

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 del 6 dicembre 2022

premesso che:

- l'Autorità garante della concorrenza e del mercato ("AGCM") ha trasmesso all'Autorità di regolazione dei trasporti ("Autorità"), con note prot. ART 24167/2022 e 24172/2022 del 10 novembre 2022, 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 Consorzio per le Autostrade Siciliane ("CAS"), 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/12039);
- il procedimento è stato avviato da AGCM con nota del 27 dicembre 2021, sulla base di segnalazioni pervenute da associazioni di consumatori (Federconsumatori APS e Federconsumatori Sicilia), nonché degli elementi forniti da CAS a seguito di una richiesta di informazioni e, al fine di verificare l'esistenza di alcune condotte in possibile violazione degli articoli 20, 24 e 25 del Codice del Consumo; in particolare, con riferimento alle tratte autostradali A/18 (Messina-Catania-Siracusa-Gela) e A/20 (Messina-Palermo), "*il professionista avrebbe proceduto alla riduzione delle corsie di marcia e/o a specifiche limitazioni -per lunghi tratti- della velocità massima normalmente consentita a chi utilizza tale infrastruttura autostradale, nei due sensi di marcia, che aumenterebbero in maniera consistente i tempi di percorrenza, in assenza di adeguamento-riduzione del corrispettivo richiesto quale pedaggio autostradale*";
- in data 19 ottobre 2022, l'AGCM ha trasmesso a CAS la comunicazione del termine di conclusione della fase istruttoria ai sensi dell'articolo 16, comma 1, del Regolamento¹, concludendo che le

¹ In particolare, con tale comunicazione l'AGCM confermava le contestazioni di cui alla comunicazione di avvio del procedimento circa la presunta illecità delle condotte poste in essere da CAS, precisandole nei termini che seguono:

- "*gravi e prolungati disagi nella viabilità e nella regolare fluidità della circolazione, a causa di chiusure, restringimenti di carreggiata, imposizione di limiti di velocità (...) con inevitabile formazione di code e rallentamenti e conseguente incremento dei tempi medi di percorrenza;*
- "*assenza di una procedura strutturata in tema di agevolazioni tariffarie (eliminazione/riduzione dei pedaggi) e rimborsi volta a gestire in modo adeguato i gravi ripetuti episodi di disagio arrecati agli utenti;*
- "*misure inadeguate, parziali e/o insufficienti nell'ambito delle agevolazioni attuate e/o prospettate...non idonee a compensare i pesanti disagi subiti dagli utenti".*

condotte poste in essere “potrebbero integrare distinte violazioni degli articoli 20, 24 e 25 del Codice del Consumo”, rilevando, in particolare, che:

- (i) “le condotte di CAS con specifico riferimento a ciascuna delle summenzionate tratte autostradali A/18 e A/20, appaiono porsi in contrasto con il dovere di diligenza professionale e con il canone di correttezza imposto dal Codice del consumo in quanto il professionista risulterebbe aver preteso dai consumatori, ai quali avrebbe erogato un servizio non corrispondente al livello atteso dalle infrastrutture autostradali gestite, arrecando notevoli disagi, il pagamento di un importo sproporzionato rispetto alla qualità della prestazione effettivamente espletata, caratterizzata da un aumento dei tempi di percorrenza non coerente con le condizioni di normale fruibilità della rete autostradale”;
- (ii) “I comportamenti di CAS rilevano inoltre sotto il profilo specifico dell’aggressività dal momento che i consumatori riceverebbero 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 libertà di scelta o di comportamento dei consumatori in relazione al servizio: questi ultimi, infatti, nel ragionevole presupposto di riuscire ad abbreviare i tempi del proprio viaggio, sono indotti ad assumere una decisione di natura commerciale, quale quella di utilizzare il servizio autostradale, che non avrebbero altrimenti preso e sono quindi costretti a corrispondere l’intero ammontare del pedaggio, anche a fronte della persistenza dei disagi”;
- (iii) “Con riguardo alla durata, in base agli elementi acquisiti, risulterebbe che le condotte descritte siano state poste in essere da CAS almeno a decorrere dal mese di gennaio 2020, come si evince dalla consistenza e quantità degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria posti in essere e risultanti dalle ordinanze emesse a partire da quella data, e che - attesa la natura unitaria dell’infrazione contestata - siano tuttora in corso, quantomeno in relazione all’assenza di una procedura standardizzata volta alla riduzione/eliminazione del pedaggio in caso di disagi nella viabilità”.

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 “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);

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

- “*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*” (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 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

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”.

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 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

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).

concessioni indicate nell'Appendice dell'allegato A alla delibera di avvio, i cui periodi regolatori erano giunti a scadenza⁵.

Da ultimo, l'Autorità ha avviato, in vista della prossima scadenza del periodo regolatorio quinquennale, con delibera n. 216/2022 del 17 novembre 2022, un procedimento volto a stabilire il sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del price cap e con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale, relativo alla Convenzione Unica Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Autovia Padana S.p.a.

Nello specifico, tali sistemi tariffari prevedono sia alcuni meccanismi di penalità/premialità, 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.

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 variabile;
- customer satisfaction rispetto ai livelli di servizio complessivo e specifico per aree di interesse definite dal concedente.

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 CIPESS, 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 da stipularsi a seguito del perfezionamento della descritta procedura, sono approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, 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 sottoscritta tra ANAS e CAS il 27 novembre 2000⁶, si rappresenta che il Ministero concedente – Direzione Generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali⁷ –, nel rappresentare di aver formulato più volte a CAS l'esigenza di procedere ad un aggiornamento della Convenzione vigente, connesso, peraltro, anche alla definizione del sistema tariffario di

⁵ Per le concessioni autostradali il cui concedente è Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A., l'Autorità ha adottato le delibere nn. 70/2020, 106/2020 e 87/2021 riguardanti, rispettivamente, i sistemi tariffari di pedaggio delle concessioni relative alla Tangenziale est di Milano, all' Autostrada Pedemontana Lombarda e Brebemi.

⁶ Peraltro mai oggetto di aggiornamento e revisione ai sensi dell'articolo 2, commi 82 e seguenti, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n.262, convertito dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, che prevedevano la stipula della "Convenzione unica".

⁷ Con nota del 20 gennaio 2020, prot. ART n.669/2020.

pedaggio ai sensi dell'articolo 37 del d.l. 201/2011, come modificato dal d.l. 109/2018, nel 2020 ha chiesto all'Autorità di avviare il relativo procedimento.

Nel riscontrare detta richiesta, gli Uffici, con nota in data 21 gennaio 2020⁸, hanno rappresentato al Concedente la necessità di acquisire i necessari dati tecnici ed economici della concessionaria.

È stato altresì evidenziato come la concessionaria in questione – che, fino all'entrata in vigore della legge regionale 11 febbraio 2021, n. 4, ha rivestito tra l'altro, la natura giuridica del tutto peculiare di ente pubblico strumentale della Regione Siciliana - non abbia mai fornito all'Autorità, come allo stesso Concedente, nonostante numerose richieste e ripetuti solleciti, i dati tecnici ed economici per alimentare la banca dati dell'Autorità.

L'Autorità, al fine di risolvere celermente le criticità emerse, ha avviato, nel luglio 2020, una serie di interlocuzioni informali con l'ente, ad esito delle quali è stato chiarito quanto segue:

- CAS rientra nel novero delle concessionarie titolari di “concessioni vigenti”, il cui PEF deve essere oggetto, di revisione ai sensi dell'articolo 43 del d.l. 201/2011;
- ai fini dell'avvio del procedimento in questione, l'Autorità è tenuta ad adottare, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera g) del d.l. 201/2011, una delibera che stabilisca il nuovo sistema tariffario di pedaggio basato sul *price cap* e con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale;
- a tal fine, CAS deve fornire al più presto i dati tecnico-economici, più volte sollecitati, al fine di consentire all'Autorità di avviare il relativo procedimento.

Da ultimo, con nota del 30 settembre 2022⁹, l'Autorità ha chiesto al Concedente notizie in merito al completamento delle attività di rendicontazione del concessionario ai fini della riconciliazione contabile, necessario per l'avvio del procedimento di definizione del sistema tariffario.

Il Concedente, con nota del 5 ottobre 2022¹⁰, ha rappresentato di essere in attesa di acquisire da parte del concessionario gli elementi necessari per dare avvio alla revisione del PEF.

Per quanto in questa sede di specifico interesse, si rileva che per effetto dell'applicazione del sistema tariffario che verrà definito dall'Autorità, gli utenti potranno beneficiare di un adeguamento del pedaggio a fronte di eventuali disagi subiti in conseguenza della indisponibilità dell'infrastruttura, 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'Autorità¹¹.

Si rappresenta, inoltre, che l'Autorità ha avviato con delibera n. 59/2022 del 14 aprile 2022¹² un'indagine conoscitiva finalizzata all'avvio di un procedimento volto a definire il contenuto minimo degli specifici diritti

⁸ Prot. ART n.770/2020.

⁹ Prot. ART 20390/2022.

¹⁰ Prot. ART 20786/2022.

¹¹ Si veda, sul punto, il parere n. 4/2021, reso all'Autorità garante della concorrenza e del mercato in tema di pratiche commerciali scorrette, emanato dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'articolo 27, comma 1-bis, del decreto legislativo 6 settembre.

¹² Il documento di indagine conoscitiva e i contributi pervenuti sono pubblicati sul sito internet dell'Autorità: <https://www.autorita-trasporti.it/consultazioni/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-autost/>.

che gli utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali e dei gestori delle aree di servizio delle reti autostradali, nell'ambito della quale si evidenzia, tra l'altro, che *"il rallentamento del traffico veicolare, provocato dalla presenza di cantieri sulla carreggiata, si pone in contrasto con la connotazione funzionale dell'infrastruttura autostradale che si distingue dalle altre strade per il fatto che la stessa assicura, non tanto il diritto alla mobilità, essendo quest'ultimo diritto garantito da tutte le reti stradali, quanto il diritto al materiale raggiungimento della destinazione nei tempi più brevi e nei modi più sicuri possibili"*. L'Autorità osserva, inoltre, in proposito, che: *"[p]er quanto concerne, invece, i cantieri, i concessionari autostradali dovrebbero assicurare standard gestionali tesi a mitigare o annullare il disagio per gli utenti. In particolare, un'efficiente gestione del cantiere dovrebbe considerare i seguenti standard:*

- *pianificazione dei cantieri nei periodi caratterizzati da minor traffico veicolare;*
- *rimozione o mancata apertura dei cantieri durante i periodi di esodo o nei fine settimana;*
- *programmazione dei lavori in turni H24 sulle tratte a maggiore intensità di traffico; - sospensione dei lavori in condizioni di traffico intenso;*
- *programmazione dei lavori solo nelle ore notturne sulle tratte in prossimità delle principali aree urbane;*
- *informativa preventiva, con un congruo preavviso, per i cantieri cd. "impattanti"*¹³.

Infine, nel documento di indagine conoscitiva, l'Autorità si sofferma sulla necessità di individuare, con il contributo degli stakeholder, le *"possibili tutele nel caso in cui l'utente sia costretto a corrispondere un pedaggio maggiore per circostanze indipendenti dalla sua volontà"* e gli *"eventuali diritti, anche di natura risarcitoria, in caso di mancata/intempestiva/inadeguata informazione"*¹⁴.

2. La Convenzione vigente

La disciplina della vigente concessione è contenuta nella Convenzione sottoscritta il 27 novembre 2000 dall'allora concedente ANAS S.p.A. con il CAS, approvata con decreto interministeriale del 28 maggio 2001, n.702, registrato alla Corte dei Conti in data 13 luglio 2001¹⁵.

In particolare, l'articolo 31 della Convenzione prevede, tra l'altro, che il concessionario è tenuto alla redazione della Carta dei Servizi, con l'indicazione degli standard di qualità dei singoli servizi, ai sensi dell'articolo 2, comma 2 del d.lgs. 12 maggio 1995, n. 163 e della legge 14 novembre 1995, n. 481.

Si evidenzia, al riguardo, che tra gli standard qualitativi contenuti nell' Allegato C alla Convenzione 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 percorrenza¹⁶, mentre nella Carta dei servizi¹⁷, alla sezione *"qualità dei servizi"* si rinvia alla particolare attenzione riservata *"alla qualità dei servizi erogati"* e alle

¹³ Cfr. Documento sottoposto ad indagine conoscitiva di cui all'Allegato A alla delibera n. 59/2022, pag. 16.

¹⁴ Cfr. Documento sottoposto ad indagine conoscitiva di cui all'Allegato A alla delibera n. 59/2022, pag. 9, Ambito 1, lett. w) e x).

¹⁵ 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>.

¹⁶ Al riguardo, nella Carta dei servizi della concessionaria si precisa, tra l'altro, nella sezione dedicata ai principi generali, che: *"Il concessionario autostradale riconosce che è un diritto dei suoi Clienti usufruire di prestazioni qualitativamente efficienti.* Si veda al riguardo la Carta dei servizi pubblicata all'indirizzo web: <http://www.autostradesiciliane.it/rete-autostradale/carta-dei-servizi/>.

¹⁷ (<http://www.autostradesiciliane.it/files/Carta%20dei%20Servizi/Carta%20dei%20Servizi.pdf>).

"importanti risorse" investite a tale scopo *"per i miglioramenti e gli adeguamenti strutturali e gestionali necessari a mantenere elevati gli standard dei livelli di qualità dei servizi"*.

Inoltre, per quanto riguarda le informazioni da rendere agli utenti, il medesimo Allegato C nulla dispone in merito, mentre la Carta dei servizi contiene un generico riferimento all'impegno a favorire *"l'informazione più ampia presso la Clientela circa il controllo e la verifica della funzionalità delle prestazioni fornite"* e ad *"assicurare la massima disponibilità e accessibilità delle informazioni sulle attività"* fornite, la cui eventuale inosservanza non dà luogo all'applicazione di sanzioni nei confronti del concessionario.

3. Considerazioni conclusive

Alla luce di quanto illustrato, nelle more dell'adozione di uno specifico sistema tariffario, così come dell'adozione 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 autostradali possono esigere, si rileva 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 a fronte di una qualità non rispondente ai livelli attesi.

Pur non essendo stato ancora adottato dall'Autorità, per le ragioni sopra esposte, il sistema tariffario di pedaggio della concessione in argomento, si evidenzia tuttavia che l'articolo 4 del nuovo Statuto del CAS, ora ente pubblico economico a seguito dell'entrata in vigore della citata l.r. 4/2021, prevede che *"Il sistema tariffario di pedaggio è determinato con le modalità previste dalla Convenzione sottoscritta con Anas S.p.A. in data 27 novembre 2000 e le sue eventuali successive modifiche, integrazioni e sostituzioni, e comunque in conformità al sistema tariffario di pedaggio stabilito dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. g), decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201"*¹⁸.

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.

Torino, 6 dicembre 2022

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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

¹⁸ (<http://www.autostradesiciliane.it/chi-siamo/statuto-sociale/>).