tre fasce (che appare notevolmente basso per la realtà in questione); da altro lato, non si ritiene corretto individuare una prima fascia che non preveda alcuna tempistica di tolleranza, diversamente e in maniera peggiorativa, tra l'altro, da quanto avviene in altri settori di trasporto in cui sono applicati analoghi sistemi rimborso parametrato al ritardo del servizio reso. In considerazione di ciò, si ritiene necessaria una rimodulazione delle fasce temporali/chilometriche in oggetto. Sul punto, i concessionari precisano che la suddetta rimodulazione potrà, tuttavia, essere avanzata solo in un secondo momento in quanto necessitante un adeguato ed approfondito studio.

Sistrab, il gruppo ASTM, Milano-Serravalle, Strada dei Parchi, Brebemi, CAV ritengono che anche per i **percorsi inferiori ai 30 km** debba essere applicata una soglia temporale di attivazione, in quanto si riscontrano casi in cui la sola presenza di cantieri non genera alcun ritardo rilevante per gli utenti. Pertanto, l'applicazione di tale rimborso si tradurrebbe in una mera penalizzazione per il concessionario, in senso peggiorativo rispetto alla logica sottesa alla precedente previsione, di cui alla delibera n. 49/2024, che escludeva del tutto il rimborso in presenza di cantieri notturni (dalle 22:00 alle 6:00) in quanto privi di significativo impatto sui tempi di percorrenza. Con riguardo alle soglie temporali di cui alla Misura 8-bis.3, lett. b) e c), secondo il gruppo ASTM, Milano-Serravalle, Strada dei Parchi, Brebemi, CAV le stesse risultano particolarmente stringenti e severe, in particolare se paragonate a quelle previste per altri settori.

In una prima fase sperimentale, nelle more di un più approfondito studio, ed in via transitoria di prima applicazione della misura, il gruppo ASTM, Brescia-Padova, Milano-Serravalle, Strada dei Parchi, Brebemi, CAV, Alto Adriatico suggeriscono l'introduzione di soglie temporali anche per i percorsi inferiori ai 30 km e una revisione delle soglie previste, al fine di limitare parzialmente gli impatti del sistema almeno con riguardo alle casistiche comportanti disagio minimale/nullo per gli utenti data la brevità del tragitto. Il gruppo ASPI propone che per tutte le fasce chilometriche sia prevista l'attivazione del rimborso in conseguenza di un disagio significativo in termini di tempo perso. Inoltre, propone che il rimborso si attivi – al di là delle altre percorrenze chilometriche che verranno discretizzate con un ritardo coerente con le

reali condizioni e dati disponibili degli utenti (no flusso libero) – per effetto di un ritardo di almeno 15 minuti, base minima del concetto di ritardo che l'utente è disposto ad accettare e che tende ad escludere in larga parte condotte e comportamenti di guida, volti a ridurre la velocità per maturare il diritto al rimborso, che minano la sicurezza della viabilità stradale.

Nello specifico, inoltre:

- Sistrasb ritiene una soglia di tolleranza pari a 5 minuti adeguata al fine di limitare parzialmente gli impatti del sistema almeno con riguardo alle casistiche comportanti disagio minimale/nullo per gli utenti data la brevità del tragitto. Secondo l'operatore, tale soglia di 5 minuti corrisponde circa al 50% di scostamento orario, rispetto alla velocità a flusso libero, per la tratta del raccordo di accesso (tratto libero) al tunnel lato italiano³⁷;
- Pedemontana Lombarda ritiene che il rimborso debba prescindere dall'estensione delle tratte, per evitare svantaggi ingiustificati ai concessionari con reti di estensione ridotta. A fronte di un disagio sostanzialmente analogo, il rimborso da riconoscere all'utenza – e, correlativamente, l'onere economico a carico del gestore – risulta più gravoso per i concessionari che gestiscono reti di dimensioni ridotte (qual è quella gestita). Secondo la concessionaria, tale asimmetria si pone in potenziale contrasto con i principi di proporzionalità e di non discriminazione. Reputa altresì opportuno valutare la possibilità di introdurre una soglia di ritardo ritenuta accettabile, correlata all'eventuale effettivo disagio in termini di accodamenti.

Per contro, l'associazione Robin evidenzia che la definizione della soglia in minuti penalizza i tragitti brevi, mentre una soglia espressa in percentuale risulterebbe più equa e proporzionata al tempo effettivo del viaggio. In proposito, propone la riformulazione della misura prevedendo che *“il rimborso si applica per ritardi superiori al 5% del tempo medio di percorrenza a flusso libero, e comunque non inferiori a 5 minuti.”*

Federconsumatori propone, data la brevità del percorso, di rideterminare i parametri di cui alle lett. b) e c) del punto della Misura 8-bis portando da 10 a 5 minuti lo scostamento orario rilevante ai fini dei percorsi di lunghezza compresa tra 30 e 50 km, e da 15 a 10 minuti lo scostamento riferito ai percorsi di maggiore lunghezza.

Con riferimento al quesito relativo alle condizioni che possono eventualmente determinare valori di velocità a flusso libero inferiori alla velocità massima consentita, U.Di.Con ritiene che la regolamentazione di settore debba tendere all'*optimum* e, dunque non ritiene né opportune né necessarie deroghe a discapito degli utenti.

Quanto ai riferimenti al *“flusso libero”* ed alla nozione di *“scostamento orario da cantiere”* i concessionari richiamano le osservazioni già riportate alla Misura 2.1 ribadendo i limiti di tale parametro e richiedendo di far riferimento e all'**uso di tempi di percorrenza caratteristici** (calcolati su base statistica da dati di esazione/provider).

³⁷ In proposito, rammenta che il tempo di percorrenza indicato nella suddetta comunicazione si riferisce al tempo di percorrenza fino ai controlli di frontiera (Dogana e GdF) che si trovano prima della barriera di esazione del tunnel, le cui tempistiche non sono prevedibili o controllate dal concessionario.

In proposito, Sistrasb evidenzia l'esistenza del divieto di sorpasso in vigore su quasi tutta la tratta: un veicolo pesante lento limita quindi la velocità di tutti i veicoli che lo seguono. ITP indica, tra le circostanze che possono condizionare le velocità medie, il livello di servizio dell'infrastruttura e le condizioni meteo. Alto Adriatico evidenzia che, in presenza di un cantiere stradale, indipendentemente dalla configurazione assunta dallo stesso, lo scostamento tra il tempo medio di percorrenza effettivo e quello calcolato alla velocità di flusso libero costituisce un effetto inevitabile dal momento che l'installazione di un cantiere determina la necessità di introdurre specifici limiti di velocità ai fini della sicurezza della circolazione, in conformità al decreto ministeriale 10 luglio 2002. Il gruppo ASPI, così come Brennero, evidenziano che la durata del viaggio dipende dalla libera condotta di guida degli utenti - che, ove possibile, possono mantenere la velocità desiderata (che può essere anche ridotta) nonché effettuare soste nelle aree di servizio (anche in tratte interessate dalla presenza di un cantiere) - dalle condizioni meteo e, soprattutto, dalla reciproca interazione dei veicoli (flusso di traffico condizionato) crescente con l'aumentare dei volumi di traffico (ovvero della densità veicolare), che variano continuamente in funzione della fascia oraria, del giorno della settimana e del periodo dell'anno. Pertanto, la velocità effettiva di percorrenza di una tratta autostradale dipende da innumerevoli fattori che determinano una variazione continua dei tempi di percorrenza medi di una tratta autostradale, anche in assenza di cantiere.

Alcuni concessionari evidenziano, inoltre, che il calcolo del tempo di percorrenza con la velocità a flusso libero non considera i limiti di velocità dettati dal disciplinare cantieri.

Il gruppo ASPI propone, per il calcolo **velocità di riferimento** una metodologia che garantisca coerenza tra i comportamenti effettivi e faciliti la verifica oggettiva degli scostamenti (per i sistemi chiusi propone di utilizzare come riferimento la velocità dell'85° percentile ricavata dai dati di esazione dell'anno precedente per percorsi origine destinazione; per i sistemi semi-chiusi propone di utilizzare velocità media aggregata da dati provider certificato), considerando sempre il percorso più vantaggioso per l'utente ai fini del rimborso.

Sempre in merito alle modalità di determinazione dello scostamento orario, anche Federconsumatori rileva che è necessario tener conto che il tempo di percorrenza alla velocità di flusso libero deve essere calcolata non in base al limite massimo consentito, ma alla media tenuta dall'automobilista medio, influenzata dalle condizioni meteorologiche (pioggia o nebbia) oltre che dei diversi limiti imposti ai neopatentati o alla tipologia di mezzo (auto con rimorchio, camper ecc.).

Con riguardo alla **differentiazione per tipologia veicolare leggero/pesante**, di cui alla **Misura 8-bis.4 lettere a) e g)**, il gruppo ASPI, il gruppo ASTM, Brescia-Padova, Milano-Serravalle, Strada dei Parchi, Brebemi, CAV, Alto Adriatico ribadiscono l'impossibilità di ottenere una simile distinzione attraverso i sistemi tecnologici ad oggi utilizzati dai concessionari. Per tale implementazione sarebbero necessari ingenti investimenti, da includere necessariamente all'interno dei PEF. Fanno presente, inoltre, come anche i dati forniti sulla base della circolare MIT n. 4453 del 23 febbraio 2023, siano elaborati sulla base della classificazione asse/sagoma dei veicoli ai fini del calcolo del pedaggio e sia basata su elementi diversi da quelli indicati nelle lettere a) e g). Il gruppo ASPI propone la previsione di un **tempo caratteristico unico** (non potendo distinguere il tipo veicolo per tratta elementare anche utilizzando i dati di esazione); nello specifico propone, per i sistemi chiusi, di calcolare da dati di pedaggio (per o-d); e per sistemi semi-chiusi,

di utilizzare *provider* certificato, calcolare lo scostamento sia sul percorso totale che come somma delle tratte elementari, ed applicare il minimo tra i due valori per ridurre distorsioni da soste personali e comportamenti individuali.

Con riferimento alla **tipologia e valore delle variabili individuate relativamente all'impatto del cantiere**, Sistrasb evidenzia che il calcolo non risulta applicabile alla concessione di pertinenza e che la rampa di accesso al traforo è un tratto a circolazione libera. In proposito, precisa che il raccordo di accesso al traforo del Gran San Bernardo ha una sola corsia per senso di marcia e non sono presenti corsie di emergenza. Tuttavia, secondo il concessionario pare che nel calcolo posto in consultazione sia sempre presupposta la disponibilità di almeno una corsia per senso di marcia. Nel caso del traforo del Gran San Bernardo, l'installazione di un cantiere su corsia implica automaticamente l'attivazione di un senso di marcia alternato, regolato da semafori e/o da movieri; ne consegue che, la formula per il calcolo del rimborso richiamata nella Misura 8-bis ed esplicitata nell'Annesso 1 porterebbe ad un valore che tende all'infinito.

In relazione alla **Misura 8-bis.4, lett. d)**, Pedemontana Lombarda evidenzia che **l'impatto del cantiere** risulta determinato anche in funzione del rapporto tra corsie interdette e corsie disponibili al transito, comportando che, a titolo esemplificativo, la chiusura di una singola corsia su carreggiata a tre o più corsie produce un impatto sensibilmente inferiore rispetto alla chiusura di una corsia su tratta a due corsie, con conseguente svantaggio, in termini di onere compensativo, per i gestori di infrastrutture a sezione ridotta, pur in presenza di esigenze manutentive sostanzialmente omogenee e indipendenti dalla configurazione geometrica della piattaforma stradale. Pertanto, si ravvisa un difetto di proporzionalità per quanto concerne l'applicazione della misura.

Con riferimento al **coefficiente di durata del cantiere** di cui **Misura 8-bis.4, lett. e)**, Pedemontana Lombarda rileva, in virtù del proprio sistema di esazione, e della correlata posizione baricentrica dei portali di rilevazione dei transiti, l'impossibilità di risalire all'effettivo orario di ingresso e di uscita dei veicoli dalle tratte elementari con conseguente mancata possibilità di individuare con certezza il periodo di percorrenza del percorso effettuato dall'utente³⁸; ciò renderebbe impossibile appurare se l'utente abbia o meno percorso l'area di cantiere durante la permanenza del cantiere stesso. Per quanto precede, pur permanendo la possibilità per la scrivente di elaborare il tempo medio di percorrenza per ciascuna tratta elementare in riscontro alle richieste di cui alla delibera n. 132/2024, allo stato non risulta comunque possibile determinare il periodo di percorrenza di uno specifico veicolo su un determinato segmento stradale, atteso che il tracciamento delle targhe avviene esclusivamente in corrispondenza di ciascun singolo portale di esazione e non all'ingresso e all'uscita dalle tratte.

Con specifico riferimento allo **scostamento orario imputabile alla presenza di cantieri** ed alla **componente incrementale del rimborso in funzione dei tempi di percorrenza**, introdotta con la **Misura 8-bis.4, lett. f) e g)**, Alto Adriatico rileva che l'attivazione del meccanismo di rimborso – in particolare per

³⁸ A titolo esemplificativo e non esaustivo, un utente, ai fini dell'ottenimento del rimborso del pedaggio, potrebbe dichiarare di aver percorso l'area di cantiere quand'anche il cantiere fosse stato installato successivamente all'uscita dell'utente stesso dalla tratta elementare, in quanto non risulta di fatto possibile risalire alla localizzazione dell'utente dopo che lo stesso ha attraversato il portale di esazione presente sulla tratta elementare.

le tratte interconnesse di lunga percorrenza – potrebbe avvenire per motivazioni a valle o a monte del cantiere stesso, ad esempio per traffico intenso, aspetto svincolato dai cantieri: il ritardo sul cantiere potrebbe non essere tale da superare la soglia di tolleranza di ritardo che verrebbe invece superata per effetto di altre cause; nel caso di impossibilità a misurare lo scostamento dei tempi derivante dal cantiere, secondo l'attuale formulazione della delibera verrebbe di *default* attribuito al cantiere lo scostamento registrato sull'intera Origine/Destinazione con effetti fortemente penalizzanti.

Pedemontana Lombarda osserva che "*scostamento orario da cantiere*" non appare applicabile, stante l'assenza di strumenti idonei a isolare lo scostamento orario imputabile esclusivamente ai cantieri; lo scostamento di cantiere dovrebbe, pertanto, coincidere con quello di cui alla Misura 8-bis, punto, 4 lett. a), e, se non rigorosamente delimitato, rischia di includere turbative estranee e fattori esogeni, con effetti distorsivi sulle elaborazioni per il rimborso e sull'obbligo di ristoro non correlato al disagio effettivo. Più precisamente, il concessionario evidenzia il rischio di disomogeneità applicativa: a parità di velocità reale in cantiere, l'adozione di criteri differenti per la determinazione della velocità a flusso libero comporta inevitabilmente una non uniformità del rimborso finale. Sottolinea, infine, che, nelle tratte caratterizzate da velocità a flusso libero più elevate – elemento strettamente connesso alle caratteristiche geometriche del tracciato – lo scostamento tra velocità a flusso libero e velocità media effettiva tende ad aumentare, con conseguente incremento della componente incrementale e, quindi, del rimborso riconosciuto. Ne discende un'alterazione del meccanismo compensativo, con eventuale svantaggio per le tratte con velocità a flusso libero più elevate e dunque violazione del criterio di proporzionalità e ragionevolezza nell'applicazione della misura.

Milano-Serravalle segnala che la componente incrementale sembrerebbe non solo raddoppiare l'impatto geometrico del cantiere, ma moltiplicarlo per un fattore potenzialmente illimitato. La richiesta di introdurre un fattore che tenesse in considerazione la perdita di tempo dell'utenza presentata tra le osservazioni alla delibera 49/2025, come già evidenziato sopra, era volta a considerare gli sforzi dei concessionari di ottemperare agli obblighi di manutenzione attraverso cantierizzazioni il più fluide possibili, riducendo il relativo rimborso. In quest'ottica, il gruppo ASPI e Milano-Serravalle propongono una revisione dell'effetto della componente incrementale, in modo che R_p non superi il 100% del pedaggio previsto per la porzione occupata ed effettivamente "infungibile", ma sia calcolata solo a livello di tratta elementare³⁹.

In merito alla formula di cui alla **Misura 8-bis.5**, relativa ai casi in cui il concessionario non è in grado di determinare i tempi di percorrenza, diversi concessionari evidenziano che, poiché il rimborso viene determinato come una moltiplicazione, tale modalità di calcolo provvisoria porterebbe ad un incremento elevatissimo ed ingiusto rispetto alle risultanze della modalità di calcolo "standard". Inoltre, Pedemontana Lombarda rileva come la sussistenza di presupposti eterogenei per il riconoscimento del rimborso del pedaggio, differenziati in funzione delle possibilità di calcolo adottate dai singoli concessionari, possa

³⁹ Il concessionario propone la seguente formula:

$$Rp = \sum_{m=1}^M r_p \times \min\left(1, \frac{S_{p,m}}{T_{p,m}}\right)$$

generare, a livello di comparto autostradale, una ingiustificata disomogeneità. Alto Adriatico osserva che il metodo transitorio, il quale prevede per la semplice presenza del cantiere (senza distinzione di estensione, fascia oraria ecc.) l'assoggettamento al rimborso calcolando due volte (nella componente di indisponibilità e anche in quella incrementale) l'impatto geometrico del cantiere stesso, risulta eccessivamente penalizzante.

Con riferimento alla **Misura 8-bis.7**, il gruppo ASPI rileva nuovamente che non è stato ancora definito con che modalità deve essere computato il valore di velocità a flusso libero, che non è disponibile il dato per leggeri e pesanti, e che in assenza di sistemi che permettano di tracciare il percorso reale dell'utente, non è possibile rilevare il tempo di percorrenza per singola tratta elementare dell'utente. Per tali ragioni, auspica l'utilizzo di un *provider* terzo condiviso e comune a tutto il comparto (per logiche e modalità di rielaborazione). Sistrasb segnala che è in fase di studio l'integrazione delle installazioni attuali con un sistema di lettura targa per il calcolo del tempo reale di percorrenza del raccordo. ITP rileva che per il calcolo dello scostamento orario, anche di un campione rappresentativo, sarebbe necessario definire strumenti e modalità di misurazione omogenei tra i concessionari autostradali.

Sulla fattispecie di rimborso per **traffico bloccato di cui alla Misura 8-bis.8**, l'associazione Robin rileva che anche blocchi di 1-2 ore causano gravi disagi e costi agli utenti e, pertanto, sarebbe opportuno prevedere un rimborso parziale già da 60 minuti. Propone quindi l'introduzione di un rimborso pari al 25% per blocchi di durata compresa tra 60 e 119 minuti. ANAV ritiene che debbano essere riconosciute percentuali di rimborso anche per traffico bloccato di durata inferiore alle fasce proposte e comprese tra 30 e 59 minuti e tra 60 e 119 minuti. Inoltre, propone di prevedere, per ciascuna fascia di durata del blocco del traffico, percentuali di rimborso decrescenti per fasce crescenti di km percorsi. Ad esempio, in caso di blocco del traffico di durata superiore a 120 minuti: rimborso del 65% per tratta autostradale percorsa inferiore a 400 km ovvero del 50% per tratta autostradale percorsa superiore a 400 km. Il rimborso integrale del pedaggio per tratte autostradali percorse non particolarmente elevate dovrebbe, quindi, scattare anche in caso di blocco del traffico autostradale di durata inferiore ai 240 minuti proposti. Ribadisce, inoltre, l'opportunità di prevedere, in aggiunta al rimborso, anche il risarcimento dei danni all'utenza in caso di ritardi particolarmente significativi.

Sul punto, invece, il gruppo ASTM, il gruppo ASPI, ITP, Pedemontana Lombarda, Milano-Serravalle, Strada dei Parchi, Brebemi, CAV, Alto Adriatico e Brennero rilevano che nella maggior parte dei casi un blocco del traffico è correlato a casistiche particolarmente gravi e complesse che riguardano circostanze esogene (condotte di guida autonome, tipologie di veicoli coinvolti, incidenti, eventi meteorologici, eventi calamitosi, ecc.), e che comportano necessariamente l'intervento di soggetti ed autorità terze al concessionario (VV.FF., soccorsi sanitari, autorità giudiziaria, ecc.) con ruolo di comando anche nei confronti della struttura di gestione delle emergenze propria del concessionario e rispetto alle quali quest'ultimo non ha potere gestionale. Conseguentemente, non è possibile per il concessionario prevedere o influenzare la tempistica di risoluzione dell'evento (che spesso si protrae per un tempo molto superiore alle 2 ore), così che appare ingiustificata ed illegittima una penalizzazione a suo carico (elemento ulteriormente aggravato dalla notevole rilevanza della penalizzazione stessa, oltretutto incrementata rispetto alla prima versione della misura contenuta nella delibera 49/2025). In aggiunta, la previsione

porterebbe potenzialmente ad applicazione di rimborsi ingiusti e/o non corretti in mancanza della esatta individuazione dell'effettivo percorso effettuato dall'utente ai fini dell'identificazione dei veicoli coinvolti in eventuali blocchi della circolazione (ad oggi non possibile): si potrebbero infatti generare – analogamente a quanto già rilevato per eventuali cantieri incontrati lungo il percorso – anomalie consistenti in mancati rimborsi (o in rimborsi al contrario non dovuti) verso utenti che non hanno seguito il percorso convenzionale preso in considerazione. Conseguentemente, i concessionari propongono l'espunzione di tale fattispecie, o quantomeno il rinvio dell'efficacia al termine del periodo di prima applicazione sulla base di una separata, futura disposizione redatta a seguito di un tavolo di confronto con gli operatori del settore.

Sistrasb rileva che il proprio gestore unico non corrisponde rimborsi secondo le logiche riportate nella misura in parola, ma adempie correntemente alla informazione preventiva agli utenti riguardo ai picchi di traffico, i quali sono prevedibili con particolare precisione a partire dalle serie storiche di traffico, e si concentrano in particolare intorno alle festività Svizzere e Italiane e nei periodi di vacanza dei due Paesi.

Con riguardo alla **Misura 8-bis.9**, ITP osserva che la casistica non sembra adatta per essere applicata ad un abbonamento forfettario del pedaggio autostradale.

In relazione alla **Misura 8-bis.10**, U.Di.Con rileva che la disposizione non chiarisce l'ammontare della riduzione del pedaggio, rischiando di condurre ad incertezze applicative. 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.

2.3.3 Valutazioni

In relazione a tutte le osservazioni formulate dai soggetti interessati circa l'utilizzo dei tempi di percorrenza, nelle loro diverse possibili declinazioni, si ribadisce, richiamando quanto già esposto al par. 2.1.3, come il sistema di rimborso individuato dall'Autorità sia basato, anzitutto, sulla riduzione di fruibilità dell'infrastruttura cagionata dalla presenza di cantieri, dato oggettivo e fisicamente misurabile, mentre gli elementi che considerano i tempi di percorrenza (soglia di attivazione e componente incrementale) sono stati introdotti per tenere in considerazione, l'esigenza, emersa dalla consultazione, di valorizzare il disagio percepito dall'utente in termini di maggior tempo di viaggio, nonché per superare le obiezioni formulate, nella precedente consultazione, circa l'individuazione dei cantieri eligibili al rimborso. La presenza di cantieri, infatti, seppur necessari per il ripristino delle condizioni di sicurezza o finalizzati al miglioramento dell'infrastruttura, e per quanto realizzati con la massima diligenza, determina oggettivamente limitazioni alla fruibilità dell'infrastruttura per la quale è stato corrisposto il pedaggio e costituisce, dal punto di vista dell'utente che la percorre, una limitazione.

In merito alla **complessità**, si rileva, anzitutto, che l'introduzione di un meccanismo di rimborso correlato alla presenza di cantieri, che riguardi tutta la rete autostradale italiana a pedaggio, rappresenta una novità, la cui introduzione, seppur necessaria, deve tenere conto del contesto ed essere accuratamente calibrata per assicurarne la proporzionalità. In particolare, tra l'altro, la situazione di interconnessione tra

i diversi tronchi autostradali, eventualmente gestiti da diversi concessionari, tutti con le relative peculiarità, e le caratteristiche estremamente differenziate dei cantieri e delle soluzioni gestionali e tecnologiche adottate, nonché la variabilità dell'elemento traffico, rendono altamente tecnica la materia, come è possibile evincere dalle osservazioni ricevute.

L'introduzione dell'elemento tempo quale misura del disagio dell'utente, come richiesto da quasi tutti i partecipanti alla consultazione di cui alla delibera n. 49/2025, il quale non può che affiancarsi, e non sostituire, l'elemento, fisico, e facilmente misurabile, correlato alle caratteristiche dei cantieri (es. numero di corsie occupate, presenza di una deviazione, durata, fascia oraria di installazione), comporta necessariamente ulteriori elaborazioni delle formule.

Per questo motivo appare ragionevole prevedere, come verrà illustrato nel dettaglio trattando della Misura 14, un periodo di prima applicazione con un monitoraggio rafforzato; tale monitoraggio potrà essere realizzato sulla base dei dati e delle informazioni rese dai concessionari, nonché tramite la convocazione, da parte degli Uffici competenti dell'Autorità, di incontri tecnici a cadenza periodica, con il coinvolgimento dei vari *stakeholder* (concessionari, concedente, associazioni dell'utenza).

Tanto premesso, si procede ad esporre, qui di seguito, le considerazioni relative ai diversi gruppi di argomenti, nonché le conseguenti valutazioni.

Cantieri e percorso rilevanti e soglia di attivazione del meccanismo

Circa la richiesta, proveniente, in particolare, da Alto Adriatico e richiamata anche da Brennero, di escludere dal perimetro dei cantieri quelli di investimento, finalizzati alla realizzazione di nuove opere, effettuati necessariamente in presenza di traffico, distinguendoli dai cantieri per manutenzione, si ritiene che tale proposta non possa essere accolta. Infatti, gli utenti che si troveranno a percorrere i tratti autostradali interessati dovranno subire una riduzione di capacità che, qualora si traducesse in un aumento del tempo di percorrenza oltre le soglie stabilite, genererà il diritto ad un riequilibrio tra la prestazione, in termini di fruibilità dell'autostrada (compresa la riduzione della larghezza delle corsie e il venir meno della corsia di emergenza), e il pedaggio corrisposto. Dal punto di vista dell'utenza, infatti, non vi è differenza tra cantieri aventi l'una o l'altra finalità; considerato che le opere realizzate a potenziamento dell'infrastruttura, poi, andranno a vantaggio degli utenti che percorreranno l'autostrada in futuro; rileva, invece, il disagio percepito dall'utente attuale tramite l'allungamento dei tempi di percorrenza e la minor fruibilità dell'infrastruttura.

Soccorrono in ogni caso due elementi di mitigazione introdotti nelle Misure, ovverosia l'esclusione del rimborso nei casi di provvedimenti generali di riduzione del pedaggio, nonché la possibilità, per il concessionario, di recupero dei costi per i primi 5 anni di applicazione. Tale ultima previsione dovrebbe, peraltro, fungere da incentivo per la realizzazione degli interventi nei tempi previsti.

Circa la peculiare situazione di Strada dei parchi, caratterizzata da una gestione commissariale che prevede interventi non a carico del concessionario, non previsti dal PEF⁴⁰, per l'esecuzione dei quali lo stesso concessionario risulterebbe non avere alcuna autonomia decisionale, si rileva che il contenuto minimo dei diritti degli utenti prescinde dalla situazione descritta e, a maggior ragione, la previsione della necessità di numerosi cantieri, richiede l'esistenza di un meccanismo di rimborso; la mancata applicazione di detto meccanismo a situazioni specifiche determinerebbe ingiustificate disparità di trattamento tra gli utenti.

Per quanto riguarda l'allocazione degli oneri, la stessa non potrà che essere oggetto di specifici accordi tra i soggetti coinvolti, che l'Autorità potrà, ove opportuno, promuovere e sollecitare, evidenziando ai soggetti interessati la rilevanza delle previsioni poste a presidio della tutela dell'utenza e la necessità che i cantieri siano programmati e gestiti in maniera tale da generare il minimo impatto per l'utenza.

Con riguardo alle osservazioni di Alto Adriatico, Brennero e del gruppo ASPI relative alla configurazione geometrica del cantiere (cantieri che insistono sulla sola corsia di emergenza o che riducono la larghezza delle corsie), si precisa che la Misura 8-bis.3 prevede che si tenga conto di tali cantieri, in quanto gli stessi riducono la piena fruibilità dell'infrastruttura, ma, da un lato, per i percorsi superiori a 30 km l'attivazione del meccanismo di rimborso è subordinata al verificarsi di un allungamento dei tempi di percorrenza⁴¹ e, dall'altro, la valorizzazione di tali cantieri avviene tramite un coefficiente ridotto rispetto ad altre tipologie di limitazione. Pertanto, non si ritiene di escludere dalle fattispecie che danno diritto al rimborso le citate tipologie di cantiere, ma si prevede, tenendo comunque conto dell'osservazione, per i cantieri che occupano la corsia di emergenza, di ridurre il peso portando il relativo coefficiente a 0,3.

Con specifico riguardo alla richiesta di espunzione dei **cantieri mobili**, si ritiene che la stessa possa essere accolta, per un periodo transitorio (fino al 31 dicembre 2027), ciò anche in considerazione del fatto che detti cantieri possono essere agevolmente rimossi nel caso in cui siano previste perturbazioni. L'espunzione è, pertanto, subordinata ad un monitoraggio degli stessi per valutarne l'effettivo impatto sulla fruibilità dell'infrastruttura (cfr. **Misura 14.6, lett. c)**). Viene precisato che per cantieri mobili devono intendersi quelli di cui all'articolo 39 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada⁴², per i quali la segnaletica che delimita l'area di lavoro è trainata da mezzi operativi.

Con riferimento alle proposte relative al tetto massimo del rimborso, si rileva che la complessità derivante dall'interconnessione non può essere fatta gravare sull'utente, il quale paga un solo pedaggio e percepisce un disservizio che attribuisce alla rete nel suo complesso; tuttavia, la corresponsione, da parte di un concessionario, di un rimborso superiore alla quota di pedaggio di sua competenza, richiederebbe di

⁴⁰ Si veda, in proposito, l'articolo 14-bis del decreto-legge 18 ottobre 2023 n.145, convertito con modifiche dalla legge n. 191/2023: *"per l'intero periodo residuo della concessione restano invariati i livelli tariffari rispetto a quelli applicati al 31 dicembre 2017"*.

⁴¹ Come già osservato nella Relazione illustrativa pubblicata contestualmente alla delibera n. 160/2025, considerato che 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.

⁴² Cfr. decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.

valutare se ciò comporti, di fatto, il mutamento della natura dello strumento qui in esame. Tanto premesso, si ritiene che possa essere accolta la richiesta di limitare il rimborso a carico di ciascun concessionario alla quota di pedaggio di sua competenza. Ciò viene esplicitato alla **Misura 8-bis.3**.

Ad ogni modo si descrive, nel riquadro qui di seguito riportato, una possibile procedura di ripartizione della quota della componente del rimborso complessivo dovuta allo scostamento orario da cantiere, riconducibile a ciascun concessionario coinvolto, nel caso in cui il percorso dell'utente interessi più concessionari. A tale scopo può essere definito un coefficiente di ripartizione della componente del rimborso dovuta allo scostamento orario da cantiere, da determinare in funzione dello scostamento orario da cantiere attribuibile a ciascun concessionario coinvolto, secondo una procedura definita dai concessionari.

La componente $r_{p,cant}^c$, pari alla quota di $r_{p,cant}$ attribuibile al concessionario c , è ripartita tra ciascun concessionario c coinvolto come segue:

$$r_{p,cant}^c = \beta_c * r_{p,cant}$$

con:

β_c = coefficiente di ripartizione della componente del rimborso dovuta allo scostamento orario da cantiere per il percorso p dell'utente, attribuito al concessionario c e compreso tra 0 e 1, tale che:

$$\sum_{c=1}^c \beta_c = 1$$

Il coefficiente β_c viene determinato in funzione dello scostamento orario da cantiere attribuibile a ciascun concessionario c , ai fini della ripartizione dell'onere relativo alla componente $r_{s,cant}$.

La **Misura 8-bis.1** viene meglio allineata alla definizione di tratta elementare, a seguito della precisazione intervenuta in tale definizione circa i punti che possono delimitarla (ingressi/uscite, stazioni, raccordi). Si conferma, invece, la previsione sul percorso p rilevante, di cui alla **Misura 8-bis.2**.

In merito alle osservazioni relative al profilo di **attinenza del meccanismo del rimborso** al disagio causato dalla presenza del cantiere di cui alla **Misura 8-bis, punti 1 e 2** – secondo cui *“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”*, con i correlati problemi di *privacy* – giova precisare, in primo luogo, che la medesima Misura 8-bis prevede, al punto 2, che laddove il concessionario non disponga di un sistema di tracciamento in grado di rilevare il percorso effettivo dell'utente, considera comunque, ai fini del calcolo del rimborso, *“il percorso convenzionalmente rilevante ai fini del pagamento del pedaggio”*. Tale convenzione comporta, in effetti, che un utente potrebbe vedersi corrispondere un rimborso senza aver incontrato alcun cantiere o, al contrario, di non ricevere alcun rimborso pur avendone

subito i disagi. Del resto, il pedaggio è riferito convenzionalmente al percorso più breve tra un certo punto di ingresso e un certo punto di uscita e un comportamento razionale vorrebbe che l'utente utilizzasse, di norma, tale percorso.

In altre parole, l'impossibilità di individuare il percorso reale dell'utente rappresenta un limite tecnico, il quale, finché non verrà superato per effetto della realizzazione di progetti finalizzati ad una più efficiente gestione dei flussi e dell'infrastruttura, che peraltro risultano proposti da diversi concessionari già prima dell'avvio del procedimento in esame, non può comunque andare a detrimento del diritto degli utenti a corrispondere pedaggi che siano in qualche modo, come nel caso del rimborso delineato dall'Autorità, parametrati all'effettiva fruibilità dell'infrastruttura percorsa.

Come rilevato dagli stessi concessionari, tale situazione potrebbe essere superata soltanto con l'installazione di un sistema di tracciamento di tutti i veicoli in tempo reale, che, per quanto desiderabile (anche e soprattutto per finalità diverse dall'applicazione del meccanismo di rimborso, come risulta dalle interlocuzioni con i concessionari), comporterebbe, in disparte i profili di tutela della *privacy*, oneri che, con il sistema di rimborso proposto, non è al momento richiesto di sostenere.

Circa le osservazioni relative ai **sistemi semi-chiusi o aperti**, si evidenzia che per tali tratte percorso *p* rilevante per il calcolo del rimborso, almeno fino a quando non sia disponibile il percorso reale, è al momento individuato, convenzionalmente come segue:

- in caso di cantiere situato prima del punto di rilevazione e pagamento (la stazione, solitamente a barriera, o il portale), quello compreso tra il primo ingresso che precede il cantiere e il punto di rilevazione e pagamento;
- in caso di cantiere situato successivamente al punto di rilevazione e pagamento (la stazione, solitamente a barriera, o il portale), quello compreso tra il punto di rilevazione e pagamento e la prima uscita che segue il cantiere.

Ciò, sebbene comporti che l'utente potrebbe non aver incontrato il cantiere (in quanto l'uscita si è verificata prima o l'ingresso è avvenuto dopo), si ritiene comunque corretto alla luce del fatto che, intanto, il medesimo utente potrebbe comunque subire accodamenti generati dai lavori in corso e che, inoltre, (i) per i sistemi aperti, *"la percorrenza è calcolata in maniera corrispondente al tratto percorso"*, (ii) per i semi-chiusi, *"[l]a percorrenza può essere calcolata in maniera corrispondente al tratto percorso (nel caso di unicità di percorso che insiste sulla stessa stazione di esazione) oppure assegnata su base convenzionale, nel caso di alternative di percorso che insistono sulla stessa stazione di esazione"* (cfr. rispettivamente, Misura 2.1, lett. v) e x) dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024).

Si precisa, come già si evince dalle Misure, che le stesse fanno sempre riferimento al rimborso del pedaggio corrisposto, non essendo pertanto da considerare nel calcolo, tratti per i quali l'utente non corrisponde alcun pedaggio, quali, tra l'altro, parrebbero alcuni dei tratti descritti da Sistrab nel suo contributo.

Con riguardo alle osservazioni circa le **soglie di attivazione del meccanismo di rimborso**, rispetto alle quali, peraltro, sono stati formulati specifici spunti di consultazione, si ritiene di dover confermare la

previsione proposta in consultazione, a tutela degli utenti che effettuano ripetutamente percorsi brevi ed incontrano ripetutamente cantieri.

A tale riguardo si sottolinea che, intanto, in assenza di uno scostamento orario da cantiere significativo (scostamento che probabilmente sarà pressoché nullo nelle ore notturne), soltanto cantieri con caratteristiche fisiche particolarmente impattanti daranno luogo a rimborsi che superano la soglia di 10 centesimi di euro al di sotto della quale non è dovuto il rimborso; d'altro lato, il fatto che il rimborso sia liquidabile soltanto al raggiungimento di 1 Euro, comporta che lo stesso sarà effettivamente erogato soltanto da utenti che percorrono ripetutamente la tratta.

Per quanto attiene alle richieste pervenute, e di segno opposto, circa le ulteriori soglie di ritardo individuate (10 e 15 minuti, rispettivamente, per percorsi da 31 a 50 km e di lunghezza superiore ai 50 km) che concessionari vorrebbero più alte e gli utenti più basse, si ritiene di confermarle, per mantenere un equilibrio tra le opposte esigenze manifestate dai concessionari e dagli altri soggetti, fermo restando, anche in questo caso, un attento monitoraggio in fase di prima applicazione (cfr. **Misura 14.6, lett. d)**).

Circa l'affermazione, contenuta nei contributi dei concessionari del gruppo ASTM, per cui il fattore correttivo introdotto nella formula del rimborso, correlato al tempo di percorrenza, *“non prevede mai una diminuzione del rimborso qualora il cantiere non comporti ritardi di viaggio”*, la stessa risulta scarsamente comprensibile, dal momento che, quantomeno per i percorsi superiori a 30 km, qualora non si verifichi uno scostamento orario “qualificato”, il meccanismo non si attiva.

Scostamento orario

Con riguardo alle osservazioni pervenute circa gli elementi posti alla base del calcolo dello scostamento orario, giova precisare che l'utilizzo della velocità a flusso libero intendeva sottolineare la circostanza per cui il pedaggio si intende riferito all'utilizzo dell'infrastruttura in condizioni ottimali.

Tanto premesso, l'utilizzo, in luogo della velocità a flusso libero, di una velocità caratteristica per relazione origine/destinazione⁴³, misurata sulla base dei dati storici in possesso dei concessionari, non appare al momento raggiungere parametri di trasparenza adeguati alle esigenze di tutela dell'utenza e, in ogni caso, introdurrebbe la necessità di fornire indicazioni di dettaglio per il calcolo.

Tanto premesso, si ritiene di tenere conto di alcuni dei profili rappresentati dai rispondenti alla consultazione, prendendo in particolare in considerazione l'esistenza di aree caratterizzate da un maggior flusso di traffico, riformulando la definizione di «**scostamento orario**» e le relative previsioni di cui alle **Misure 8-bis.4 e 8-bis.7**, nonché introducendo, come si è detto, la definizione di «**velocità di riferimento**» (**Misura 2.1, lett. kk**). Nello specifico:

⁴³ Tali relazioni sono note e univoche per tutti i concessionari in virtù della c.d. convenzione di interconnessione e, secondo quanto riportato nella Relazione finale di verifica sulla corretta applicazione delle tariffe autostradali e relativi adeguamenti annuali applicati all'utenza sulla rete autostradale a partire dal 1/1/2024 del MIT: *“Considerando che il numero di stazioni della rete interconnessa è pari a 442, il numero dei possibili percorsi (N_p) oggetto di pedaggiamento è pari a: $N_p = 442 \times 442 \times 5 = 976.820$ ”.*

- alla Misura 8-bis.4, si riformula, alla lettera a), la descrizione dello scostamento orario ai fini del calcolo del rimborso, riferendola, tra l'altro, all'aggregazione delle tratte elementari contigue gestite dal medesimo concessionario;
- alla **Misura 8-bis.7, lett. a)**, si prevede che per ogni tratta elementare e tipologia di veicolo possono essere determinati ulteriori valori di velocità a flusso libero applicabili in caso di fenomeni meteorologici che possono condizionare in modo significativo le condizioni di guida ideali (cfr. precedente par. 2.1.3). L'Autorità, grazie alla relazione tecnica prevista alla successiva lettera c), il cui invio è previsto già prima dell'avvio del meccanismo, potrà verificare la metodologia utilizzata, chiedere chiarimenti e formulare osservazioni;
- nell'**Annesso 1, parte II**, viene descritto e valorizzato un **coefficiente α_{peak}** correttivo della velocità a flusso libero, fissato in fase di prima applicazione al valore di 0,9, corrispondente a una riduzione del valore di velocità a flusso libero pari al 10%. Tale coefficiente può essere applicato dal concessionario, nelle fasce orarie che si presumono maggiormente caratterizzate da traffico pendolare, alle tratte elementari ricadenti, in tutto o in parte, nel territorio di un Comune appartenente ad una Zona Urbana Funzionale (FUA)⁴⁴, definita dall'Istituto Nazionale di Statistica⁴⁵, con popolazione complessiva superiore a 250.000 abitanti. Tale soglia è già stata utilizzata dall'Autorità nel contesto della regolazione aeroportuale⁴⁶. Le FUA sono composte da una città/city e dalla rispettiva zona di pendolarismo, rappresentano contesti urbani integrati, in cui i territori sono interconnessi da un punto di vista economico. *“La zona di pendolarismo è l'insieme dei comuni contigui nei quali una quota maggiore o uguale al 15% di pendolari (sul totale degli occupati residenti nel comune) si rechi giornalmente per lavoro nella città/city di riferimento. Per la definizione dei confini della zona di pendolarismo deve essere garantito il principio di contiguità tra i comuni dell'area”*. Si riporta, qui di seguito, a titolo illustrativo, la mappa (Figura 1), ricavata sulla base dei dati scaricabili dal portale ISTAT di tali aree; risultano attualmente interessati, indipendentemente dal fatto che intersechino la rete autostradale, i territori di 2.208 Comuni. Le fasce orarie individuate (ore di punta: 06:00 – 09:00 e 17:00 – 20:00 dal lunedì al venerdì)⁴⁷ sono tratte, invece, da quelle già utilizzate dall'Autorità per il settore ferroviario, con

⁴⁴ La lista delle Zone urbane funzionali (FUA), con l'elenco dei Comuni che ne fanno parte, è disponibile nel portale Situas (Sistema Informativo Territoriale delle Unità Amministrative e Statistiche) dell'ISTAT al seguente indirizzo: <https://situas.istat.it/web/#/territorio/body?id=446&dateFrom=2025-12-01> (data ultima consultazione: 27 novembre 2025).

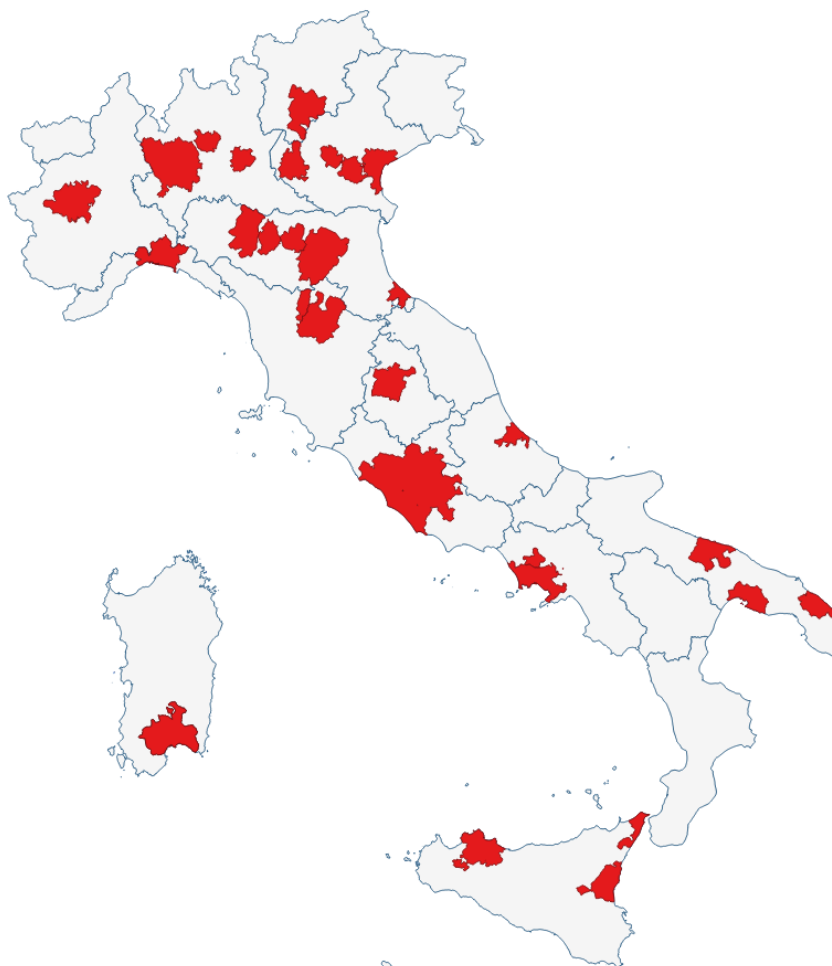
⁴⁵ Cfr. <https://www.istat.it/statistiche-per-temi/focus/informazioni-territoriali-e-cartografiche/statistiche-sul-territorio/cities-functional-urban-areas/> (data ultima consultazione: 21 novembre 2025).

⁴⁶ Cfr. le fonti richiamate dalla relazione illustrativa allegata alla delibera 1° agosto 2019, n. 118/2019 (Procedimento avviato con delibera n. 84/2018 – Indizione della consultazione pubblica per la revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con delibera n. 92/2017 e proroga dei termini di conclusione del procedimento).

⁴⁷ Ciò implica di non considerare il maggior traffico del fine settimana, in coerenza con il fatto che una gestione che minimizza il disagio (che numerosi concessionari hanno riferito di adottare) dovrebbe prevedere, in tutti i casi ove ciò sia possibile, la rimozione dei cantieri.

particolare riferimento alle “*Fasce pendolari*” definite nell’Allegato A alla delibera n. 16/2018 dell’8 febbraio 2018⁴⁸.

Figura 1 – Mappa delle FUA con più di 250.000 abitanti (fonte dati ISTAT; scala 1:5.000.000)



Impatto del cantiere e componente incrementale

In merito all’osservazione sull’effetto potenzialmente penalizzante per i concessionari le cui tratte sono composte da meno corsie, si osserva che la metodologia proposta è volta a valorizzare l’impatto che il cantiere provoca sulla disponibilità dell’infrastruttura. Dal punto di vista dell’utente, e con riferimento alla capacità dell’infrastruttura, appare pertanto coerente che la chiusura di una corsia risulti meno impattante se le corsie di marcia che compongono la carreggiata sono di più.

⁴⁸ Cfr. Atto di regolazione recante “*Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico, ai sensi dell’articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214*”.

Per quanto attiene all'osservazione concernente le tratte composte da una sola corsia, si rileva, intanto, che tale ipotesi non era indicata nelle Tabelle dell'impatto cantiere riportate nelle relazioni illustrative pubblicate contestualmente alle delibere nn. 49 e 160/2025 per coerenza con la definizione stessa di autostrada, sebbene la formula proposta per il calcolo dell'impatto di un segmento di cantiere si possa applicare anche al caso di carreggiata autostradale con una sola corsia di marcia disponibile.

A tal proposito si precisa che il denominatore della suddetta formula non può assumere valore pari a zero, in quanto rappresenta il numero di corsie di marcia disponibili al traffico in assenza di cantiere. Tale valore rimane pertanto invariato indipendentemente dal numero di corsie occupate dal cantiere, le quali sono invece computate al numeratore della formula⁴⁹.

La creazione di un senso unico alternato appare, inoltre, fortemente impattante sui tempi di percorrenza e per tale motivo, laddove l'utente abbia corrisposto un pedaggio, non può essere esclusa dal calcolo del rimborso. Tale conformazione contribuirà alla determinazione dell'eventuale allungamento dei tempi di percorrenza rispetto alle condizioni di normale circolazione, rilevando sia ai fini del computo dello scostamento orario da cantiere (in presenza di cantiere) che dello scostamento orario relativo all'intero percorso effettuato dall'utente.

Per i rilievi formulati relativamente alla valorizzazione dei cantieri che occupano la corsia di emergenza o comportano un restringimento delle corsie si veda *supra*; si rimarca, ad ogni modo, l'avvenuta rimodulazione del coefficiente relativo all'occupazione della corsia di emergenza, che è stato ridotto da 0,5 a 0,3.

Con riguardo alle osservazioni circa la difficoltà di determinare con certezza il periodo di percorrenza dell'utente, per i sistemi *free-flow*, valgono le considerazioni già svolte nella Relazione illustrativa pubblicata contestualmente alla delibera n. 160/2025, nonché quanto già rilevato con riguardo all'attuale indisponibilità del percorso reale.

Si è tenuto conto, invece, provvedendo alle opportune riformulazioni, delle segnalazioni relative al fatto che lo scostamento orario da cantiere è un dato non disponibile. Si è provveduto, pertanto a:

- riformulare la **Misura 8-bis.7, lett. c)** (nuova numerazione) e le formule dell'Annesso 1 (punto 7);
- precisare che lo scostamento orario riconducibile al cantiere è da considerarsi in riferimento alla tratta elementare, inclusa nel percorso dell'utente, su cui insistono anche solo parzialmente uno o più cantieri, nell'intervallo temporale che contiene il tempo di percorrenza dell'utente.

Si ritiene, infine, di tenere in considerazione le osservazioni che hanno evidenziato ipotesi in cui il rimborso calcolato per tratta elementare o per gruppi di tratte elementari potrebbe superare, per effetto della

⁴⁹ Cfr. osservazioni Sistrab. Nel caso specifico rappresentato nell'osservazione, l'impatto del cantiere, indipendentemente dalla lunghezza dello stesso, risulterebbe pari a 0,4 per la direzione di marcia con corsia chiusa per cantiere e traffico deviato su carreggiata opposta, e pari a 1 per la direzione di marcia con corsia occupata dal flusso veicolare proveniente in deviazione dalla direzione opposta; tale impatto si ridurrebbe 0,67 in caso di eventuale apertura al traffico della corsia di emergenza.

componente incrementale, il pedaggio spettante al singolo concessionario, tramite l’inserimento una precisazione alla **Misura 8-bis.3**, secondo cui: (i) il rimborso complessivo non potrà essere superiore al pedaggio corrisposto dall’utente; (ii) non sono dovute quote di rimborso eccedenti il pedaggio riferibile alla porzione di rete gestita da ciascun concessionario incluso nel percorso, adattando contestualmente le formule di cui all’Annesso 1.

Rimborso in caso di blocco del traffico (Misura 8-bis.8)

In merito alle osservazioni circa la fattispecie del **rimborso in caso di eventi di traffico bloccato**, si evidenzia nuovamente che il punto di vista assunto non è quello della responsabilità del blocco, bensì il fatto che l’utente subisce uno stop completo del proprio viaggio per un certo periodo di tempo, suscettibile di generare un considerevole disagio. Le responsabilità, eventuali, del concessionario, sono prese, invece, in considerazione nelle previsioni relative all’allocazione dei costi.

A tale ultimo proposito, qualora le tempistiche di risoluzione del blocco siano influenzate da fattori esogeni, quali l’intervento del magistrato, o di un mezzo di soccorso, la cui prova non pare presentare difficoltà, il concessionario potrà dimostrare di aver seguito, per quanto di competenza, le procedure che lo stesso si è dato per fronteggiare tali situazioni.

Proprio il fatto che l’effettivo coinvolgimento nel blocco può richiedere degli accertamenti, la soluzione adottata dalla successiva **Misura 8-ter.3** è quella di prevedere che il rimborso si attivi solo su richiesta, a seguito della quale sarà possibile, per il concessionario, verificare la sussistenza dei presupposti, anche richiedendo all’utente l’esibizione del titolo di viaggio.

A seguito dell’istruttoria condotta dagli uffici dell’Autorità con specifiche richieste, è emerso, dalle informazioni rese dagli stessi concessionari⁵⁰, che gli eventi di blocco occorsi nel 2023, a partire da 60 minuti, sono stati circa 290⁵¹, di cui la maggior parte di durata compresa tra 60 e 90 minuti (126 casi, pari al 43%). Gli eventi di durata superiore ai 180 minuti sono stati 54.

La casistica predominante è quella legata ad eventi di forza maggiore (251 sono casi di forza maggiore con natura emergenziale, per la maggiore si tratta di blocchi collegati al verificarsi di incidenti), solamente 1 dovuto alla presenza di cantieri e 38 dovuti a cause residuali (ad esempio eventi di traffico intenso, scioperi, ecc.).

Si ritiene, pertanto, anche in accoglimento delle osservazioni pervenute in consultazione, di abbassare ulteriormente la soglia del rimborso, portandola a 60 minuti, introducendo un rimborso pari al 50% del pedaggio relativo alla porzione di rete di competenza del concessionario che gestisce la tratta o le tratte elementari interessate, nel caso di traffico bloccato di durata compresa tra 60 e 119 minuti, nonché rimodulando le ulteriori soglie, prevedendo un rimborso del 100% per eventi di blocco di durata pari o superiore a 180 minuti, e del 75% per l’intervallo di tempo intermedio (120-179 minuti).

⁵⁰ I risultati di tale approfondimento sono illustrati nella Relazione AIR.

⁵¹ Si fa riferimento ai dati che hanno superato il controllo di qualità.

È del resto intuitivo, in aggiunta a quanto rappresentato poc'anzi, che dal punto di vista di un utente, rimanere bloccato in autostrada per un tempo uguale o superiore ad un'ora comporta una percezione di disagio significativa.

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

2.4.1 Contenuti del Documento

La **Misura 8-ter** proposta in consultazione declina le caratteristiche del sistema unico e integrato di rimborso del pedaggio agevolmente accessibile, in maniera non discriminatoria, a tutte le categorie di utenti, consentendo altresì di verificare, a posteriori, il corretto operato del concessionario.

Le **Misure 8-ter.2 e 8-ter.3** descrivono la procedura di rimborso, differenziate a seconda della modalità di pagamento utilizzata e alla registrazione o meno alla App unica.

Per gli utenti registrati tramite applicazione mobile 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; per gli utenti che pagano con carta bancaria registrata prima del viaggio viene garantita l'automaticità del rimborso, che, pertanto, non è subordinato ad alcuna previa richiesta.

La richiesta di liquidazione è, 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.

È stato, inoltre, differenziato 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**).

La **Misura 8-ter.3**, specifica, tra l'altro, che all'atto della richiesta deve essere rilasciata apposita ricevuta o comunicato un codice univoco.

È stata proposta, altresì, 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.

In correlazione a tale previsione, la **Misura 14.8** dispone, tra l'altro, 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**) e l'utente potrà avanzare un reclamo in proposito entro 12 mesi dal viaggio.

La Misura **8-ter.4** dispone, a carico dei concessionari, l'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.

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. Si rammenta, inoltre, 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).

2.4.2 Sintesi delle osservazioni alla Misura 8-ter

In via generale, U.Di.Con accoglie con favore le novità introdotte dall'Autorità in materia di modalità di rimborso, le quali risultano nel complesso adeguate. Secondo l'associazione, tuttavia i rimborsi 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. Inoltre, al fine di migliorare l'efficienza, suggerisce l'adozione di modalità standardizzate di scambio dei dati tra sistemi, l'implementazione di un monitoraggio dei rimborsi, la cumulazione automatica dei piccoli importi e un'archiviazione digitale sicura integrata con la gestione dei reclami. In proposito, evidenzia che l'armonizzazione dei protocolli tra operatori dovrà essere oggetto di attenzione in fase applicativa. Tali soluzioni permetterebbero di ridurre i tempi di elaborazione, garantire maggiore trasparenza e offrire un'esperienza più fluida e soddisfacente per i consumatori.

In merito alla predisposizione di un sistema unico e integrato di rimborso del pedaggio di cui alla **Misura 8-ter.1**, ITP ribadisce la necessità di un coordinamento di tutto il comparto autostradale; mentre Alto Adriatico osserva che i tempi di attivazione della App unica di comparto sono al di fuori del controllo e del potere decisionale del concessionario, in quanto strumento sviluppato a livello di settore attraverso AISCAT. In mancanza della App unica, anche la previsione relativa all'adeguamento delle eventuali applicazioni mobili dei concessionari comporterebbe tempi di sviluppo ed implementazioni non compatibili con le tempistiche indicate, nonché investimenti su un adeguamento destinato ad essere successivamente soppiantato dalla App unica. In assenza della App unica risulta comunque impossibile la gestione dei percorsi interconnessi (da agosto 2026). Infine, in assenza di strumenti di comparto, la gestione delle richieste e degli utenti aventi automatico diritto (telepedaggio e carte) dovrebbe avvenire manualmente, con lo sviluppo in proprio di specifici algoritmi, con - dati gli ingenti volumi simulati - un impatto organizzativo di elevata entità, tenuto conto anche della necessità di rispettare i tempi prescritti per la gestione delle pratiche.

Con riguardo alla **modalità di erogazione dei rimborsi e alle relative tempistiche** di cui alla **Misura 8-ter.2**, un utente propone l'introduzione di riduzioni tariffarie automatiche per le tratte interessate da cantieri strutturali e di lunga durata, senza necessità di richiesta individuale da parte dell'utente. L'associazione Robin rileva che la riduzione della soglia minima di accredito da 1 euro a 0,50 euro e la riduzione dei tempi massimi di rimborso da 10 a 7 giorni potrebbero migliorare la tempestività e la percezione di efficienza

del sistema da parte dell'utente, evitando che rimborsi di modesta entità non siano erogati. Federconsumatori chiede di eliminare il limite minimo di € 1, ovvero, in alternativa, di introdurre una modalità di "accumulo" degli indennizzi, in modo tale da non penalizzare gli utenti coinvolti sporadicamente in ritardi e non indennizzati a causa della esiguità del rimborso calcolato. Chiede, inoltre, l'introduzione del rimborso a mezzo assegno postale per consentire l'incasso anche ai pochi utenti privi di conto corrente bancario intestato. Inoltre, al fine di evitare che, in fase applicativa, le somme finiscano per poter essere utilizzate solo per pagare nuovi transiti, U.Di.Con chiede di precisare che il credito elettronico possa essere liquidato. La Regione Liguria ritiene non sufficientemente chiaro il momento, ragionevolmente il più vicino/coincidente possibile con l'uscita al casello, in cui l'utente riceve dal concessionario le informazioni inerenti al viaggio, necessarie per consentirgli di rendersi conto della sussistenza dei presupposti per richiedere il rimborso. Al contempo, osserva che anche il concessionario dovrebbe comunicare il prima possibile all'utente l'avvenuta maturazione del diritto al rimborso.

Con riferimento alle tempistiche per la corresponsione dei rimborsi, il gruppo ASTM, il gruppo ASPI, Milano-Serravalle, Strada dei Parchi, Brebemi, CAV ritengono siano eccessivamente stringenti rispetto alle attività tecniche necessarie per il corretto processamento dei relativi dati. Riterrebbero, pertanto, necessario procedere ad una rimodulazione dei termini in questione secondo tempistiche reputate sostenibili dal comparto, introducendo una differenziazione degli stessi a seconda che il transito sia "regolare" (ossia completo di tutti i dati necessari all'individuazione del tragitto), ovvero "irregolare" (ossia difettante di uno o più dati, es: origine e/o destinazione), come di seguito proposto:

- "transiti regolari": il rimborso è notificato agli utenti registrati tramite la App unica entro 20 giorni dall'effettuazione del viaggio, ed accumulato quale credito elettronico, da erogare al raggiungimento dell'importo minimo di 1 Euro: a) in caso di utilizzo di sistemi di telepedaggio, a mezzo bonifico sulle coordinate bancarie indicate all'atto della registrazione alla App unica, entro i successivi 10 giorni; b) in caso di pagamento tramite la carta bancaria, a mezzo bonifico sulle coordinate bancarie indicate all'atto della registrazione alla App unica, entro i successivi 10 giorni; c) negli altri casi, su richiesta dell'utente, a mezzo bonifico sulle coordinate bancarie indicate all'atto della richiesta, entro 20 giorni dalla richiesta stessa;
- "transiti irregolari": il rimborso è notificato agli utenti registrati tramite la App unica entro 45 giorni dall'effettuazione del viaggio, ed accumulato quale credito elettronico, da erogare al raggiungimento dell'importo minimo di 1 Euro: a) in caso di utilizzo di sistemi di telepedaggio, a mezzo bonifico sulle coordinate bancarie indicate all'atto della registrazione alla App unica, entro i successivi 15 giorni; b) in caso di pagamento tramite la carta bancaria, a mezzo bonifico sulle coordinate bancarie indicate all'atto della registrazione alla App unica, entro i successivi 15 giorni; c) negli altri casi, su richiesta dell'utente, a mezzo bonifico sulle coordinate bancarie indicate all'atto della richiesta, entro 30 giorni dalla richiesta.

In senso analogo, con riferimento alle tempistiche per la notifica del rimborso, Pedemontana Lombarda rileva che il termine di 10 giorni indicato non è praticabile dai concessionari ai quali, per via del sistema di esazione senza barriere, il pedaggio può essere corrisposto in modo differito, entro i 15 giorni successivi alla data di transito. Di conseguenza, prima di provvedere alla notifica del rimborso, sarà necessario

attendere 16 giorni dalla data di transito per verificare che l'utente abbia provveduto al pagamento del pedaggio. Inoltre, sarà necessario garantire, oltre il 16° giorno, almeno ulteriori 5 giorni per l'attività di riconciliazione contabile. Solo a valle delle suddette attività di riconciliazione contabile, in caso di accertamento positivo dell'intervenuto pagamento del pedaggio entro il termine stabilito si potrà provvedere alla notifica dell'eventuale rimborso. Per le medesime ragioni non risultano congrui i termini di cui alle **lett. a)**⁵² e **b)**⁵³. Anche le tempistiche di rimborso previste per gli utenti non registrati (lett. c) appaiono inadeguate rispetto alle attività tecniche necessarie per il loro corretto processamento, necessitando di almeno 30 giorni di tempo dalla data di transito per l'espletamento di tutte le attività connesse alla gestione della richiesta di rimborso⁵⁴.

Con riferimento alla modalità di erogazione del rimborso in caso di utilizzo di sistemi di telepedaggio di cui alla Misura 8-ter.2, lett. a), ad avviso del gruppo ASPI occorre necessariamente coinvolgere i fornitori

⁵² In proposito, il concessionario rileva che “è necessario effettuare degli approfondimenti con i fornitori dei servizi di telepedaggio e provvedere alla progettazione e integrazione dei flussi informatici con un notevole dispendio di tempo, in quanto occorrerà intervenire preventivamente sulla documentazione contrattuale che attualmente disciplina, anche dal punto di vista tecnico, i rapporti tra Concessionaria e Fornitore del servizio di telepedaggio. Inoltre, occorrerà valutare come [rendere compatibili] i flussi informativi in argomento con quelli deputati all'applicazione degli sconti, ivi inclusi quelli di natura istituzionale. Nel merito di tale ultimo aspetto, qualora venisse notificato il rimborso prima dell'elaborazione dello sconto sul pedaggio, si correrebbe il rischio di calcolare una percentuale di rimborso sul pedaggio lordo sconto con un guadagno ingiustificato per l'utente. A tale proposito, si rappresenta che attualmente gli sconti praticati da molte concessionarie operano su soglie predefinite da maturare nell'arco di un mese solare. Di conseguenza, prima di 10 giorni decorrenti dal mese successivo a quello di attribuzione dello sconto è impossibile valutare il diritto al rimborso”.

⁵³ L'operatore osserva che “si potrebbe ipotizzare un termine di almeno 21 giorni dalla data di transito. Inoltre, si presuppone che, tale meccanismo, in fase di registrazione sull'App Unica, preveda anche la registrazione della targa del veicolo da parte dell'utente. Poiché la proprietà dei veicoli può mutare nel corso del tempo, in caso di mancato aggiornamento dei dati da parte dell'utente, si potrebbe correre il rischio di accreditare il rimborso all'utente non avente titolo. Tale ultima osservazione non tiene conto, inoltre, del fatto che un utente potrebbe registrare sull'App Unica anche targhe che non sono nella legittima disponibilità dello stesso alla data di transito, esponendo il sistema ad eventuali truffe da parte di malintenzionati. Si aggiunga che, nel caso di Autostrada Pedemontana lombarda, il pagamento differito del pedaggio può essere effettuato con carta in assoluto anonimato. Pertanto, non sempre c'è corrispondenza tra titolare della carta e legittimo possessore del mezzo. L'assenza di tale corrispondenza univoca, oltre ad esporre il sistema a tentativi di truffa, potrebbe limitare/pregiudicare la possibilità di effettuare un accredito automatico del rimborso”.

⁵⁴ A tale proposito, si osserva che il processo di verifica della documentazione attestante il legittimo diritto al rimborso, nel caso di Autostrada Pedemontana Lombarda, dove il pagamento può essere effettuato in modo differito e in completo anonimato (entro i 15 giorni successivi alla data di transito), potrebbe risultare particolarmente gravoso dal momento che il concessionario, oltre ad acquisire apposita istanza da parte del richiedente, dovrebbe verificare l'attestazione di avvenuto pagamento del pedaggio, la titolarità dell'utente a richiedere il rimborso, accertando, altresì, qualora quest'ultimo non fosse il proprietario del veicolo transitato, la sussistenza di apposito titolo all'utilizzo legittimo del veicolo nonché eventuale delega necessaria per la formalizzazione della richiesta di rimborso per conto altrui. Inoltre, tale modalità impatta la concessionaria in maniera fortemente negativa, in quanto: i) è tenuta a sostenere i costi dei bonifici bancari (commissioni bancarie italiane ed estere) - e nella fattispecie della scrivente è particolarmente impattante in quanto i finanziamenti sottoscritti nella fase di costruzione, come quella di APL, non permettono la differenziazione degli istituti bancari; ii) è tenuta a sostenere ulteriori costi aziendali a vario titolo per la realizzazione di una struttura interna (anche in termini di processi e software) che possa rispondere alle differenti richieste di rimborso.

dei servizi di telepedaggio in quanto la frequenza di invio dei flussi informativi da parte del concessionario dipende dall'infrastruttura tecnica messa a disposizione. Riferisce, inoltre, che l'erogazione del rimborso da parte dei *service provider* di telepedaggio non è attualmente previsto in nessuna delle attuali forme contrattuali, sarebbe, pertanto, necessario stipulare degli accordi specifici. Inoltre, l'interfaccia tecnica tra i concessionari ed i fornitori di telepedaggio dovrebbe essere unica e standardizzata. Con riguardo alle tempistiche per la trasmissione dei flussi informativi, considera il termine di 5 giorni, proposto nella citata misura, troppo limitato in reazione ai tempi di consolidamento dei dati sui transiti da parte del concessionario, ai tempi di fatturazione dei *service provider* SET e dei Legacy Telepass e a quelli di elaborazione da parte dei sistemi bancari. Consiglia, pertanto, un periodo di accumulo più ampio.

Con riguardo al rimborso su carta di credito di cui alla Misura 8-ter.2, lett. b), il gruppo ASPI osserva che il sistema richiede di registrare sulla App la targa ma non la carta, pertanto, il rimborso sarà effettuato sulla carta con cui è stato effettuato il pagamento del pedaggio (un rimborso di un pagamento digitale deve essere obbligatoriamente legato ad una transazione iniziale e alla carta che lo ha generato). Lo stesso cliente potrà pagare con più carte nel tempo ma l'eventuale rimborso del transito avverrà sulla singola transazione iniziale di riferimento. Considerando la mole di clienti che potrebbe registrarsi ed i vari sistemi IT che intercorrono tra la registrazione ed il pagamento del rimborso, comprensivo dei tempi dei sistemi bancari non legati alla concessionaria, il gruppo ASPI riterrebbe utile raggruppare i rimborsi in un periodo di accumulo più ampio dei 5/10 giorni indicati. Inoltre, per l'esperienza maturata nell'iniziativa *cashback*, propone, per esempio, 4 periodi di accumulo all'anno.

ITP richiede di chiarire le tempistiche e le modalità di erogazione dei rimborsi in relazione ad eventuali cumuli e alla prescrizione del credito, anche avuto riguardo ai flussi informativi tra concessionari autostradali e alla competenza del rimborso. A tal fine propone di valutare l'utilizzo esclusivo dell'App unica.

Alto Adriatico rileva che la misura è implementabile soltanto con lo sviluppo dell'App unica di comparto e che l'orizzonte temporale per la realizzazione di essa non è compatibile con quanto stabilito dalla delibera in consultazione. Inoltre, le tempistiche previste per la corresponsione dei rimborsi, in particolare quelle inerenti ai transiti residui, di cui alla Misura 8-ter.2, lettera c), avvenuti senza utilizzo di telepedaggio o carta bancaria, appaiono troppo stringenti rispetto alle attività tecniche necessarie per il corretto processamento dei relativi dati. In proposito rammenta che dovrebbe valutarsi anche l'impatto sui contratti esistenti con i *service provider* di telepedaggio (implementazione di flussi informativi per segnalazione degli eventi che generano rimborso). In generale, ritiene che, come per altre forme di rimborso, debba valere il concetto della richiesta di erogazione da parte degli aventi diritto, opportunamente informati, in luogo dell'automatismo previsto dalle misure in consultazione.

In senso analogo, Brennero rileva che un sistema così proposto risulta realizzabile solo con il coinvolgimento di tutti i soggetti interessati, quali concessionari, *service provider* e gestori di carte bancarie. Inoltre, tale sistema non terrebbe conto di complesse attività di scambio dati e di modifiche ad accordi contrattuali e convenzionali in essere richiedenti tempistiche di realizzazione assolutamente incompatibili con quanto previsto dalla Misura 14.5, e che potranno essere definite solo a seguito della definizione degli accordi e delle procedure operative con tutti i soggetti coinvolti.

Sistrasb riferisce di non partecipare, ad oggi, al processo di trasmissione delle informazioni per la realizzazione dell'App unica di comparto e che la notifica all'utente viene effettuata tramite e-mail dal gestore unico del servizio. Ricorda poi che il traforo non implementa un sistema di telepedaggio e che non aderisce, ad oggi, all'App unica di comparto, il rimborso, pertanto, viene effettuato tramite bonifico bancario da parte del gestore unico il quale, gestisce e conserva i dati e, entro 10 giorni, risponde al reclamo come previsto dalla Carta dei servizi.

Con riferimento ai canali di invio della richiesta di rimborso di cui alla **Misura 8-ter.3**, la Camera di commercio di Pistoia-Prato segnala l'opportunità che il numero di telefono dedicato sia gratuito, dandone specifica indicazione nel documento. Inoltre, suggerisce di indicare le conseguenze cui il concessionario va incontro in caso di mancato rispetto del termine di 20 giorni entro il quale comunicare all'utente l'esito della richiesta di rimborso. In proposito, l'associazione Robin osserva che l'obbligo di un canale telematico di facile utilizzo – senza necessità di PEC o firma digitale (es. form *on-line* con inserimento del numero del biglietto o targa) – potrebbe ridurre le barriere all'accesso al diritto di rimborso per gli utenti occasionali e meno digitalizzati.

In proposito, il gruppo ASTM, il gruppo ASPI, Milano-Serravalle, Strada dei Parchi, Brebemi, CAV, Alto Adriatico evidenziano che anche le tempistiche di rimborso, previste alla citata Misura 8-ter.3 per gli utenti non registrati appaiono non adeguate rispetto alle attività tecniche necessarie per il loro corretto processamento. Per la fattispecie in questione, inoltre, la problematica è accentuata dalla necessaria ricostruzione e verifica del tragitto dichiarato dall'utente che il concessionario dovrebbe eseguire in mancanza di dati già inseriti nei propri sistemi (a differenza di quanto avviene nei casi di utenti registrati). Il gruppo ASTM osserva poi che per tutti i casi in cui non vengano utilizzate modalità elettroniche di esazione (telepedaggio, carte di pagamento), e quindi la dichiarazione dei dati relativi al transito autostradale sia lasciata all'utente, dovrebbe venire espressamente menzionato nella delibera il necessario requisito della presentazione da parte dell'utente di idoneo titolo di viaggio, in mancanza del quale non sarà possibile procedere a eventuali rimborsi; senza il titolo di viaggio verrebbe, infatti, a mancare qualsivoglia prova dell'avvenuto transito. In senso analogo anche il gruppo ASPI, che specifica, tra l'altro, che attraverso il numero telefonico non sarebbe possibile verificare la titolarità del richiedente e dunque legittimare e tracciare la richiesta. Per poter effettuare una richiesta di rimborso da utente non registrato (sul sito *web*) sarebbe necessario comunque verificare la titolarità del richiedente, tenendo conto che questi sistemi di verifica dei documenti non sono *real time*. Inoltre, se il documento di identità non venisse riconosciuto, il cliente non sarebbe registrato e dovrebbe ripetere nuovamente la richiesta ripartendo da zero, con una esperienza di utilizzo non ottimale.

Secondo Alto Adriatico, in ogni caso, l'impatto organizzativo (anche per lo sviluppo di un *software* di registrazione di tutte le richieste di rimborso pervenute nonché il cumulo dei rimborsi dovuti, oltretutto in termini di risorse umane per la gestione di un sistema così complesso) per governare tutte le richieste che potrebbero essere avanzate - anche da chi non ha alcun diritto di rimborso - appare estremamente gravoso. Pedemontana Lombarda evidenzia che la richiesta in argomento presuppone una duplicazione di servizi rispetto all'App unica, e dunque una duplicazione di costi. Come già emerso in sede di analisi relative all'erogazione di altri servizi previsti dalla delibera n. 132/2024, sarebbe meno oneroso

condividere preliminarmente le progettualità relative all'App unica per poi importarle sul sito *web* e App dei singoli concessionari e non il contrario. Nello stesso senso anche ITP che osserva che, a prescindere dal canale utilizzato dall'utente, la richiesta dovrebbe essere inoltrata ad un sistema centralizzato di comparto, in quanto il singolo concessionario non è in grado di quantificare i rimborsi maturati su altre competenze.

In riferimento alla **Misura 8-ter.4**, Milano-Serravalle, Strada dei Parchi, Brebemi, CAV, Alto Adriatico i concessionari del gruppo ASTM evidenziano che la misura richiederebbe la presenza di sistemi di gestione *software* imponenti per poter trattare 24 mesi di dati con il dettaglio necessario.

2.4.3 Valutazioni

Con riguardo alle previsioni relative alle tempistiche e modalità di erogazione dei rimborsi, le osservazioni pervenute dalle associazioni degli utenti e dai concessionari evidenziano esigenze che vanno in senso opposto.

Conseguentemente, si ritiene che la proposta formulata dall'Autorità, che si pone quale contemperamento di tali contrapposte esigenze, possa essere confermata con i seguenti interventi alla Misura 8-ter.2:

- viene prolungato a 20 giorni il termine per la notifica del diritto al rimborso, per tenere conto, nei percorsi interconnessi, delle tempistiche con le quali il concessionario viene a conoscenza del transito, qualora l'ingresso e/o l'uscita dell'utente non avvenga sulla propria rete;
- viene precisato che il termine decorre dalla data di regolarizzazione (tramite il pagamento o l'individuazione degli elementi mancanti) del transito (per tenere conto dei transiti cosiddetti "irregolari").

Per quanto attiene alla carta bancaria, si fa rilevare che la **lettera b) della Misura 8-ter.2**, fa già riferimento alla carta utilizzata per il pagamento.

Si precisa, altresì, con riguardo alla **Misura 8-ter.2**:

- che la formulazione della Misura consente ai concessionari, per gli utenti registrati all'App unica ai fini del rimborso, di disciplinare il processo di registrazione⁵⁵, nel rispetto della normativa *privacy*, per quanto attiene all'identificazione dell'utente e del veicolo e, successivamente, all'accertamento del transito
- nel riferirsi all'erogazione del rimborso, la formulazione utilizzata non può che riguardare, per quanto riguarda il bonifico o carta bancaria, la disposizione di pagamento da parte del concessionario (che deve avvenire entro 5 giorni) e non già il momento in cui l'utente riceve effettivamente il rimborso (che potrebbe essere successivo, in relazione alle tempistiche dei circuiti bancari).

⁵⁵ Analogamente, ad esempio, a quanto avviene relativamente al Cashback ASPI, punto 5.2.2.2.1 dei Termini e condizioni d'uso dell'app e del sito Muovy (<https://www.autostrade.it/it/muovy/cashback/termini-condizioni> , data ultima consultazione: 11 novembre 2025).

Anche per quanto attiene alle modalità di rimborso su richiesta di cui alla Misura 8-ter.3, si precisa che il concessionario potrà realizzare il proprio sistema avendo cura di richiedere all'utente tutte le informazioni necessarie (ma non ridondanti) ad una pronta ed efficace gestione della richiesta, ivi inclusa la ricevuta, o altro documento, che attesti l'effettuazione del viaggio e il pagamento del pedaggio per un determinato percorso.

Si conferma, altresì, l'esigenza di conservazione dei dati per consentire all'utente (e, se del caso, all'Autorità) di verificare il corretto operato del concessionario, fermo restando il limite di tempo fissato per la richiesta di chiarimenti (12 mesi dal viaggio).

Per tenere conto, inoltre, della necessità di sviluppare procedure di scambio dei dati tra i soggetti coinvolti (compresi i gestori dei servizi di pedaggio), nonché di risolvere eventuali criticità applicative, si segnala un allungamento dei termini inizialmente previsti per l'attuazione delle Misure (cf. **Misura 14.5**).

Circa le osservazioni formulate con riguardo allo sviluppo dell'App unica di comparto⁵⁶, le funzionalità correlate all'erogazione dei rimborsi potranno essere implementate entro il termine desumibile dalla **Misura 14.5**.

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

2.5.1 Contenuti del Documento

Il Documento formula proposte di modifica alla **Misura 14.4** dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024), relativamente alle modalità di contabilizzazione dei costi sostenuti per: a) costi di gestione; b) indennizzi a utenti; c) rimborsi di cui alla Misura 8-bis.1; d) rimborsi di cui alla Misura 8-bis.8, nonché alla possibilità, da parte del concessionario, di recupero in tariffa degli stessi.

La **Misura 14.5** conferma il recepimento delle misure in apposito atto aggiuntivo alla concessione, individuando, tuttavia, 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 (1° aprile 2026), o che richieda il coordinamento operativo tra più concessionari (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 unica⁵⁷ non dovessero ancora essere state

⁵⁶ Da rendere disponibile, per quanto riguarda tutte le altre funzionalità previste, nelle tempistiche di cui alla Misura 14.2, lett. b), dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024.

⁵⁷ 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*

implementate, potrà avvenire tramite l'applicazione mobile già eventualmente in uso da parte del concessionario o, in mancanza, tramite apposita sezione del sito *web*.

A tal proposito, nella Relazione illustrativa pubblicata contestualmente alla delibera n. 160/2025 si è precisato che in fase di prima attuazione, e quindi per i percorsi *p* il cui punto di ingresso e di uscita insiste su tratte gestite dal medesimo concessionario (**Misura 14.5, lett. a**), 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.

Con la **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 momento dell'approvazione delle Misure. Il recupero avviene riducendo progressivamente la percentuale di oneri recuperabili limitatamente ai primi 5 anni di applicazione (decorrenti dalle tempistiche previste al punto 5). La Misura esplicita che 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 4.4⁵⁸, e (iv) di aver posto in essere tutte le azioni di propria competenza per la risoluzione del blocco.

La **Misura 14.9** posta in consultazione prefigura alcuni specifici oneri informativi del concessionario nei confronti dell'Autorità, a cadenza annuale, ai fini del monitoraggio continuo, 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.

2.5.2 Sintesi delle osservazioni alle modifiche della Misura 14

I concessionari del gruppo ASTM, Brebemi e Brennero evidenziano che qualsiasi meccanismo di rimborso non potrà essere attuato in assenza della formalizzazione degli atti aggiuntivi alla vigente convenzione con il concedente e, conseguentemente, ritengono che i **termini di attuazione** prospettati dalla Misura 14.2 lettere a) e b) non potranno essere rispettati in quanto le tempistiche non sono definibili in anticipo rispetto agli accordi. Ritengono, pertanto, che nel provvedimento finale debbano essere previste

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".

⁵⁸ Afferenti, nello specifico, agli eventi in atto, sul percorso prescelto, che determinano variazioni del tempo di percorrenza, nonché agli eventi perturbativi.

tempistiche congrue rispetto a tali esigenze. Più precisamente, secondo i concessionari del gruppo ASTM, del gruppo ASPI, Pedemontana Lombarda, Milano-Serravalle, Strada dei Parchi, Brebemi, CAV, Alto Adriatico, sussiste ad oggi un'oggettiva impossibilità di implementazione degli strumenti tecnologici, a livello di intero comparto autostradale, nei tempi previsti⁵⁹, ciò anche in considerazione della differenza strutturale tra sistemi che prevedono tratte chiuse, semi chiuse e aperte (anche interconnesse fra loro). Evidenziano, inoltre, la necessità di prevedere specifici investimenti da parte dei singoli concessionari quali dovranno essere riconosciuti dai rispettivi concedenti in sede di approvazione dei relativi PEF

I concessionari del gruppo ASPI e del gruppo ASTM propongono, conseguentemente, l'avvio di un periodo di prima applicazione del nuovo sistema di rimborso di durata non inferiore a 18/24 mesi, anche al fine di garantire il necessario coinvolgimento del concedente e dell'intero comparto e valutare gli impatti della nuova regolazione rispetto a tutti gli *stakeholder* coinvolti, così fornendo elementi per il possibile affinamento del modello, a garanzia della sostenibilità ed efficacia del sistema. Ciò successivamente, ad avviso del gruppo ASPI, ad una prima fase di necessaria implementazione delle misure durante la quale dovrebbe applicarsi la clausola di piena recuperabilità in tariffa degli effetti del sistema di rimborso, che la delibera n. 160/2025 limita invece al primo anno.

In considerazione di quanto segnalato, il gruppo ASPI, il gruppo ASTM, Alto Adriatico, CAV, Brebemi, Milano-Serravalle, e Pedemontana Lombarda richiedono l'istituzione di un tavolo tecnico permanente costituito dall'Autorità, dagli Enti concedenti, dai concessionari e dall'associazione di settore (Aiscat), onde individuare, nel corso del periodo di prima applicazione, eventuali necessari correttivi e affinamenti volti a rendere il modello pienamente rispondente alle caratteristiche del trasporto autostradale e dei diritti minimi degli utenti, nonché, come rilevato da Alto Adriatico, di arrivare alla individuazione dei requisiti definitivi in concomitanza all'attivazione della App unica di comparto.

Per contro, U.Di.Con ritiene auspicabile 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.

Federconsumatori chiede, invece, 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 che prevedono il coinvolgimento almeno annuale delle medesime associazioni in sede di monitoraggio del servizio ed adeguamento dello stesso alla quantità e qualità resa all'utenza. In proposito, segnala, poi, la necessità di prevedere 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.

⁵⁹ Sul punto, Alto Adriatico precisa che – in attesa dell'APP unica che avrà tempi più lunghi rispetto alle tempistiche prospettate dalla delibera – la concessionaria dovrà dotarsi dal 1° aprile 2026 di un sistema proprio che comprende: un algoritmo di calcolo ancorché limitato a OD interne, un sistema di notifica e di archiviazione, una struttura organizzativa per gestire le singole pratiche - potenzialmente caratterizzate da volumi molto elevati nel caso della scrivente - dalla notifica/richiesta fino al pagamento, con parte dei costi sostenuti per queste implementazioni potenzialmente non coerenti con la successiva realizzazione della APP unica. In ogni caso, in assenza di APP unica, "non si comprende come possano essere gestiti i percorsi interconnessi dal 1° agosto 2026".

In riferimento alle **modifiche alla Misura 14.4**, U.Di.Con condivide l'implementazione delle categorie introdotte, che distinguono in modo chiaro tra costi di gestione, indennizzi e rimborsi agli utenti, migliorando la trasparenza contabile. Con specifico riguardo alle **lettere c) e d)**, la Regione Liguria ritiene non sufficientemente chiara la distinzione giuridica tra la fattispecie dei rimborsi da cantiere e quella dei rimborsi per blocco del traffico. A tal proposito prende in considerazione l'ipotesi in cui sia presente un cantiere nell'area interessata dal blocco. Inoltre, ritiene eccessivamente elevate le soglie minime di durata del blocco, di cui alla Misura 8-bis.8, superate le quali si configura il rimborso.

Sul punto, Pedemontana Lombarda specifica che tutta la reportistica che sarà necessaria per adempiere alla delibera comporta dei costi a vario titolo per la realizzazione di una struttura interna (anche in termini di processi e *software*), non considerati nel PEF oltre che nelle previsioni formulate al fine dell'ottenimento dei finanziamenti per la costruzione della seconda parte dell'autostrada. Con particolare riferimento ai punti c) e d) della misura in parola, il riconoscimento nell'ambito della dinamica tariffaria solo in misura parziale non pare proporzionato ai costi che la società deve sostenere, sia per gli aspetti tipicamente di manutenzione dell'infrastruttura che della reportistica conseguente.

Sistrasb evidenzia che, nel suo caso, il gestore unico registra tutti i reclami, con relativa causale ed i relativi importi; quindi, è teoricamente possibile contabilizzare separatamente gli importi dei reclami secondo quanto richiesto; mentre per quanto riguarda invece le modalità di recupero degli indennizzi queste sono totalmente demandate alle decisioni del gestore unico.

Brennero esprime dubbi sulle modalità con le quali possa avvenire l'eventuale recupero degli importi tramite il pedaggio non essendo il proprio sistema tariffario definito sulla base della regolazione dell'Autorità. Anche Sistrasb precisa di non avere controllo nella definizione delle tariffe di pedaggio, applicate solo per il transito del traforo del Gran San Bernardo e fissate nella concessione di esercizio nel 1964 nelle valute dei due paesi (euro e franchi svizzeri). Nel corso degli anni il concedente per il tramite della Commissione Mista Italo Svizzera – creata in attuazione della Convenzione Italo Svizzera del 1958 – ha variato in parte le categorie delle tariffe senza però variarne il meccanismo di adeguamento. Tale meccanismo consente di adeguare le tariffe solamente alla variazione del tasso di cambio fissato tra le due valute (oltre una soglia prefissata) e all'inflazione (valore medio dell'adeguamento).

Con riguardo all'**allocazione dei costi sostenuti** per l'erogazione dei rimborsi e per la gestione del relativo meccanismo di cui alla Misura 14.5, la Regione Liguria osserva che occorre traslare pienamente il rischio operativo in capo ai concessionari; ritiene, pertanto, che sia gli importi erogati a titolo di rimborso, che costi di gestione amministrativa del sistema (inclusi i costi correlati agli accrediti, alla gestione dei reclami e degli eventuali contenziosi) debbano rimanere interamente a carico di questi. In senso analogo, un utente ha manifestato forte perplessità circa la possibilità recupero in tariffa degli importi corrisposti a titolo di rimborso, in quanto, osserva, in questo modo si assimila il pedaggio ad un importo comunque dovuto, mentre nella sostanza esso dovrebbe rappresentare il corrispettivo di un servizio di qualità adeguata. Suggerisce, a tal fine, di introdurre un divieto o una forte limitazione alla possibilità per i concessionari di scaricare sugli utenti, tramite aumenti futuri del pedaggio, i mancati ricavi derivanti dai rimborsi per disservizi.

Con specifico riferimento alla **Misura 14.7**, che introduce una deroga temporanea alla non recuperabilità dei costi per i rimborsi, l'associazione Robin propone di prevedere un tetto massimo di recupero che vada dall'80% al 20%, limitare tale possibilità nel tempo (solo per 4 anni) e prevedere che il recupero possa avvenire solo attraverso i pedaggi "aggiuntivi" ai sensi della direttiva (UE) 2022/362⁶⁰ per mezzi pesanti inquinanti. Ciò al fine di evitare che i costi dei rimborsi agli utenti vengano nuovamente trasferiti sugli stessi tramite l'aumento dei pedaggi. In proposito, l'associazione rammenta che l'Italia è stata deferita alla Corte di Giustizia dell'Unione Europea per il mancato recepimento di tale direttiva, che modifica la disciplina europea sulla riscossione dei pedaggi per l'utilizzo delle infrastrutture stradali da parte dei veicoli commerciali (pesanti)⁶¹. Entro tale quadro, ritiene essenziale che i meccanismi di rimborso non diventino un pretesto per incrementare artificialmente i pedaggi, in contrasto con i principi di trasparenza, proporzionalità e corretta internalizzazione dei costi previsti dalla normativa europea. Analoga considerazione è svolta da un utente, che rileva che, se i rimborsi riconosciuti agli utenti per i rallentamenti dovuti ai cantieri possono essere compensati in anni successivi tramite aumenti tariffari, il rischio industriale e organizzativo legato ai lavori viene, di fatto, ribaltato sulla collettività. Il concessionario non sarebbe, pertanto, realmente incentivato a ridurre la durata e l'impatto dei cantieri, perché i mancati introiti possono essere recuperati in un secondo momento.

Ancora con riguardo alla deroga di cui alla Misura 14.7, U.Di.Con esprime parere contrario, rilevando che 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. Quanto al recupero dei rimborsi per blocco del traffico, osserva la nozione di forza maggiore non può estendersi a fenomeni meteo, anche intensi e, tali eventi devono essere considerati prevedibili e gestiti, a meno che non si tratti di vere e proprie calamità naturali.

Brescia-Padova non condivide l'impostazione che pone integralmente a carico del gestore, a partire dal sesto anno, gli importi dei rimborsi anche per le concessioni in essere e auspica una revisione che assicuri la neutralità economica della misura rispetto all'equilibrio della concessione. Il gruppo ASTM, il gruppo ASPI, Pedemontana Lombarda, Milano-Serravalle, Strada dei Parchi, Brebemi, CAV, Alto Adriatico rilevano che 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 e adeguati finalizzati al mantenimento dell'equilibrio contrattuale. Tanto premesso, pur comprendendo la volontà di introdurre un meccanismo di ristoro per i disagi subiti dagli utenti a seguito di cantierizzazioni, i concessionari propongono di prevedere la possibilità di totale recupero, da parte degli stessi, degli importi relativi ai rimborsi concessi per un periodo di due anni dalla data di stipula dell'atto aggiuntivo con il concedente, durante il quale procedere alla individuazione - in apposito tavolo di confronto tra operatori del settore, Autorità e concedente - delle specifiche casistiche in cui le cantierizzazioni possano oggettivamente

⁶⁰ Direttiva (UE) 2022/362 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 febbraio 2022 che modifica le direttive 1999/62/CE, 1999/37/CE e (UE) 2019/520 per quanto riguarda la tassazione a carico di veicoli per l'uso di alcune infrastrutture.

⁶¹ Tale direttiva, entrata in vigore il 25 marzo 2024, impone agli Stati membri di garantire una corretta imputazione non solo dei costi infrastrutturali, ma anche dei cosiddetti "costi esterni", legati in particolare alle emissioni e all'inquinamento.

generare una responsabilità del concessionario con conseguente non recupero dei rimborsi da parte di quest'ultimo.

I concessionari del gruppo ASTM, Pedemontana Lombarda, Milano-Serravalle, Strada dei Parchi, Brebemi, CAV, evidenziano che l'impostazione della **Misura 14.8** e più in generale, un meccanismo di rientro degli importi relativi ai rimborsi da cantiere limitato, con una logica decrescente che garantisce un pieno recupero per il solo primo anno dall'entrata in vigore della nuova regolazione, e limitandosi a far salve successive ed ipotetiche valutazioni del soggetto concedente rispetto alle vigenti norme in materia di disposizioni/regolazione sopravvenute, non risulta condivisibile, perché, tra l'altro, l'istallazione dei cantieri è imprescindibile ai fini del corretto svolgimento di tali funzioni, e, rappresentando l'attuazione di un obbligo, non può al contempo determinare una penalizzazione e, in assenza di responsabilità.

Inoltre, anche secondo il gruppo ASPI, Pedemontana Lombarda e Milano – Serravalle, Strada dei Parchi, Brebemi, CAV e Alto Adriatico il principio di non poter recuperare a priori i rimborsi derivanti da fattispecie che si ricollegano all'impossibilità di gestire o influenzare le tempistiche relative alle situazioni di traffico bloccato nelle quali è previsto un intervento di soggetti terzi prodromico alla risoluzione dell'evento, nonché la collocazione di una responsabilità "oggettiva" per l'evento in capo al concessionario che traspare dalla formulazione del testo attuale, rappresentano elementi ulteriormente peggiorativi rispetto alle criticità precedentemente espresse. D'altro canto, i fattori esimenti che l'operatore potrebbe far valere al fine di evitare l'addossamento dei rimborsi a proprio carico risulterebbero, per come espressi, di difficile dimostrazione data la loro indeterminatezza e generalità.

Con riguardo alla comunicazione della quota parte dei rimborsi per cui richiedere il riconoscimento tramite il pedaggio, di cui alla **Misura 14.9**, Sistrasb rammenta che la tariffazione è decisa dalla più volte citata Commissione Mista Italo-Svizzera.

Il gruppo ASPI formula la seguente proposta, relativa ad una fase di prima applicazione del nuovo sistema di rimborso (durata 18/24 mesi) che preveda, oltre al recupero in tariffa del 100% dei rimborsi erogati:

- individuazione delle casistiche in cui il disagio da cantiere deriva dall'oggettiva responsabilità del concessionario⁶² e, per tali casistiche, esclusione totale del recupero in tariffa dei rimborsi erogati;
- rilevazione degli importi effettivamente erogati a titolo di rimborso, in modo da disporre di una stima attendibile degli impatti dell'iniziativa sui ricavi netti da pedaggio;
- semplificazione della formula di calcolo del rimborso per la parte relativa alla componente dell'indisponibilità dell'infrastruttura, che nella proposta dell'Autorità include diverse casistiche di cantiere e relative modalità di gestione (cantieri mobili, corsie di emergenza, scambi di carreggiata, restringimenti di corsie, etc.). Risulta, infatti, complesso e oneroso per le concessionarie fare riferimento, ai fini del calcolo del rimborso, alle molteplici caratteristiche fisiche dei cantieri installati, considerata anche, in alcuni casi, la scarsa correlazione tra le stesse e il disagio effettivamente arrecato;

⁶² Ad es. mancante/incompleta informativa sulla presenza dei cantieri, ai sensi di quanto previsto dalla Delibera ART 132/2024; si veda l'allegato Resoconto ART su incontro del 18 gennaio 2024.

- attuazione del progetto già avviato in ambito AISCAT, relativo all'adozione della App unica di comparto, definendo un cronoprogramma dettagliato da condividere con il concedente, da svolgersi parallelamente alla realizzazione del progetto di comparto "*percorso reale*", funzionale ad una più equa, proporzionata e trasparente impostazione del sistema di rimborsi.

2.5.3 Valutazioni

Con riguardo alle osservazioni dei soggetti interessati appena esposte, si rimanda a quanto già rappresentato relativamente alle osservazioni di carattere generale (cfr. par. 2.1.3).

In merito alle osservazioni sulla tutela dell'equilibrio economico-finanziario delle concessioni, si richiama quanto già riportato nella Relazione illustrativa pubblicata contestualmente alla delibera n. 160/2025 (cfr. pagina 60).

Con riguardo alle osservazioni circa le tempistiche di formalizzazione dell'atto aggiuntivo alla concessione, di cui alla **Misura 14.5**, che impedirebbero l'attuazione delle Misure, si ribadisce che ciascuno dei soggetti coinvolti è tenuto ad adottare le azioni di propria competenza per l'attuazione del sistema, senza che eventuali ritardi possano andare a detrimento della tutela dell'utenza.

Eventuali problematiche nel rapporto tra i soggetti coinvolti, infatti, non possono impedire l'esercizio dei diritti degli utenti, il cui contenuto minimo viene individuato dall'Autorità sulla base dei poteri assegnati dalla legge, preordinati alla tutela dell'utenza.

Analoghe considerazioni possono essere svolte con riguardo alle concessioni alle quali non si applicano i sistemi tariffari ART: in tal caso, i meccanismi di recupero dei costi andranno definiti d'intesa con il concedente (fermo restando quanto previsto dall'Autorità in merito alla recuperabilità o meno). In proposito, tenuto conto di quanto osservato da Sistrasb e Brennero giova rilevare che il fatto che il concessionario non sia soggetto alla regolazione tariffaria dell'Autorità, ovvero non abbia controllo nella definizione delle tariffe di pedaggio non esclude *ex se* l'applicabilità delle Misure in parola, le quali definiscono il contenuto minimo dei diritti di tutti gli utenti autostradali, indipendentemente, in linea di principio, dal regime tariffario applicato.

Del resto, il procedimento in esame è stato avviato dal 2023 ed i soggetti interessati sono stati informati della consultazione, che, come di consueto, è stata pubblicata nel sito *web* dell'Autorità, ben potendo intervenire per formulare le proprie osservazioni.

In relazione agli strumenti regolatori a disposizione nell'ambito dei sistemi tariffari ART, si rammenta che il concessionario, nell'ambito della procedura di adeguamento annuale della tariffa, è tenuto a rendicontare tutti gli investimenti effettuati al 30 settembre dell'anno di riferimento, rispetto a quelli programmati *ex-ante* ad inizio periodo regolatorio. Con le indicazioni operative contenute nella delibera

n. 15/2024 dell'8 febbraio 2024⁶³, è stata indicata al concedente una modalità di rendicontazione divisa su 4 livelli, tra cui, al punto 4) del paragrafo 3.3.1, quello denominato *“Interventi di carattere urgente ed indifferibile”*⁶⁴.

Tanto premesso, per una maggior chiarezza circa la natura delle diverse tipologie di costo correlate all'attuazione delle Misure, si ritiene di dover ulteriormente precisare la **Misura 14.4, lettera a)**, dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024, con specifico riguardo ai costi operativi e di capitale ammissibili ai fini tariffari, da correlare alle componenti tariffarie di gestione e costruzione.

Per quanto attiene, nello specifico, alla possibilità **di recupero degli oneri** derivanti dai rimborsi erogati, tenuto conto di quanto invece rilevato dai rappresentanti dell'utenza, contrari a consentire tale recupero, si ritiene che la misura di mitigazione transitoria per le concessioni in essere all'entrata in vigore del provvedimento regolatorio (**Misura 14.8**, nella nuova numerazione) assicuri la proporzionalità, la razionalità e la sostenibilità dell'intervento.

La salvaguardia dell'equilibrio della concessione, poi, è lasciata agli ordinari strumenti già previsti dal Codice dei contratti pubblici, peraltro richiamati alla **Misura 14.8** (nuova numerazione).

Giova rammentare, altresì, che la norma di cui all'articolo 37, comma 2, lettera e), del d.l. 201/2011, prevede esplicitamente che *“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”*. A tale proposito pare opportuno precisare che eventuali forme di rimborso aggiuntive, o sostitutive rispetto a quelle di cui alle Misure in esame per le quali il concessionario possa dimostrare la sussistenza di un maggior vantaggio per l'utenza, non potranno essere recuperate tramite il pedaggio, nemmeno per il quinquennio 2026-2030.

Tanto premesso, nell'ottica di garantire che le Misure vengano attuate in maniera efficace, si ritiene preferibile posticipare di alcuni mesi la data prevista per l'attuazione delle stesse, favorendo così un ordinato processo di recepimento e il coinvolgimento effettivo e proattivo di tutti i soggetti coinvolti, nonché la condivisione delle metodologie che riguardano, ad esempio, il calcolo dello scostamento dei tempi di percorrenza. Sono pertanto rimodulate le tempistiche previste alla **Misura 14.5**, portando la data prevista per l'applicazione delle Misure nei casi più complessi, che coinvolgono più concessionari, al 1° dicembre 2026, e fissando al 1° giugno 2026 quello per l'applicazione dei rimborsi in caso di percorsi che coinvolgono un unico concessionario e dei rimborsi correlati agli eventi di blocco del traffico (i quali, giova evidenziarlo, sono sempre *“su richiesta”*).

⁶³ Indicazioni operative sull'applicazione dei principi e dei criteri della regolazione economica delle concessioni autostradali.

⁶⁴ **“4) Interventi di carattere urgente ed indifferibile:** Il concedente fornisce evidenza, distintamente per ciascuno di essi, di eventuali interventi di carattere urgente e indifferibile che, non riconosciuti in tariffa nel PEF vigente ma approvati in linea tecnica dal concedente stesso, dovranno essere realizzati nelle residue annualità del periodo tariffario a partire dall'anno in corso, fornendone altresì: (i) il cronoprogramma di realizzazione e i conseguenti importi annualmente riconosciuti in tariffa; (ii) il relativo importo delle opere effettivamente realizzate nell'annualità in corso, sulla base dei dati consuntivi e preconsuntivi disponibili al 30 settembre di ogni anno”.

Circa la richiesta, poi, di prevedere una fase sperimentale di applicazione, nel corso della quale monitorare gli impatti del meccanismo, si evidenzia che, ad oggi, l'esigenza di un sistema di rimborso induce a risposte non ulteriormente procrastinabili. Si ritiene, ad ogni modo, di tenere conto di tali istanze, nonché del carattere marcatamente innovativo delle Misure in esame, delineando una **fase di prima applicazione** da concludersi entro il 31 dicembre 2027, al termine della quale l'Autorità potrà valutare gli opportuni correttivi e/o affinamenti, caratterizzata da:

- stretto monitoraggio (**Misura 14.6**) dell'attuazione del meccanismo di rimborso, tramite specifiche relazioni sullo stato di avanzamento delle attività correlate all'implementazione delle Misure, che dovranno essere rese dai concessionari a cadenza periodica e, dal momento in cui verranno applicati i rimborsi, accompagnate da dati ed informazioni utili alle pertinenti valutazioni da parte dell'Autorità⁶⁵. I risultati evidenziati nelle relazioni, anche eventualmente grazie a simulazioni su casi reali, effettuate dai concessionari, le criticità applicative ed eventuali spunti di miglioramento potranno essere discussi nel corso di incontri tecnici dedicati, convocati dagli Uffici dell'Autorità, con il coinvolgimento, volta per volta, dei vari *stakeholder* (concessionari, concedenti, associazioni dell'utenza);
- esenzione temporanea dei cantieri mobili e loro monitoraggio (**Misura 14.5 e 14.6, lett. c**);
- possibilità di recupero integrale degli oneri per rimborsi erogati agli utenti per le annualità 2026 e 2027 (**Misura 14.8** nella nuova numerazione).

Per consentire ai concessionari di predisporre i dati e le informazioni, l'Autorità renderà in tempo utile disponibile, tramite l'apposita sezione, dedicata ai monitoraggi *on-line*, del proprio sito *web* istituzionale, il format per la raccolta dei dati.

In relazione all'articolazione e all'evoluzione delle attività necessarie all'implementazione delle Misure sarà comunque sempre possibile, per l'Autorità, in virtù dei poteri conferiti dalla norma istitutiva, richiedere ai concessionari ulteriori dati e informazioni utili.

Si osserva, inoltre, che il monitoraggio e la gradualità sono realizzati anche per mezzo di altri strumenti introdotti nelle Misure, concernenti, tra l'altro, la reportistica, il dialogo con le associazioni dei consumatori, la possibilità, fino all'annualità 2030 e via via decrescente, di recupero di parte dei costi. La presenza di tali strumenti appare una ulteriore opportunità per poter verificare il buon funzionamento del meccanismo, tenuto conto che tutti i soggetti coinvolti sono tenuti, a tutela dell'utenza, ad attuare quanto di loro competenza per l'applicazione dello stesso.

Si confermano, conseguentemente, gli specifici oneri informativi del concessionario nei confronti dell'Autorità, di cui alla **Misura 14.10**, a fondamentale presidio della corretta attuazione della regolazione, fermo restando, si ribadisce, che l'Autorità potrà, oltre a procedere alla pubblicazione di dati ed informazioni nel rispetto dei profili di riservatezza, valutare, ove necessario, se richiedere informazioni o

⁶⁵ Per quanto riguarda l'anagrafica delle tratte elementari (**Misura 14.6, lett.a**)), la stessa potrà ovviamente essere fornita una sola volta, comunicando successivamente eventuali aggiornamenti.

chiarimenti, 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 accessibile all'Autorità per l'esercizio delle funzioni di vigilanza, disponendo l'archiviazione dei dati in un sistema informatico sicuro (BDMS) che permetta di mantenere l'integrità delle informazioni⁶⁶.

Infine, 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)⁶⁷ ed l); rileva, altresì, la previsione di cui alla lettera f) del medesimo comma⁶⁸.

2.6 Conclusioni

Nei termini sopra esposti è definita l'istruttoria condotta dall'Ufficio Conciliazioni e contenuto minimo dei diritti degli utenti, con la collaborazione dell'Ufficio Affari legali e contenzioso.

Torino, 27 novembre 2025

Il Responsabile del Procedimento

dott.ssa Katia Gallo

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

⁶⁶ Come prefigurato e posto in consultazione dalla Misura 21.5 dell'allegato A alla delibera n. 188/2025.

⁶⁷ 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*”.

⁶⁸ 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”.