

Parere all'Autorità garante della concorrenza e del mercato in tema di pratiche commerciali scorrette, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'articolo 27, comma 1-bis, del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206.

L'Autorità di regolazione dei trasporti, nella seduta dell'11 marzo 2021

premesso che:

- l'Autorità garante della concorrenza e del mercato ("AGCM") ha trasmesso all'Autorità di regolazione dei trasporti ("Autorità"), con nota prot. ART 2126/2021 del 15 febbraio 2021, una richiesta di parere ai sensi e per gli effetti dell'articolo 27, comma 1-bis, del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206 ("Codice del Consumo"), a seguito dell'avvio di un procedimento nei confronti di Autostrade per l'Italia S.p.A. ("ASPI"), ai sensi dell'articolo 27, comma 3, del Codice del Consumo, nonché dell'articolo 6 del "Regolamento sulle procedure istruttorie in materia di pubblicità ingannevole e comparativa, pratiche commerciali scorrette, violazione dei diritti dei consumatori nei contratti, violazione del divieto di discriminazioni e clausole vessatorie" (di seguito: Regolamento), adottato dall'AGCM con delibera del 1° aprile 2015 (Riferimento PS/11644);
- il procedimento è stato avviato sulla base di numerose segnalazioni degli utenti, nonché di informazioni acquisite anche attraverso notizie pubblicate a mezzo stampa, al fine di verificare l'esistenza di alcune condotte in possibile violazione degli articoli 20 e 22 del Codice del Consumo consistenti, in particolare:
 - "a) con riferimento all'autostrada A/16 Napoli/Canosa, nella riduzione delle corsie di marcia o in specifiche limitazioni - per lunghi tratti - della velocità massima consentita, pari a 80 km/h nei due sensi di marcia, unitamente ad altre limitazioni, che aumenterebbero in maniera consistente i tempi di percorrenza, in assenza di un adeguamento del corrispettivo richiesto quale pedaggio autostradale;
 - b) con riferimento a tutte le tratte della rete autostradale gestite da ASPI, nelle modalità informative adottate dal professionista relative alle procedure di rimborso, con particolare riguardo ai casi di peggioramento del servizio in conseguenza di riduzioni delle corsie di marcia o di specifiche limitazioni alla viabilità (quali ad es. riduzione della carreggiata, della velocità massima, interdizione di veicoli pesanti, chiusura di alcune uscite), che potrebbero risultare omissive, inadeguate o, comunque, intempestive";
- in data 31 luglio 2020, ASPI ha presentato una proposta di impegni ai sensi dell'articolo 27, comma 7, del Codice del Consumo, nonché ai sensi dell'articolo 9 del Regolamento, che l'AGCM, in data 22 settembre 2020, ha deliberato di rigettare, stante l'interesse a procedere all'accertamento, ritenendo gli stessi non idonei a rimuovere i profili di possibile scorrettezza contestati;
- con nota in data 24 settembre 2020 l'AGCM ha comunicato ad ASPI l'ampliamento dell'oggetto del procedimento istruttorio ad ulteriori comportamenti relativi alle effettive condizioni di fruibilità del servizio autostradale reso, oltre che sull'autostrada A16 Napoli-Canosa, anche sulle autostrade A14 Bologna-Taranto, nonché sulle autostrade liguri e segnatamente sul tratto autostradale A26

Genova Voltri-Gravellona Toce e, per le parti di competenza di ASPI, sulle tratte autostradali A7 Milano-Serravalle-Genova, A10 Genova-Savona-Ventimiglia e A12 Genova-Rosignano “*in quanto suscettibili di integrare distinte violazioni degli articoli 20, 24 e 25 del Codice del Consumo*”;

- in data 23 dicembre 2020, l’AGCM trasmetteva ad ASPI la comunicazione del termine di conclusione della fase istruttoria ai sensi dell’articolo 16, comma 1, del Regolamento¹, concludendo che le condotte poste in essere da ASPI “*potrebbero integrare distinte violazioni degli articoli 20, 22, 24 e 25 del Codice del Consumo*”, rilevando, in particolare, che:
 - (i) “*i comportamenti di ASPI (...) che discendono da omessi o insufficienti interventi manutentivi della rete autostradale nel corso degli anni, appaiono porsi in contrasto con l’articolo 20 del Codice del Consumo, con riferimento a ciascuna delle summenzionate tratte autostradali (...) che sono state interessate da un significativo peggioramento del servizio, atteso il consistente aumento dei tempi di percorrenza, senza che risulti la sospensione o un’adeguata e tempestiva riduzione dei corrispettivi pedaggi*”;
 - (ii) “*le modalità informative adottate da ASPI in materia di richieste di rimborso in conseguenza di riduzioni delle corsie di marcia o di specifiche limitazioni alla viabilità, sembrano inadeguate, omissione e comunque intempestive, in violazione dell’art. 22 del Codice del Consumo*”;
 - (iii) “*con riferimento a ciascuna delle sopraindicate tratte autostradali, le condotte di ASPI appaiono inoltre connotate da profili di aggressività, in violazione degli artt. 24 e 25 del Codice del Consumo, riguardo alla natura del servizio reso se si considera che i consumatori ricevono una prestazione di qualità inferiore rispetto a quella attesa dall’utilizzo dell’infrastruttura autostradale, per la quale sono invece tenuti a corrispondere il pedaggio pieno. Tale circostanza appare idonea a limitare considerevolmente, mediante indebito condizionamento, la libera di scelta o di comportamento dei consumatori in relazione al servizio*”.

ritiene di svolgere le seguenti considerazioni.

I. Profili giuridici

Nel settore autostradale occorre fare riferimento, innanzitutto, all’articolo 37, comma 2, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, in virtù del quale

¹ In particolare, con tale comunicazione l’AGCM confermava le contestazioni di cui alla comunicazione di avvio e alla comunicazione di ampliamento dell’oggetto del procedimento circa la presunta illiceità delle condotte poste in essere da ASPI, precisandole nei termini che seguono:

- “*gravi carenze da parte di ASPI nella gestione e manutenzione dei tratti autostradali di competenza;*
- *gravi disagi nella viabilità e nella fluidità della circolazione;*
- *incremento notevole dei tempi medi di percorrenza che, in diverse circostanze, hanno mostrato valori molto distanti da quelli che normalmente si attende un utente della rete autostradale, dovuta a chiusure, restringimenti di carreggiata, imposizione dei limiti di velocità con conseguenti formazioni di code e rallentamenti;*
- *incremento del Total Delay e del Total Delay work;*
- *assenza di una procedura strutturata in tema di agevolazioni tariffarie (eliminazione/riduzione dei pedaggi) e rimborsi che consentisse di gestire in modo adeguato i gravi e ripetuti episodi di disagio arrecato agli utenti;*
- *misure inadeguate, parziali e di entità insufficiente delle agevolazioni concesse, non idonee a compensare i pesanti disagi subiti dagli utenti;*
- *carenza nelle modalità informative adottate da ASPI per rendere edotti gli utenti circa le agevolazioni concesse”.*

“L’Autorità è competente nel settore dei trasporti e dell’accesso alle relative infrastrutture ed in particolare provvede”:

- *“a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l’efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle (...) reti autostradali, fatte salve le competenze dell’Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali di cui all’articolo 36 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98², convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111”* (articolo 37, comma 2, lettera a);
- *“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; 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”* (articolo 37, comma 2, lettera e);
- *“con particolare riferimento al settore autostradale, a stabilire per le nuove concessioni nonché per quelle di cui all’articolo 43, comma 1³ e, per gli aspetti di competenza, comma 2 sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del price cap, con determinazione dell’indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per ciascuna concessione; a definire gli schemi di concessione da inserire nei bandi di gara relativi alla gestione o costruzione; a definire gli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per le nuove concessioni; a definire gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, allo scopo di promuovere una gestione plurale sulle diverse tratte e stimolare la concorrenza per confronto”* (articolo 37, comma 2, lettera g).

Inoltre, l’articolo 37, comma 4, dello stesso decreto dispone che *“[r]estano ferme tutte le altre competenze diverse da quelle disciplinate nel presente articolo delle amministrazioni pubbliche, statali e regionali, nei*

² Come noto l’Agenzia in esame non è stata mai istituita; al riguardo, l’articolo 11, comma 5, del d.l. 216/2011 ne ha previsto la soppressione disponendo che *“le attività e i compiti già attribuiti alla medesima sono trasferiti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a decorrere dal 1° ottobre 2012, che rimane titolare delle risorse previste dall’articolo 36, comma 5, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, e cui sono contestualmente trasferite le risorse finanziarie umane e strumentali relative all’Ispettorato di vigilanza sulle concessionarie autostradali di cui al medesimo comma 5 nonché alle altre strutture dell’Anas spa che svolgono le funzioni di concedente di cui all’articolo 36, comma 2, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, pari a dieci unità per l’area funzionale e due per l’area dirigenziale di seconda fascia”*.

³ L’articolo 43 del d.l. 201/2011 prevede:
1. *Gli aggiornamenti o le revisioni delle convenzioni autostradali vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto, laddove comportino variazioni o modificazioni al piano degli investimenti ovvero ad aspetti di carattere regolatorio a tutela della finanza pubblica, sono trasmessi, sentita l’Autorità di regolazione dei trasporti per i profili di competenza di cui all’articolo 37, comma 2, lettera g), in merito all’individuazione dei sistemi tariffari, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al CIPE che, sentito il NARS, si pronuncia entro trenta giorni e, successivamente, approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dalla avvenuta trasmissione dell’atto convenzionale ad opera dell’amministrazione concedente.*
2. *Gli aggiornamenti o le revisioni delle convenzioni autostradali vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto che non comportano le variazioni o le modificazioni di cui al comma 1 sono approvate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dall’avvenuta trasmissione dell’atto convenzionale ad opera dell’amministrazione concedente.*
2-bis. *Nei casi di cui ai commi 1 e 2 il concedente, sentita l’Autorità di regolazione dei trasporti, verifica l’applicazione dei criteri di determinazione delle tariffe, anche con riferimento all’effettivo stato di attuazione degli investimenti già inclusi in tariffa”*.

settori indicati; in particolare, restano ferme le competenze in materia di vigilanza, controllo e sanzione nell'ambito dei rapporti con le imprese di trasporto e con i gestori delle infrastrutture, in materia di sicurezza e standard tecnici, di definizione degli ambiti del servizio pubblico, di tutela sociale e di promozione degli investimenti. Tutte le amministrazioni pubbliche, statali e regionali, nonché gli enti strumentali che hanno competenze in materia di sicurezza e standard tecnici delle infrastrutture e dei trasporti trasmettono all'Autorità le delibere che possono avere un impatto sulla concorrenza tra operatori del settore, sulle tariffe, sull'accesso alle infrastrutture, con facoltà da parte dell'Autorità di fornire segnalazioni e pareri circa la congruenza con la regolazione economica. Restano altresì ferme e possono essere contestualmente esercitate le competenze dell'Autorità garante della concorrenza disciplinate dalla legge 10 ottobre 1990, n. 287 e dai decreti legislativi 2 agosto 2007, n. 145 e 2 agosto 2007, n. 146, e le competenze dell'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e le competenze dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali di cui all'articolo 36 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98".

Rileva, infine, anche la previsione contenuta nell'articolo 37, comma 6-ter, del d.l. 201/2011, ai sensi del quale “[r]estano ferme le competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dell'economia e delle finanze nonché del CIPE in materia di approvazione di contratti di programma nonché di atti convenzionali, con particolare riferimento ai profili di finanza pubblica”.

II. Osservazioni dell'Autorità

1. Gli interventi dell'Autorità

In attuazione, in particolare, delle citate previsioni dell'articolo 37, comma 2, lettera g), l'Autorità ha, tra l'altro, approvato:

- per le nuove concessioni da affidarsi con procedura a evidenza pubblica: (i) gli elementi per la definizione dello schema di concessione e sistema tariffario di pedaggio relativi alle tratte autostradali A5 (Torino-Ivrea-Quincinetto), A4/5 (Ivrea-Santhià), Sistema Tangenziale di Torino, Diramazione Torino – Pinerolo e A21 (Torino-Alessandria-Piacenza) (delibera n. 119/2017); (ii) gli elementi per la definizione dello schema di concessione relativo alle tratte autostradali A12 Sestri Levante-Livorno, A11/A12 Viareggio-Lucca, A15 diramazione per La Spezia e A10 Ventimiglia-Savona, e del relativo sistema tariffario di pedaggio (delibera n. 119/2019);
- per le nuove concessioni da affidarsi con il ricorso all'*in house providing*: (i) il sistema tariffario di pedaggio per l'affidamento della gestione della tratta autostradale A22 Brennero-Modena (delibera n. 73/2018); (ii) il sistema tariffario di pedaggio per l'affidamento della gestione delle tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia (delibera n. 133/2018)⁴.

A seguito del d.l. 28 settembre 2018, n. 109, il cui articolo 16, comma 1, ha esteso alle concessioni vigenti le competenze dell'Autorità in merito alla definizione del sistema tariffario di pedaggio, l'Autorità, con la delibera n. 16/2019 del 18 febbraio 2019, recante “*Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 43 del d.l. 201/2011 come richiamato dall'articolo 37 del medesimo decreto. Avvio del procedimento*” ha avviato il procedimento volto a stabilire “*il sistema tariffario di pedaggio basato sul*

⁴ L'affidamento della gestione delle tratte autostradali in questione con il ricorso all'*in house providing* è previsto dall'articolo 13-bis del d.l. 148/2017; a tale riguardo l'Autorità ha anche reso i pareri sui relativi schemi convenzionali previsti dal comma 4 della citata disposizione (cfr. pareri nn. 3 e 4 del 2019).

metodo del price cap e con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale", per ciascuna delle concessioni ivi richiamate in Appendice, precisando che il predetto procedimento si sarebbe concluso con più deliberazioni finali, ed indicendo, contestualmente, una consultazione pubblica sul sistema tariffario di pedaggio, di cui al citato allegato A, elaborato secondo una metodologia tariffaria basata su criteri uniformi per tutte le concessioni. A seguito della procedura di consultazione, l'Autorità ha quindi adottato, in data 19 giugno 2019, 16 delibere (dalla n. 64 alla n. 79) riguardanti altrettanti sistemi tariffari relativi alle concessioni indicate nell'Appendice dell'allegato A alla delibera di avvio, i cui periodi regolatori erano giunti a scadenza⁵.

Ai fini del recepimento del sistema tariffario di pedaggio stabilito dall'Autorità, peraltro, l'articolo 43, commi 1 e 2, del d.l. 201/2011, prevede che l'aggiornamento del Piano Economico Finanziario (PEF) relativo al nuovo periodo regolatorio predisposto dai concessionari autostradali, a seguito dell'istruttoria svolta dal concedente, debba essere da quest'ultimo trasmesso all'Autorità, che esprime al riguardo il proprio parere, ad esito del quale il CIPE, sentito il NARS, si pronuncia nei successivi trenta giorni. Successivamente, gli aggiornamenti dei piani in questione, che costituiscono un allegato all'atto aggiuntivo alla Convenzione unica da stipularsi a seguito del perfezionamento della descritta procedura, sono approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (di seguito: MIT), di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze (di seguito: MEF), da registrarsi alla Corte dei conti.

Tanto premesso, per quanto riguarda la Convenzione unica sottoscritta tra ANAS e ASPI il 12 ottobre 2007, si rappresenta che l'Autorità, ad esito della conclusione del citato procedimento di consultazione avviato con la delibera n. 16/2019, ha adottato la delibera n. 71/2019, del 19 giugno 2019, recante *"Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica ANAS S.p.A. - Autostrade per l'Italia S.p.A."*.

Per quanto in questa sede di specifico interesse, tale sistema tariffario, in conformità a quanto già previsto dall'Autorità in merito ad altri sistemi tariffari oggetto dell'intervento di competenza, prevede sia alcuni meccanismi di penalità/premi, con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi offerti all'utenza, sia i principi che il concedente sarà tenuto ad applicare per valutare la *performance* del concessionario autostradale (secondo quanto previsto dalla Misura 24 dell'Allegato A alla citata delibera n. 71/2019).

Tali meccanismi, che hanno impatto diretto sull'aggiornamento annuale delle tariffe, correlandole ai livelli di servizio resi all'utenza, sono incentrati sui seguenti fattori qualitativi:

- tempi medi di viaggio e livelli di disponibilità delle infrastrutture, connessi all'esazione e soprattutto ai lavori di manutenzione (periodi, durata, programmazione, etc.);
- impiego di tecnologie "Smart Road" che rappresentino delle *best practice* nel settore autostradale (quali sistemi di esazione elettronica *free flow*, *Intelligent Transportation Systems*, servizi per connettività);
- aggiornamento dinamico delle informazioni tramite panelli a messaggio variabile⁶;
- *customer satisfaction* rispetto ai livelli di servizio complessivo e specifico per aree di interesse definite dal concedente.

⁵ Per le concessioni autostradali il cui concedente è Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A., l'Autorità ha adottato le delibere nn. 70/2020 e 106/2020, riguardanti, rispettivamente, i sistemi tariffari di pedaggio delle concessioni relative alla Tangenziale est di Milano ed alla Autostrada Pedemontana Lombarda.

⁶ Tali informazioni dovranno rispettare i contenuti minimi previsti dai regolamenti (UE) n. 885/2013 e (UE) n. 886/2013, rispetto ai quali l'Autorità assume le funzioni di organo nazionale indipendente di cui, rispettivamente, agli artt. 8 e 9 dei citati regolamenti.

Conseguentemente, per effetto dell'applicazione del sistema tariffario definito dall'Autorità, gli utenti potranno beneficiare di un adeguamento del pedaggio a fronte di eventuali disagi, subiti in conseguenza della indisponibilità dell'infrastruttura, che siano stati rilevati durante il monitoraggio annuale degli indicatori di qualità dei servizi e dei relativi obiettivi, come individuati dal concedente nell'ambito delle aree tematiche definite dall'Autorità (cfr. Misura 24.9⁷).

Sotto il profilo dell'applicazione temporale, la Misura 32.1 dell'Allegato A alla citata delibera n. 71/2019 prevede che il nuovo sistema tariffario decorra dal 1° gennaio 2020; tuttavia, esso non è - ad oggi - ancora applicato, per le ragioni di seguito illustrate.

Ai fini del recepimento di tale sistema tariffario negli atti convenzionali vigenti, il concedente MIT ha trasmesso all'Autorità la proposta di aggiornamento del PEF della concessione in esame, per l'espressione del parere ex articolo 43, comma 1, del d.l. 201/2011; al riguardo, in data 14 ottobre 2020 l'Autorità ha reso il parere n. 8/2020.

In applicazione della riportata normativa, pertanto, il CIPE, previo parere del NARS, dovrà pronunciarsi sull'approvazione della proposta in questione; successivamente al perfezionamento della relativa delibera, il procedimento potrà concludersi con l'adozione del decreto interministeriale di approvazione, che diverrà efficace a seguito della registrazione presso la Corte dei Conti.

2. La Convenzione vigente

La vigente disciplina della concessione interessata è contenuta nella Convenzione unica (di seguito: Convenzione) sottoscritta il 12 ottobre 2007 dall'allora concedente ANAS S.p.A. con ASPI, approvata ai sensi dell'articolo 8-*duodecies* del D.L. 59/2008, nonché nei successivi Atti aggiuntivi sottoscritti tra il concedente Ministero delle infrastrutture dei trasporti con la medesima società concessionaria⁸.

⁷ Si riporta di seguito il punto 24.9 della delibera n. 71/2019:

"Il sistema di monitoraggio della qualità deve prevedere l'identificazione, da parte del concedente, di almeno un indicatore j-esimo per ciascuna delle seguenti aree tematiche:

- velocità media di percorrenza del flusso veicolare;*
- disponibilità dell'infrastruttura (presenza di cantieri, in particolare in ore di punta e periodi vacanzieri);*
- fluidità ai caselli (per esempio, disponibilità delle casse automatiche ai caselli e efficienza del sistema Telepass);*
- stato della pavimentazione (difetti del manto stradale);*
- aggiornamento dinamico delle informazioni tramite panelli a messaggio variabile;*
- predisposizione di adeguate aree di sosta (rispetto alla superficie complessiva) riservate ai veicoli per l'autotrasporto di merci;*
- impiego di Intelligent Transportation Systems (ITS), anche al fine di efficientare la logistica e perseguire l'ottimizzazione dell'utilizzo dell'infrastruttura da parte dei veicoli pesanti e dei veicoli leggeri;*
- disponibilità di servizi di connettività (radio-mobile) e copertura del segnale radio sulla rete autostradale, interoperabili, aperti, ed in linea con le più avanzate e consolidate tecnologie del settore delle telecomunicazioni;*
- impiego di sistemi automatici per il monitoraggio strutturale delle infrastrutture (in particolare opere di attraversamento, muri di sostegno, rilevati e gallerie autostradali);*
- impiego di tecnologie free flow per l'esazione delle tariffe autostradali in grado di evolvere verso soluzioni interoperabili a livello comunitario;*
- customer satisfaction rispetto ai livelli di servizio complessivo e specifico per aree di interesse definite dal concedente;*
- impiego di barriere di sicurezza laterali in ragione della loro conformità alla normativa tecnica vigente;*
- impiego di barriere antirumore, in attuazione del Piano di Risanamento acustico ambientale previsto dalla legge 26 ottobre 1995, n. 447 e successivi decreti attuativi".*

⁸ Gli atti convenzionali sono consultabili all'indirizzo web: <https://www.mit.gov.it/documentazione/convenzioni-regolanti-i-rapporti-tra-il-ministero-e-le-societa-concessionarie>.

In particolare, l'articolo 35 della Convenzione prevede, tra l'altro, che il concessionario è tenuto, in conformità a quanto previsto dai DDPCM del 27 gennaio 1994 e del 30 dicembre 1998, nonché dal d.lgs. 286/1999, alla redazione e all'aggiornamento annuale della Carta dei Servizi, con l'indicazione degli standard di qualità di cui all'Allegato N nonché delle penali applicabili dal concedente al concessionario in caso di inadempimento o disallineamento, di cui allo stesso Allegato N.

Si evidenzia, al riguardo, che tra gli standard qualitativi contenuti nel citato Allegato non sono previste forme di riduzione/rimborso del pedaggio a favore degli utenti in presenza di cantieri che possono determinare un allungamento dei tempi di percorrenza.

L'Allegato N *"Disciplinare per l'applicazione di sanzioni e penali"* si limita, infatti, a stabilire una sanzione pecuniaria a carico del concessionario nell'ipotesi in cui lo stesso non adotti la Carta dei servizi, ovvero nel caso in cui non proceda al relativo aggiornamento annuale; nessuna sanzione è prevista in caso di mancato rispetto delle previsioni ivi contenute⁹.

Inoltre, per quanto riguarda le informazioni da rendere agli utenti, il citato Allegato N nulla dispone in merito, mentre la Carta dei servizi contiene una sezione denominata *"Informazioni di viabilità"* la cui eventuale inosservanza non dà luogo all'applicazione di sanzioni nei confronti del concessionario.

3. Considerazioni conclusive

Alla luce di quanto illustrato, il sistema tariffario approvato dall'Autorità, con la citata delibera n. 71/2019, con riferimento alla Convenzione Unica ANAS S.p.A. - Autostrade per l'Italia S.p.A., non risulta, allo stato, ancora applicabile, atteso che, come rappresentato, non si è concluso il procedimento di aggiornamento del PEF.

Nelle more dell'applicabilità di tale specifico sistema tariffario, così come dell'adozione, anche con riferimento al settore interessato, di provvedimenti dell'Autorità volti a definire - ai sensi del citato articolo 37, comma 2, lettera e) del d.l. 201/2011 - il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere, si rileva tuttavia che quanto richiamato in merito ai sistemi tariffari approvati dall'Autorità in ambito autostradale, e, in particolare, agli indicati meccanismi di penalità/premialità con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi offerti all'utenza, nonché ai principi che il concedente è tenuto ad applicare per valutare la *performance* del concessionario autostradale, previsti dall'Autorità già a partire dal 2017, possono essere assunti quale espressione di principi generali da considerare come parametro per la valutazione della diligenza richiesta all'operatore del servizio di cui trattasi.

Il presente Parere è trasmesso all'Autorità garante della concorrenza e del mercato e pubblicato, successivamente alla conclusione del procedimento dell'AGCM, sul sito web istituzionale dell'Autorità.

Il Presidente

Nicola Zaccheo

(documento firmato digitalmente
ai sensi del D.Lgs 82/2005 s.m.i.)

⁹ La carta dei servizi, così qualificata da ASPI : *"La Carta dei Servizi è uno strumento prezioso, che racconta in modo chiaro e dettagliato le attività svolte da Autostrade per l'Italia nella gestione della propria rete autostradale"*, è pubblicata all'indirizzo web: <https://www.autostrade.it/it/la-nostra-rete/carta-dei-servizi>.