

Torino, 28/10/2025
Prot. 4671/U
Inviata a mezzo Pec

Spett.le
Autorità di Regolazione dei Trasporti
Ufficio Conciliazioni e contenuto minimo dei
Diritti agli utenti
Via Nizza, 230
10126 Torino

pec@pec.autorita-trasporti.it

e p.c.
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E
DEI TRASPORTI
Dipartimento per le infrastrutture e le reti di
Trasporto
Direzione Generale per le autostrade e la
Vigilanza sui contratti di concessione autostradale
Via Nomentana n. 2
00161 - ROMA RM

svca@pec.mit.gov.it

Oggetto: Procedimento avviato con delibera n. 16/2023. Indizione di una nuova consultazione pubblica sulle “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 gestori dei servizi erogati nelle pertinenze di servizio delle reti autostradali. Misure afferenti al rimborso del pedaggio in presenza di limitazioni all’utilizzo dell’infrastruttura”.

Ci riferiamo al procedimento in oggetto e, in particolare, alla **Delibera n. 160 del 3 ottobre 2025**, con la quale codesta Autorità ha posto in consultazione un ulteriore schema di atto di regolazione sulla materia, concernente le misure afferenti al rimborso del pedaggio, in presenza di limitazioni all’utilizzo dell’infrastruttura.

Preliminarmente, corre l’obbligo ribadire, come già rappresentato in precedenza in sede di consultazione della Delibera n. 49/2025 e della precedente Delibera 132/24, che il disegno prospettato dalla delibera attualmente ancora in consultazione introduce un sistema di “rimborso” correlato alla mera esistenza del cantiere sulla porzione di infrastruttura interessata (cantiere che, a sua volta, altro non è se non un adempimento di un obbligo per il concessionario) a prescindere dall’accertamento della responsabilità di quest’ultimo. Tale impostazione pare non tenere conto di un obbligo fondamentale e prioritario per il concessionario, che è quello di garantire la manutenzione e la sicurezza lungo la rete gestita, anche nel rispetto di quanto previsto all’articolo 14 del Codice delle Strade.

In secondo luogo, si vuole altresì ribadire che l’introduzione di tale meccanismo di “rimborso”, nonché l’adempimento alle prescrizioni contenute nelle citate delibere e in particolare la Delibera ART n. 132/2024, presuppongono:

- una modifica dei presupposti del regime tariffario e del regolamento economico, definito tra Concedente e Concessionario;

- una previsione di ingenti investimenti sia dal punto di vista infrastrutturale che di gestione che devono essere condivisi e approvati dal Concedente nonché preliminarmente recepiti nei PEF, la cui approvazione, come noto, risulta non ancora perfezionata.

La Delibera in oggetto segue una precedente fase di consultazione (rif. Delibera ART n. 49/2025) alla quale la scrivente ha preso parte attiva, con la finalità di contribuire alla definizione del quadro regolatorio in parola proponendo, in particolare, un sistema di rimborso che oltre all'equivalenza tra cantiere e rimborso consideri anche del disagio effettivo subito dall'utente.

Nel merito del nuovo schema di regolazione proposto, la scrivente rileva con favore l'accoglimento di alcune proposte avanzate in sede di consultazione sullo schema di cui alla Delibera 49/2025, e condivide, inoltre, l'introduzione del principio del riconoscimento, agli utenti autostradali, di rimborsi commisurati agli eventuali disagi subiti in termini di tempo perso a causa della presenza di cantieri, ma non nei termini proposti dalla delibera posta in consultazione, in quanto maggiormente penalizzante per il concessionario autostradale.

Il sistema delineato con la Delibera 160 prevede, infatti che il rimborso previsto per la presenza di un cantiere, sia incrementato per effetto di un fattore correttivo correlato al tempo di percorrenza che in ogni caso non prevede mai una diminuzione del rimborso qualora il cantiere non comporti ritardi di viaggio.

Inoltre, si rappresenta sin d'ora che qualsiasi meccanismo di rimborso non potrà essere attuato dalla Concessionaria in assenza della formalizzazione degli Atti Aggiuntivi alla vigente Convenzione con il Concedente e che conseguentemente, allo stato attuale, si ritiene che i termini di attuazione prospettati dalla misura 14.2 lettere a) e b) non potranno essere rispettati.

In quest'ottica, a seguito di una analisi del nuovo schema di regolazione, sottoponiamo con mero spirito di fattiva collaborazione alla Vostra attenzione talune osservazioni tecniche, riportate nel dettaglio nel documento allegato alla presente e articolato secondo il *format* di cui all'Allegato B alla Delibera 160.

Si evidenzia che nel predetto documento allegato non è stata compilata la colonna relativa alle proposte di modifiche testuali da apportare al testo posto in consultazione in quanto, a parere della scrivente, l'impostazione stessa posta alla base delle misure esaminate appare incompatibile con diversi principi fondanti del sistema autostradale in concessione. Per quanto attiene alle criticità rilevate nei principi di carattere generale si rinvia a quanto rappresentato da Aiscat, a nome delle Concessionarie associate, e dalla scrivente nell'ambito della consultazione afferente la Delibera 49/2025.

Premesso quanto sopra si ritiene utile, in questa sede, focalizzare, l'attenzione su alcuni **punti di interesse prioritario**, di seguito riportati, con l'intento di consentire a codesta Autorità di avviare il sistema dei rimborsi prevedendo una **prima fase di attuazione "sperimentale" decorrente, in ogni caso, dalla stipula dell'atto aggiuntivo con il Concedente.**

* * *

1) In merito alla **recuperabilità degli importi corrisposti agli utenti per i rimborsi di cui alla misura 8-bis.1 della Delibera ART n. 160/2025**, la Delibera prevede che gli importi erogati ai fini del rimborso non possano essere recuperati dai concessionari tramite il pedaggio. In deroga a tale previsione, per le sole concessioni vigenti, codesta Autorità prevede un sistema di recupero in tariffa limitatamente ai primi 5 anni di applicazione, secondo un criterio decrescente. **A partire dal sesto anno, quindi, viene posto a carico del gestore, anche per le concessioni in essere, l'intero importo dei rimborsi erogati agli utenti.** Tale impostazione risulta non condivisibile per un duplice ordine di ragioni:

- i. come già rappresentato anche nel corso della precedente consultazione sulla materia, il concessionario è soggetto a obblighi, derivanti dalla legge e dal contratto di concessione, che gli impongono di **garantire la manutenzione e la sicurezza** dell'infrastruttura gestita, funzioni queste che per essere assicurate richiedono anche l'installazione di cantieri. Ne consegue che, pur comprendendo la volontà di prevedere forme di ristoro per gli utenti, la presenza di cantieri di lavoro costituisce per il gestore

autostradale l'attuazione di un obbligo e non può quindi al contempo determinare una penalizzazione a carico del concessionario.

- ii. l'impostazione proposta dalla Delibera, in assenza di responsabilità oggettiva a carico della concessionaria, dovrebbe garantire la neutralità di impatto della nuova disciplina rispetto all'equilibrio della concessione definito in sede convenzionale. A riguardo, sarebbe necessario assicurare **le esigenze di garanzia che connotano il corretto svolgimento del procedimento amministrativo** che, nel caso di specie, è preordinato alla stipula dell'Atto Aggiuntivo di cui alla misura 14.5 della Delibera n. 132/2024, come modificata dalla Delibera n. 160/2025. Coerentemente, dovrebbero essere assicurate nel provvedimento finale tempistiche congrue rispetto a tale esigenza.

2) Per quanto concerne il **criterio di determinazione dei ritardi di cui alla Misura 2.1. ii) della Delibera n.132/2024, come integrata dalla Delibera n.160/2025**, la Delibera ART n. 160/2025 prevede che il calcolo del rimborso da erogare all'utente sia una diretta funzione della differenza tra il tempo di percorrenza effettivo lungo le tratte elementari che compongono il percorso e il tempo di percorrenza a "flusso libero" oppure, qualora il Concessionario riesca a determinarlo, la medesima differenza ma effettuata in modo mirato su ciascun cantiere.

Il criterio proposto non appare rispondente alla finalità perseguita dalla Delibera 160 (calcolo del rimborso per cantieri) 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.

3) Per quanto attiene, infine, alle **soglie di attivazione del meccanismo di rimborso di cui alla Misura 8 bis, punto 3, lett. a), b) e c) della Delibera n.132/2024, introdotta dalla Delibera n.160/2025**, il testo prevede, per i percorsi superiori ai 30 km, specifiche soglie temporali di attivazione del meccanismo di rimborso, inteso come sommatoria tra rimborso per presenza di cantiere e rimborso generato dal ritardo (rif. Misura 8 bis, comma 3). Al riguardo, riteniamo che **anche per i percorsi inferiori ai 30 km debba essere applicata una soglia temporale di attivazione**. Infatti, anche per tali percorsi si riscontrano casi in cui la sola presenza di cantieri non genera alcun impatto di 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 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.

Inoltre, riguardo alle **soglie temporali di cui alla Misura 8 bis, comma 3, lett. b) e c)**, le stesse risultano **particolarmente stringenti e severe**, in particolare se paragonate a quelle previste per altri settori. Qualora siano mantenute le soglie attualmente previste, si ritiene opportuno l'inserimento di un limite temporale anche per la prima fascia da utilizzare nell'ambito di una prima fase di prima applicazione decorrente, in ogni caso, dalla stipula dell'Atto Aggiuntivo alla vigente Convenzione con il Concedente, e nel contempo individuare, mediante apposito confronto con il comparto nuove soglie da introdurre come definitive.

* * *

Come già evidenziato, i tre punti sopra elencati rappresentano, per la scrivente, **elementi di cruciale importanza**, che auspichiamo siano valutati con favore da codesta Autorità, nell'ambito della consultazione avviata. Sulla base di tali presupposti, potrebbe essere avviato un **periodo di prima applicazione del nuovo sistema di rimborso** integrato con le osservazioni formulate, anche al fine di garantire il necessario coinvolgimento dell'Ente concedente e dell'intero comparto; detto periodo dovrebbe essere di durata non inferiore a 2 anni, ritenuto un arco temporale utile e necessario per valutare gli impatti della nuova regolazione rispetto a tutti gli stakeholder coinvolti.

A tal fine, si propone di istituire un tavolo tecnico permanente costituito da codesta Autorità, dagli Enti concedenti, dalle Concessionarie e dall'associazione di settore (Aiscat), onde individuare, nel corso del periodo

di prima applicazione, eventuali necessari correttivi e affinamenti volti a rendere il modello pienamente rispondente alle caratteristiche del trasporto autostradale e dei “diritti minimi degli utenti”.

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

SATAP S.p.A.
L'Amministratore Delegato
Ing. Bernardo Magri
(Documento firmato digitalmente)

Allegati:

- File compilato secondo il *format* di cui all'All. B Delibera 160/2025

Misura	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
2	Integrazioni alla Misura 2 dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024 (Definizioni)		
2.1	1. Alla Misura 2.1, sono aggiunte le seguenti definizioni:		
	Alla Misura 2.1, sono aggiunte le seguenti definizioni: «ff) fornitore dei servizi di pedaggio: il soggetto di cui all'articolo 2, comma 1, lettera c), del decreto legislativo 5 novembre 2021, n. 153, recante "Attuazione della direttiva (UE) 2019/520 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2019, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione";		
	gg) lunghezza del cantiere o del segmento di cantiere: è la lunghezza calcolata tra la segnalazione stradale di inizio del cantiere o del primo segmento di cantiere e la segnalazione stradale di fine del cantiere o dell'ultimo segmento di cantiere, effettuata in conformità alla normativa tecnica applicabile. Per i cantieri mobili si considera la lunghezza media pesata sul tempo di permanenza del cantiere nella fascia oraria di percorrenza dell'utente;		Come già specificato nelle osservazioni formulate nel corso delle precedenti consultazioni pubblicate sulla materia, ai fini del calcolo della lunghezza del cantiere non si ritiene corretto fare riferimento alla segnalazione stradale di inizio cantiere (solitamnte cartello di preavviso posto a 700 m), che non impatta sulla fluidità del traffico, ritenendo invece corretto il punto di effettivo restringimento della carreggiata. Sarebbe invece corretto calcolare la lunghezza tra il primo segnale di posizione e la segnalazione stradale di fine del cantiere o dell'ultimo segmento di cantiere, effettuata sempre in conformità alla normativa tecnica applicabile. Inoltre, si fa notare come per quanto riguarda la definizione di "Lunghezza tratta elementare" (non presente nello schema messo in consultazione ma inclusa nella delibera 132/2024 su cui si sta andando ad integrare)andrebbe considerata la lunghezza fisica (ossia dal km di inizio al km di fine tratta) e non quella pedaggiata che comprende, invece, anche tratte ulteriori come ad esempio le adduzioni. Quanto alla nuova inclusione dei cantieri mobili nell'ambito della delibera, deve segnalarsi come per loro intrinseca natura questi ultimi mal si addicono ad essere presi in considerazione nell'applicazione della maggior parte delle misure, data la loro limitata estensione ed impatto minimale se non addirittura nullo sul traffico (unito al fatto che la smobilitazione di tali cantieri in caso di turbative può essere effettuata in brevissimo tempo) nel calcolare la lunghezza media di questa tipologia di cantieri. Conseguentemente, se ne chiede l'espunzione dal testo della delibera.
	hh) tariffa km applicata all'utenza: è la somma della tariffa unitaria base di competenza, dell'integrazione di cui all'articolo 19, comma 9-bis, del decreto-legge 78/2009, convertito dalla legge 102/2009, come integrato dall'articolo 15, comma 4, del decreto-legge 78/2010, convertito dalla legge 122/2010, e della quota Iva;		
	ii) scostamento orario: è la differenza tra il tempo medio di percorrenza effettivo e il tempo di percorrenza alla velocità a flusso libero;		Il concetto di "velocità a flusso libero", puramente astratto, non rappresenta le reali condizioni di circolazione sulle infrastrutture autostradali nell'ambito del calcolo dello scostamento orario; la velocità di un veicolo in autostrada, anche in assenza di impedimenti, è infatti generalmente inferiore a quella massima consentita (con una differenza che va allargandosi con l'aumentare della lunghezza del tragitto) per via di fattori esterni all'infrastruttura (comportamento degli utenti e livello di traffico, periodi di sosta volontari, nonché obbligatori, per quanto concerne i veicoli pesanti, ad esempio). Il criterio proposto non appare rispondente alla finalità perseguita dalla Delibera 160 (calcolo del rimborso per cantieri) 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.
	j) scostamento orario da cantiere: è la quota parte dello scostamento orario imputabile alla presenza di cantieri, con esclusione degli allungamenti dei tempi di percorrenza causati da incidenti verificatisi in aree prive di cantieri o al di fuori delle perturbazioni connesse o provocate dai cantieri stessi, o da emergenze meteo o idrogeologiche. Se non calcolabile si assume pari allo scostamento orario.		Il dato dello "scostamento orario da cantiere" ad oggi non risulta tecnicamente calcolabile dai concessionari con gli attuali sistemi installati sulle infrastrutture autostradali, dal che deriverebbe una sua costante sostituzione con il dato del semplice "scostamento orario" di cui all definizione precedente. Nello schema di delibera, inoltre, esso comporta una doppia penalizzazione in capo al concessionario andandosi a sommare come componente di rimborso aggiuntiva oltre quella derivante dalla limitazione all'utilizzo dell'infrastruttura; a quest'ultimo riguardo sembrerebbe invece maggiormente corretto, e finalizzato al perseguimento di best practices da parte del concessionario, assumere tale dato come elemento incentivante prevedendo, una riduzione del rimborso dovuto agli utenti nel caso di cantieri "virtuosi" realizzati con modalità da non influire (o influire in maniera limitata) sui tempi di percorrenza effettivi.
4	Modifiche alla Misura 4 dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024 (Diritto all'informazione relativa al viaggio)		
4.1	1. La lettera d) della Misura 4.6 è sostituita dalla seguente: «d) come verificare se sussistono le condizioni per ottenere i rimborsi di cui alla Misura 8-bis, con indicazione delle modalità di calcolo e di erogazione.».		
5	Modifica alla Misura 5 dell'Allegato "A" alla delibera n. 132/2024 (Modalità con cui sono rese le informazioni e coordinamento tra i concessionari)		
5.6	Alla Misura 5.6, dopo le parole: «dell'App unica», sono aggiunte le seguenti: «, nonché all'applicazione dei meccanismi di rimborso in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura e relative modalità di erogazione di cui alle Misure 8-bis e 8-ter».		
8	Modifica alla Misura 8 dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024 (Applicazione del pedaggio, programmazione dei cantieri e diritto al rimborso in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura)		
8.3	Al comma 8.3, le parole «dall'Autorità con successivo provvedimento», sono sostituite con le parole: «dalle Misure 8-bis e 8-ter».		
8 bis	Misura 8-bis (Meccanismo di rimborso del pedaggio in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura)		

8 bis.1	<p>1. L'utente ha diritto al rimborso, parziale o integrale, del pedaggio, secondo quanto previsto dalla presente misura, al verificarsi di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura, dovute all'installazione di cantieri, qualora il percorso autostradale p effettuato comprenda almeno una tratta elementare interessata dalla presenza di uno o più cantieri non emergenziali, intesa, per i sistemi chiusi, come il segmento di rete sui cui insistono i medesimi cantieri delimitato da due stazioni e, per i sistemi semi-chiusi e aperti, il segmento di rete su cui insistono i cantieri delimitato dal primo ingresso/stazione e dalla prima uscita/stazione disponibili.</p>		<p>In primo luogo, si vuole ribadire il concetto 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 cantierizzazioni, senza distinguere tra fattispecie in cui il concessionario stia adempiendo regolarmente ad impegni di convenzione e quelle in cui si ravvisi una sua responsabilità per colpa nella procedura di cantierizzazione e/o nella relativa informativa data all'utenza, appare come una penalizzazione del tutto ingiustificata ed illegittima: equivale, nella pratica, a penalizzare il gestore per star adempiendo correttamente ai propri obblighi derivanti dal contratto di concessione. Fatto salvo quanto sopra, si fa inoltre presente come nel testo della misura manchi il pacifico concetto secondo cui il rimborso massimo a carico di un concessionario non dovrebbe mai essere superiore all'importo del pedaggio di sua spettanza; ciò assume particolare rilevante nei tragitti interessanti tratte di più concessionari, dove con l'applicazione del sistema ipotizzato nella delibera potrebbero apparentemente esitare situazioni in cui il rimborso dovuto dalla singola società potrebbe risultare maggiore della quota di pedaggio di sua competenza ad esito delle relative operazioni di riparto tra le diverse gestioni attraversate. 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 nè diritto a rimborso) ovvero casi in cui un utente si imbatta in un cantiere installato successivamente alla sua entrata in autostrada (quindi con potenziale diritto a rimborso). Tale situazione di incertezza sarebbe poi peggiorata per tragitti avvenuti su tratte facenti parte di sistemi semichiusi o aperti, dove - data la loro natura - 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.</p>
8 bis.2	<p>2. Qualora il percorso effettivo dell'utente non sia rilevabile, il concessionario considera comunque, ai fini del calcolo del rimborso, il percorso convenzionalmente rilevante ai fini del pagamento del pedaggio. Per i sistemi semi-chiusi e aperti, qualora non sia individuabile l'effettiva stazione di ingresso o di uscita dell'utente, il percorso p rilevante per il calcolo del rimborso è quello compreso tra la stazione (o il portale) in uscita o in ingresso, e il primo ingresso che precede il cantiere o uscita che lo segue.</p>		<p>Oltre a quanto sopra detto circa l'impossibilità allo stato attuale di risalire al percorso effettivo degli utenti, si vuole far presente come l'ipotesi alternativa proposta al presente punto 2, ossia prendere a riferimento il percorso convenzionalmente rilevante in mancanza del percorso effettivo, sembra solo peggiorare ancor di più le criticità sopra riportate, in quanto potenzialmente ne risulterebbero casistiche in cui l'utente avrebbe diritto a rimborso pur non avendo viaggiato su tratte interessate da cantieri o, al contrario, in cui pur avendo incontrato cantieri lungo il tragitto non ne avrebbe diritto. Il tutto con evidente ricadute negative di difficile spiegazione sulle legittime attese dell'utenza.</p>
8 bis.3	<p>3. Il rimborso R_p è calcolato come sommatoria dei rimborsi maturati per ciascuna delle tratte elementari incluse nel percorso p effettuato dall'utente dove sono presenti i cantieri di cui al punto 1, oltre a una componente incrementale calcolata in funzione dello scostamento orario generato dai cantieri presenti su tale percorso, e si applica:</p> <p>a) per i percorsi fino a 30 km, indipendentemente dallo scostamento orario;</p> <p>b) per percorsi di lunghezza superiore a 30 km e fino a 50 km, in presenza di uno scostamento orario S_p maggiore o uguale a 10 minuti;</p> <p>c) per percorsi di lunghezza superiore a 50 km, in presenza di uno scostamento orario s_p maggiore o uguale a 15 minuti.</p>		<p>Premesso innanzitutto che gli scostamenti orari indicati nella misura non appaiono idonei ad identificare necessariamente il ritardo causato dal cantiere (in quanto potrebbero essere determinati da una scelta dell'utente di andare ad una velocità inferiore a quella presa in considerazione), i valori delle fasce chilometriche e temporali di scostamento orario,così come come fissati nell'attuale previsione, non sembrano congruenti con le caratteristiche dei tragitti che possono effettuarsi in ambito autostradale. Da un lato , infatti, la potenziale lunghezza di questi ultimi mal si addice al limite di chilometri indicato nelle tre fasce - che appare notevolmente basso per la realtà in questione - mentre da un altro lato non si ritiene corretto individuare una prima fascia a) che non preveda alcuna tempistica di tolleranza diversamente e in maniera peggiorativa, tra l'altro, da quanto avviene in altri settori di trasporto in cui sono applicati analoghi sistemi rimborso parametrato al ritardo del servizio reso. Conseguentemente, riteniamo necessaria una rimodulazione delle fasce temporali/chilometriche in oggetto.</p>
8 bis.4	<p>a) lo scostamento orario S_p per il percorso p effetuato dall'utente è dato dalla somma degli scostamenti orari delle tratte elementari che compongono il percorso stesso, calcolati da ciascun concessionario c coinvolto, come differenza tra il tempo medio di percorrenza effettivo e il tempo di percorrenza alla velocità a flusso libero per tipologia di veicolo (leggero/pesante) e per tratta elementare;</p> <p>b) il rimborso relativo a ciascuna tratta elementare m dove è presente un cantiere, inclusa nel percorso p dell'utente, è calcolato come prodotto tra l'impatto aggregato dei cantieri nella tratta elementare m e la tariffa al km applicata all'utenza per la medesima tratta elementare m;</p> <p>c) l'impatto aggregato dei cantieri $IC^*_{m,p}$ è calcolato come sommatoria del prodotto tra gli impatti di ciascun segmento di cantiere, moltiplicati per la lunghezza del segmento, e per il coefficiente di durata del cantiere;</p> <p>d) l'impatto di ciascun segmento di cantiere è calcolato in funzione del numero di corsie di marcia occupate dal cantiere, o dal flusso veicolare proveniente, in deviazione, dalla carreggiata opposta, nonché, tramite appositi coefficienti, della presenza di una deviazione del traffico sulla carreggiata opposta, della chiusura della corsia di emergenza, e della presenza di corsie con larghezza ridotta a causa del cantiere, rapportati al numero di corsie di marcia disponibili al traffico, tenendo conto, altresì, dell'eventuale apertura al traffico della corsia di emergenza;</p> <p>e) il coefficiente di durata del cantiere è calcolato come rapporto tra durata effettiva del cantiere n in minuti nella fascia oraria h, corrispondente al periodo di percorrenza del percorso p dell'utente, e la disponibilità totale in minuti nella medesima fascia oraria h, intesa come l'intervallo di ore intere consecutive o frazioni di ore non inferiori a 15 minuti, che contiene completamente il periodo di percorrenza del percorso p da parte dell'utente;</p> <p>f) la componente incrementale $CI_{p,cont}$ del rimborso R_p in funzione dei tempi di percorrenza è calcolata come rapporto tra lo scostamento orario da cantiere $S_{p,cont}$ relativamente a tutti i cantieri presenti anche solo parzialmente sul percorso p effettuato dall'utente, e la sommatoria, per ciascun concessionario coinvolto, dei tempi di percorrenza alla velocità a flusso libero, riferiti a tutta la lunghezza di ciascun cantiere n, presente anche solo parzialmente nel percorso p dell'utente;</p> <p>g) lo scostamento orario da cantiere $S_{p,cont}$ calcolato da ciascun concessionario c per i cantieri di propria competenza, è dato dalla differenza tra il tempo medio di percorrenza effettivo per il cantiere n incluso anche solo parzialmente nel percorso p dall'utente e il tempo di percorrenza alla velocità a flusso libero per tipologia di veicolo (leggero/pesante) per la lunghezza del cantiere n incluso, anche solo parzialmente, nel percorso p dell'utente. Qualora un concessionario c non sia in grado di determinare lo scostamento orario da cantiere, lo stesso si assume, per tale concessionario, pari allo scostamento orario S_p di cui alla precedente lettera a).</p>		<p>Quanto al riferimento al flusso libero, si rimanda a quanto osservato in relazione alla misura 2.1 lettera ii).</p> <p>Quanto alla differenziazione per tipologia veicolare leggera/pesante richiamata nelle lettere a) e g), si reitera quanto già riportato a codesta Autorità in numerose occasioni precedenti circa l'impossibilità di ottenere una simile caratterizzazione con i sistemi tecnologici implementati dai concessionari ed i relevantissimi investimenti che sarebbero necessari per consentirne l'implementazione, necessariamente da prevedere all'interno dei PEF prima di avviare le relative attività. Oltretutto, si fa presente come anche i dati forniti sulla base della circolare MIT. 4453 del 23/02/2023, citata nella relazione illustrativa (cfr nota 37 pag. 37), sono elaborati sulla base della classificazione asse/sagoma dei veicoli ai fini del pedaggio e non può essere utilizzata ai fini delle lettere a) e g).</p> <p>Quanto alla lettera g), ed alla nozione di "scostamento orario da cantiere" in esso contenuta, si richiamano le osservazioni già riportate alla lettera j)) della misura 2.1.</p>
8 bis.5	<p>5. Qualora il concessionario non sia in grado di calcolare lo scostamento orario da cantiere $S_{p,cont}$, né lo scostamento orario S_p, il rimborso è applicato, da tale concessionario, a tutti i cantieri di cui al punto 1, e la componente incrementale $CI_{p,cont}$ del rimborso R_p è determinata, in via transitoria, come la sommatoria degli impatti di ciascun segmento di cantiere $IC_{n,i}$ presente sul percorso dell'utente, fino al completamento dell'adeguamento dei sistemi, da effettuarsi entro il termine di cui dalla Misura 14.5, lettera b).</p>		<p>Il significato "fisico" della formula proposta nella misura 8bis.5,che dovrebbe servire a determinare in via provvisoria la componente incrementale del rimborso (il ritardo) non appare chiaro.</p> <p>La formula prevede di equiparare la CI alla sommatoria degli impatti geometrici di ciascun segmento di cantiere (ICn,i), se non che l' impatto geometrico del cantiere già è computato nel calcolo di Rm,p, e dunque determinare anche la CI in funzione degli IC sembrerebbe una duplicazione. Altresi, a fronte di alcune simulazioni matematiche effettuate, poiché il rimborso viene determinato come una moltiplicazione, si osserva che questa modalità di calcolo "provvisoria" porterebbe il rimborso stesso ad un incremento elevatissimo ed ingiusto rispetto alla risultanze della modalità di calcolo "standard".</p>
			$CI_{p,cont} = \sum_{i=1}^S IC_i$

			Quanto al termine di attuazione indicato, fermo restando quanto già detto in merito alla necessità di addivenire alla individuazione del percorso "reale" per poter adeguatamente adempiere alle misure oggetto della presente delibera, si segnala sin da ora che, stante la differenza strutturale tra sistemi che prevedono tratte chiuse, semi chiuse e aperte (anche interconnesse fra loro), sussiste ad oggi un’oggettiva impossibilità di implementazione degli strumenti tecnologici, a livello di intero comparto autostradale, nei tempi qui previsti; ciò, senza considerare poi la ncessità di prevedere specifici investimenti da parte delle singole concessionarie, i quali dovranno essere riconosciuti dai rispettivi enti concedenti in sede di approvazione dei relativi PEF, in coerenza con i principi espressi anche da Codesta Autorità.
8 bis. 6	6. Per il calcolo del rimborso di cui al precedente punto 3, nonché degli elementi di cui al punto 4, lettere da a) a g), i concessionari applicano le formule di cui all’Annesso 1 alle presenti misure, di cui forma parte integrante e sostanziale.		
8 bis. 7	7. Ai fini del calcolo dello scostamento orario S_p e dello scostamento orario da cantiere $S_{p,cant}$, di cui al punto 4, i concessionari: a) determinano e comunicano all’Autorità i valori di velocità a flusso libero, non superiori ai valori di velocità massima consentita, per tutte le tratte elementari gestite e per tipologia di veicolo (leggero/pesante), informando ad ogni variazione di tale valore l’Autorità, tramite specifica relazione tecnica; b) per la rilevazione del tempo medio di percorrenza effettivo $T_{eff,m}$ riferito alla tratta elementare m inclusa nel percorso p dell’utente, e del tempo medio di percorrenza effettivo $T_{eff,n}$ riferito al cantiere n , considerano un campione rappresentativo di utenti il più possibile omogeneo e statisticamente significativo, numericamente adeguato e coerente nel tempo, garantendo in ogni caso il rispetto della normativa vigente in materia di protezione dei dati personali; c) comunicano all’Autorità la metodologia di rilevazione dei tempi medi di percorrenza applicata e le relative fonti dati utilizzate, nonché ogni successiva eventuale variazione.		Quanto al riferimento al flusso libero, si rimanda a quanto osservato in relazione all amisura 2.1 lettera ii).
8 bis. 8	8. Nel caso di eventi perturbativi alla regolare circolazione che comportino situazioni di traffico bloccato, l’utente ha comunque diritto al rimborso del pedaggio relativo alla tratta o alle tratte elementari interessate dall’evento, pari almeno al: a) 50% nel caso di traffico bloccato di durata compresa tra 120 e 179 minuti; b) 75% nel caso di traffico bloccato di durata compresa tra 180 e 239 minuti; c) 100% nel caso di traffico bloccato di durata pari o superiore a 240 minuti.		Come già riportato nelle osservazioni svolte in occasione della precedente consultazione sulla materia, la maggior parte degli eventi da cui derivi un blocco del traffico attiene a casistiche particolarmente gravi e complesse che comportano necessariamente l’intervento di soggetti ed autorità terze al concessionario (VV.FF., soccorsi sanitari, autorità giudiziaria, ecc.) rispetto alle quali quest’ultimo non ha potere gestionale. Conseguentemente, non è possibile per il concessionario prevedere o influenzare la tempistica di risoluzione dell’evento (che spesso si protrae per un tempo molto superiore alle 2 ore indicate nello schema di delibera), così che appare ingiustificata ed illegittima una penalizzazione a suo carico (elemento ulteriormente aggravato dalla notevole rilevanza della penalizzazione stessa, oltretutto incrementata rispetto alla prima versione della misura contenuta nella delibera 49/2025). In aggiunta, si fa presente come anche la presente previsione porterebbe potenzialmente ad applicazione di rimborsi ingiusti e/o non corretti in mancanza della esatta individuazione dell’effettivo percorso effettuato dall’utente (ad oggi non possibile): si potrebbe infatti generare - analogamente a quanto già detto per eventuali cantieri incontrati lungo il percorso - anomalie consistenti in mancati rimborsi (o in rimborsi al contrario non dovuti) verso utenti che non hanno seguito il percorso convenzionale preso in considerazione. Conseguentemente, si propone l’espunzione di tale fattispecie dalla presente regolazione, o quantomeno se ne richiede il rinvio a separata, futura disposizione redatta a seguito di un tavolo di confronto con gli operatori del settore.
8 bis. 9	9. Fermo restando il diritto al rimborso di cui ai punti 1 e 8 per i mesi di utilizzo, l’utente titolare di abbonamento ha comunque diritto, a fronte della presenza di cantieri, previa volontaria rinuncia da comunicarsi con le modalità indicate nella carta dei servizi e nelle condizioni di abbonamento, al rimborso della quota parte di abbonamento non fruita.		
8 bis. 10	10. Il rimborso di cui ai punti 1 e 8 della presente Misura non è dovuto qualora l’importo complessivo dello stesso risulti inferiore a 10 centesimi di euro, o in presenza di provvedimenti di riduzione del pedaggio connessi alla presenza di cantieri applicati a tutti i veicoli in transito.		
8 Ter	Misura 8-ter (Modalità di rimborso)		
8 Ter.1	1.Ai fini di quanto previsto alla Misura 8-bis. 1, i concessionari sono tenuti a predisporre un sistema unico e integrato di rimborso del pedaggio agevolmente accessibile, in maniera non discriminatoria, a tutte le categorie di utenti.		
8 Ter.2	2. Il rimborso di cui alla Misura 8-bis.1 è notificato agli utenti registrati tramite la App unica entro 10 giorni dall’effettuazione del viaggio, ed accumulato quale credito elettronico, da erogare al raggiungimento dell’importo minimo di 1 Euro: a) in caso di utilizzo di sistemi di telepedaggio, tramite il fornitore del servizio di pedaggio, al quale il concessionario trasmette gli opportuni flussi informativi, entro i successivi 5 giorni; b) in caso di pagamento tramite la carta bancaria già indicata all’atto della registrazione alla App unica, tramite la medesima carta, entro i successivi 5 giorni; c) negli altri casi, su richiesta dell’utente, a mezzo bonifico o carta bancaria, entro 10 giorni dalla richiesta.		Le tempistiche previste per la corresponsione dei rimborsi appaiono eccessivamente stringenti rispetto alle attività tecniche necessarie per il corretto processamento dei relativi dati. Sembrerebbe pertanto necessario procedere ad una rimodulazione dei termini in questione, ed a tal fine, in ottica propositiva, si riporta di seguito un’indicazione di tempi reputati sostenibili dal settore, suddivisi a seconda che il transito sia "regolare" (ossia completo di di tutti i dati necessari all’individuazione del tragitto) ovvero "irregolare" (mancanza di uno o più dati, es: origine e/o destinazione) : TRANSITI REGOLARI Il rimborso di cui alla Misura 8-bis.1 è notificato agli utenti registrati tramite la App unica entro 20 giorni dall’effettuazione del viaggio, ed accumulato quale credito elettronico, da erogare al raggiungimento dell’importo minimo di 1 Euro: 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 IRRREGOLARI Il rimborso di cui alla Misura 8-bis.1 è notificato agli utenti registrati tramite la App unica entro 45 giorni dall’effettuazione del viaggio, ed accumulato quale credito elettronico, da erogare al raggiungimento dell’importo minimo di 1 Euro: 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.
8 Ter.3	3. Per gli utenti non registrati e per il rimborso di cui alla Misura 8-bis.8, il concessionario garantisce più canali per l’invio della richiesta di rimborso, tra i quali almeno una specifica sezione del sito web, nonché un numero telefonico o punti fisici di assistenza per la consegna o l’invio della stessa. Indipendentemente dal canale utilizzato, all’atto della richiesta è rilasciata all’utente apposita ricevuta o comunicato un codice univoco identificativo. Entro 20 giorni dalla richiesta il concessionario comunica il rigetto motivato, o l’accoglimento della stessa, e l’importo dovuto a titolo di rimborso, da erogare, al raggiungimento dell’importo minimo di 1 Euro, entro i successivi 10 giorni.		Analogamente a quanto osservato per il precedente punto 2, anche le tempistiche di rimborso previste per gli utenti non registrati appaiono non adeguate rispetto alle attività tecniche necessarie per il loro corretto processamento. Per la 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). Sarebbe quindi necessario una estensione anche di questi termini, poer i quali si propone la medesima tempistica Oltre a quanto sopra si vuole poi far presente come, per tutti i casi in cui non vengano utilizzate modalità elettroniche di esazione (telepedaggio, carte di pagamento) e quindi la dichiarazione dei dati relativi al transito autostradale sia lasciata all’utente, dovrebbe venire espressamente menzionato nella delibera il necessario requisito della presentazione da parte dell’utente stesso di idoneo titolo di viaggio, in mancanza del quale non sarà possibile procedere a eventuali rimborsi dovuti; senza il titolo di viaggio verrebbe infatti a mancare qualsivoglia prova dell’avvenuto transito.

8 Ter.4	4. Il concessionario è tenuto a fornire, su richiesta dell'utente che abbia percorso una o più tratte elementari interessate dalla presenza di cantieri di cui alla Misura 8-bis.2, presentata con le modalità di cui alla Misura 10 entro 12 mesi dal viaggio, gli elementi informativi necessari a verificare i presupposti del diritto al rimborso, ivi inclusa la modalità di determinazione della velocità a flusso libero per la tratta interessata e di rilevazione dei tempi medi di percorrenza, e la correttezza del relativo calcolo. Per le finalità di cui al periodo precedente, il concessionario è tenuto ad archiviare i dati in un sistema informatico sicuro (BDMS) che permetta di mantenere l'integrità delle informazioni, conservandoli per un periodo di tempo congruo, comunque non inferiore a 24 mesi a partire dalla data di fine cantiere o, in caso di reclamo, dalla data di presentazione del reclamo. I dati archiviati dovranno essere messi a disposizione, su richiesta, dell'Autorità.		Quanto al riferimento al flusso libero, si rimanda a quanto osservato in relazione alla misura 2.1 lettera ii).
14	Integrazioni alla Misura 14 dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024 (Pubblicazione dei dati nel Portale dell'Autorità e disposizioni finali)		
14.1	1. La Misura 14.4 è sostituita dalla seguente: «Gli importi complessivi annui a consuntivo derivanti dall'applicazione delle presenti misure sono contabilizzati separatamente nell'ambito dei pertinenti sistemi tariffari di pedaggio, distinguendo tra: a) costi di gestione; b) indennizzi a utenti; c) rimborsi di cui alla Misura 8-bis.1; d) rimborsi di cui alla Misura 8-bis.8. Gli importi di cui alla lettera a) possono essere recuperati dai concessionari tramite il pedaggio, secondo le modalità e i criteri di ammissibilità previsti dai sistemi tariffari ART. Gli importi complessivi annui a consuntivo corrisposti agli utenti per gli indennizzi di cui alle Misure 7.4 e 12.1, non possono essere in alcun modo recuperati dai concessionari tramite il pedaggio. Tali valori sono comunicati all'Autorità con cadenza annuale. Relativamente agli importi di cui alle lettere c) e d) si applica quanto previsto dai successivi punti da 6 a 9.».		
14.2	2. Dopo la Misura 14.4, sono aggiunte le seguenti Misure: «5. Le Misure 8-bis e 8-ter si applicano alle nuove concessioni, nonché alle concessioni in essere attraverso atti aggiuntivi stipulati tra concedente e concessionario in occasione del primo aggiornamento o revisione del piano economico-finanziario del concessionario, e comunque: a) per i percorsi p, effettuati dall'utente, il cui punto di ingresso e di uscita insiste su tratte gestite dal medesimo concessionario, entro e non oltre il 1° aprile 2026; b) per i percorsi p, effettuati dall'utente, indipendentemente dal punto di ingresso e di uscita, entro e non oltre il 1° agosto 2026. Fino al 31 luglio 2026, nel caso in cui non siano ancora implementate le relative funzionalità della App unica, la notifica del diritto al rimborso di cui alla Misura 8-ter.1 avviene tramite l'applicazione mobile già eventualmente in uso da parte del concessionario o, in mancanza, tramite apposita sezione del sito web.		Fermo restando quanto già detto in merito alla necessità di addivenire alla individuazione del percorso "reale" per poter adeguatamente adempiere alle misure oggetto della presente delibera, si segnala sin da ora che, stante la differenza strutturale tra sistemi che prevedono tratte chiuse, semi chiuse e aperte (anche interconnesse fra loro), sussiste ad oggi un'oggettiva impossibilità di implementazione degli strumenti tecnologici, a livello di intero comparto autostradale, nei tempi qui previsti; ciò, senza considerare poi la necessità di prevedere specifici investimenti da parte delle singole concessionarie, i quali dovranno essere riconosciuti dai rispettivi enti concedenti in sede di approvazione dei relativi PEF, in coerenza con i principi espressi anche da Codesta Autorità. Inoltre, qualsiasi meccanismo di rimborso non può essere attuato dalla concessionaria in assenza della formalizzazione degli atti aggiuntivi con il concedente e in ogni caso i tempi indicati dalla misura 14.2 lettere a) e b) sono comunque inattuabili
14.6	6. Gli importi corrisposti agli utenti per i rimborsi di cui alla Misura 8-bis.1 non possono essere recuperati dai concessionari tramite il pedaggio.		
14.7	7. In deroga a quanto previsto al punto 6, per le sole concessioni vigenti al momento dell'adozione delle presenti misure, gli importi complessivi annui a consuntivo corrisposti agli utenti per i rimborsi di cui alla Misura 8-bis.1 possono essere recuperati dai concessionari tramite il pedaggio, limitatamente ai primi 5 anni di applicazione in conformità al punto 5, secondo la seguente progressione: a) il primo anno, nella misura del 100%; b) il secondo anno nella misura dell'80%; c) il terzo anno nella misura del 60%; d) il quarto anno nella misura del 40%; e) il quinto anno nella misura del 20%. Tali importi sono ammissibili al riconoscimento secondo le modalità previste dai sistemi tariffari ART, fatte salve le valutazioni del concedente in merito al corretto adempimento degli obblighi normativi e contrattuali. Sono comunque fatte salve le valutazioni del concedente in applicazione dell'articolo 192 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 (Codice dei contratti pubblici).		Una nuova regolazione di settore che vada ad incidere su piani economico-finanziari relativi a concessioni già in essere dovrebbe, ab initio, prevedere meccanismi certi ed adeguati finalizzati al mantenimento dell'equilibrio contrattuale. L'attuale schema di delibera, al contrario, prevede un rientro degli importi relativi ai rimborsi da cantiere molto limitato, con un meccanismo decrescente che garantisce un pieno recupero per il solo primo anno dall'entrata in vigore della nuova regolazione, e limitandosi a far salve successive ed ipotetiche valutazioni del soggetto concedente rispetto alle vigenti norme in materia di disposizioni/regolazione sopravvenute. Tanto premesso, comprendendo la volontà di introdurre un meccanismo di ristoro per i disagi subiti dagli utenti a seguito di cantierizzazioni, si propone di prevedere la possibilità di totale recupero, da parte dei concessionari, degli importi relativi ai 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 Ministero delle Infrastrutture e Trasporti in qualità di ente concedente - delle specifiche casistiche in cui le cantierizzazioni possano oggettivamente generare una responsabilità del concessionario con conseguente non recupero dei rimborsi da parte di quest'ultimo.
14.8	8. Gli importi complessivi annui a consuntivo corrisposti agli utenti per i rimborsi di cui alla Misura 8-bis.8 possono essere recuperati dai concessionari tramite il pedaggio, secondo le modalità previste dai sistemi tariffari ART, sulla base di una specifica rendicontazione per singolo evento, esclusivamente ove il concessionario dimostri che l'evento perturbativo sia riconducibile a cause di forza maggiore e non sia dovuto all'installazione di cantieri, nonché di aver correttamente adempiuto agli obblighi informativi di cui alla Misura 4.1, lettera c), e 4.4, e di aver posto in essere tutte le azioni di propria competenza per la risoluzione del blocco.		Vedasi quanto già osservato per la misura 8bis, punto 8, circa l'impossibilità del concessionario di gestire o influenzare le tempistiche relative alle situazioni di traffico bloccato nelle quali è previsto un intervento di soggetti terzi prodromico alla risoluzione dell'evento. Per quanto concerne la previsione qui in esame, invece, il principio di non poter recuperare a priori i rimborsi derivanti da tali fattispecie, 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.
14.9	9. Anche ai fini della pubblicazione di cui al punto 1, ciascun concessionario comunica all'Autorità, entro il 1° giugno di ciascun anno, gli importi complessivi annui a consuntivo corrisposti agli utenti per i rimborsi di cui alla Misure 8-bis.1 e 8-bis.8 nell'anno precedente, disaggregati per tratta autostradale gestita, e la quota parte dei medesimi rimborsi per cui ha richiesto il riconoscimento, ai sensi dei precedenti punti 7 e 8, nonché gli importi complessivi annui relativi ai rimborsi maturati ma non liquidati per mancato raggiungimento della soglia di 1 euro ai sensi della Misura 8-ter.2.».		