

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 16 dicembre 2021

premesse che:

- l’Autorità garante della concorrenza e del mercato (“**AGCM**”) ha trasmesso all’Autorità di regolazione dei trasporti (“**Autorità**” o “**ART**”), con nota del 4 novembre 2021 (prot. ART 17772/2021 del 5 novembre 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 Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. (di seguito: “**APL**”), 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*”, adottato dall’AGCM con delibera del 1° aprile 2015 (Riferimento **PS/11694**);
- il procedimento è stato avviato in data 4 maggio 2021 sulla base di numerose segnalazioni pervenute all’AGCM da parte dei consumatori, delle loro associazioni rappresentative e della stessa ART¹, nonché di informazioni successivamente acquisite dalla medesima AGCM ai sensi del Codice del Consumo, in relazione a condotte che potrebbero “*integrare distinte infrazioni del codice del consumo (...) in quanto contrarie alla diligenza professionale, gravemente omissive, nonché idonee a condizionare indebitamente e limitare considerevolmente la libertà di scelta o di comportamento del consumatore medio in relazione, da un lato, al servizio autostradale offerto a pagamento, dall’altro, avuto riguardo alle modalità e alle tempistiche delle procedure adottate per richiedere il pagamento in caso di omesso versamento del pedaggio per il transito autostradale effettuato*”;
- più specificamente, nella comunicazione di avvio del procedimento, l’AGCM ipotizza la violazione degli articoli 20, 22, 24 e 25 del Codice del Consumo, con riferimento, da un lato, all’informativa resa agli utenti in relazione al pagamento del pedaggio nelle tratte autostradali di competenza di APL, e, dall’altro, alle “*problematiche legate all’invio dei solleciti di pagamento (...) in caso di mancata corresponsione del pedaggio*”².
Nel dettaglio, le condotte del professionista oggetto della citata comunicazione di avvio riguardano:
 - i. l’inadeguata informativa resa agli utenti, soprattutto al momento dell’ingresso nelle tratte autostradali di competenza di APL, circa la percorrenza di una strada con

¹ Con riferimento alla segnalazione pervenuta con prot. ART 7177/2017.

² I tratti autostradali gestiti da APL sono dotati di un sistema di esazione del pedaggio di tipo *Free Flow Multilane* ossia senza barriere fisiche né all’ingresso né in uscita e senza canalizzazione del traffico al momento in cui si abbandona il tracciato autostradale. L’infrastruttura, pertanto, in corrispondenza degli svincoli di uscita autostradali non è dotata di caselli ove provvedere al pagamento della tratta percorsa.

- obbligo di pagamento del pedaggio; in particolare, non essendo presenti barriere di esazione, la corresponsione dell'importo dovuto per il transito avviene attraverso modalità diverse (*on line*, presso i punti di assistenza, tramite app, ecc.) da quelle normalmente praticate sulle autostrade e conosciute dagli utenti del servizio autostradale (pagamento al casello);
- ii. le modalità adottate da APL nell'inviare per posta ordinaria ai propri utenti - anche a notevole distanza di tempo dall'effettuazione del transito - i solleciti e successivamente l'intimazione al pagamento da parte di società specializzate nel recupero del credito appositamente incaricate, in caso di mancata corresponsione del pedaggio, che comporterebbero un significativo aggravio di spese, di norma ben superiori agli importi effettivamente dovuti e che sembrerebbero idonee a limitare indebitamente la libertà di scelta o di comportamento del consumatore, inducendolo a corrispondere l'importo richiesto anche nei casi in cui questo non sia effettivamente, in tutto o in parte, dovuto, come nel caso in cui la mancata corresponsione del pedaggio dipenda da responsabilità del gestore, in relazione a strumenti di pagamento di difficile fruizione ovvero a disservizi di alcuni strumenti normalmente accettati (malfunzionamento degli apparati di rilevazione dei transiti);
- con comunicazione pervenuta all'AGCM il 28 giugno 2021 ed integrata il 15 settembre 2021, APL ha presentato una proposta di impegni che l'AGCM ritiene *"prima facie ammissibili e non manifestamente inidonei in relazione ai profili contestati nell'avvio dell'istruttoria"*. Tali impegni consistono, nello specifico, in un duplice ordine di misure (in seguito meglio descritte):
- A. Misure di trasparenza informativa;
- B. Misure finalizzate alla riduzione delle tempistiche per l'accertamento dei mancati pagamenti;

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. 98³, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111"* (articolo 37, comma 2, lettera a);

³ 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"*

- “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 1^a 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).

II. Osservazioni dell'Autorità

1. Gli interventi dell'Autorità

In attuazione delle citate previsioni dell'articolo 37, comma 2, lettera g), l'Autorità ha tra l'altro adottato, ad esito della conclusione del procedimento di consultazione avviato con la delibera n. 70/2020, la delibera n. 106/2020 recante “Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica Concessioni Autostradali Lombarde S.p.a. – Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.a.”⁵.

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”.

⁴ 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”.

⁵ APL è titolare della concessione per la progettazione, la costruzione e la gestione dell'Autostrada Pedemontana Lombarda, corrente tra Dalmine, Como, Varese ed il valico del Gaggiolo, in virtù della Convenzione Unica sottoscritta con la Concedente Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. in data 1° agosto 2007.

Allo stato attuale sono state completate e sono in esercizio le seguenti tratte: i) A36 (per una lunghezza soggetta a pedaggio complessiva di Km 30,19); ii) A60 -Tangenziale di Varese (per una lunghezza soggetta a pedaggio complessiva di Km 7,03); iii) A59 - Tangenziale di Como (per una lunghezza soggetta a pedaggio complessiva di Km 4,31).

In forza di apposita convenzione stipulata con Autostrade per l'Italia, inoltre, APL si occupa anche di effettuare la riscossione del pedaggio in riferimento all'interconnessione autostradale denominata “Grandate – Tangenziale di Como”, che collega l'autostrada A9, di cui è concessionaria Autostrade per l'Italia, e la A59, assentita a Pedemontana.

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 è tenuto ad applicare per valutare la *performance* del concessionario autostradale (secondo quanto previsto dalla Misura 24 dell’Allegato A alla citata delibera n. 106/2020).

Tali meccanismi, che hanno impatto diretto sull’aggiornamento annuale delle tariffe, correlandole ai livelli di servizio resi all’utenza, sono incentrati su fattori qualitativi, tra i quali:

- fluidità ai caselli (ad esempio, disponibilità delle casse automatiche ai caselli ed efficienza del sistema Telepass);
- aggiornamento dinamico delle informazioni tramite pannelli a messaggio variabile;
- 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 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.

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 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 24.9⁶).

Il tracciato autostradale assentito in concessione a Pedemontana risulta caratterizzato da un meccanismo di esazione del pedaggio diverso da quello di tutte le altre infrastrutture autostradali italiane.

⁶ Si riporta di seguito il punto 24.9 della delibera n. 106/2020:

“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 pannelli 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);*

Sotto il profilo dell'applicazione temporale, la Misura 32.1 dell'Allegato A alla citata delibera n. 106/2020 prevede che il nuovo sistema tariffario decorra dal 1° gennaio 2021; tale sistema tariffario non è, tuttavia, ad oggi ancora applicato, per le ragioni di seguito illustrate.

Con nota in data 8 febbraio 2021, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (ora Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili) ha trasmesso all'Autorità, ai fini dell'espressione del parere ai sensi dell'articolo 43 del d.l. 201/2011, una prima versione dell'aggiornamento del piano economico-finanziario predisposto dalla società concessionaria sulla base dei criteri tariffari previsti nella più volte citata delibera n. 106/2020. A seguito delle osservazioni formulate dall'Autorità, il Ministero ha quindi trasmesso, in data 9 aprile 2021, una nuova versione del medesimo piano, in relazione alla quale l'Autorità, con nota del 6 maggio 2021, ha evidenziato i persistenti profili di criticità, rappresentando peraltro preliminarmente che l'Autorità stessa potrà procedere all'espressione del parere di competenza all'esito delle decisioni del Consiglio di Stato sul contenzioso in corso concernente l'indicata delibera.

Alla luce di quanto illustrato, con il rilascio del richiesto parere l'Autorità intende fornire elementi di contesto volti all'individuazione delle disposizioni afferenti al proprio ambito di competenza che possano fungere da parametri di riferimento ai fini della valutazione degli *standard* di diligenza professionale e dell'adeguatezza degli impegni presentati dal professionista.

2. La condotta contestata

Preliminarmente, in riferimento alla condotta contestata, si rileva che, nelle more dell'applicabilità del sistema tariffario approvato dall'Autorità, 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, è comunque utile richiamare gli indicati meccanismi di penalità/premialità con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi offerti all'utenza, nonché i criteri che il concedente è tenuto ad applicare per valutare la *performance* del concessionario autostradale, previsti dall'Autorità già a partire dal 2017.

Essi possono infatti essere assunti quale espressione di principi generali da considerare come parametro per la valutazione della diligenza richiesta all'operatore del servizio di cui trattasi, oltre che dell'adeguatezza degli impegni presentati dallo stesso.

3. Gli impegni presentati dal professionista

A seguito della comunicazione di avvio del procedimento da parte dell'AGCM, APL ha presentato un *set* di impegni caratterizzato da un duplice ordine di misure, di trasparenza informativa e procedurali finalizzate alla riduzione delle tempistiche per l'accertamento dei mancati pagamenti, confidando nell'accettazione degli stessi senza procedere all'accertamento dell'infrazione da parte di AGCM.

-
- *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".*

Gli impegni relativi alla trasparenza consistono in misure che *“consentono di fornire ulteriori informazioni all’utenza che sono idonee ad eliminare ogni residuo dubbio (...) circa la percorrenza, da parte degli utenti stessi, di un tracciato autostradale cui sono connessi oneri di pedaggio”*.

Gli impegni relativi al procedimento di riscossione dei mancati pagamenti consistono in misure finalizzate *“a determinare una compromissione delle tempistiche (...) entro cui viene assicurata agli utenti la ricezione dei solleciti di pagamento”*.

Le misure, secondo il formulario degli impegni trasmesso in data 28 giugno 2021, successivamente integrato il 15 settembre u.s., si dettagliano, come segue.

(I) Impegno n. 1 - Misure di trasparenza informativa

“Pedemontana si impegna a:

1.1. inserire tra i messaggi forniti all’utenza tramite la segnaletica luminosa dei Pannelli a Messaggio Variabile (...) informazioni relative alla riscossione del pedaggio, dal seguente tenore testuale:

- *“Pagamento pedaggio a cura degli utenti entro 15 giorni”;*
- *“Oneri accertamento mancati pagamenti a carico utenti”;*
- *“Recupero mancati pagamenti”;*
- *“Modalità pagamento sito internet Pedemontana”*

Tempistiche di attuazione dell’impegno: 1 mese dalla data di approvazione degli impegni ai sensi dell’art. 27, co. 7 del Codice del Consumo”.

1.2. Modificare la segnaletica di tipo verticale posizionata sulle rampe in ingresso del tracciato autostradale, inserendo nella parte superiore della cartellonistica, nella maggior dimensione di caratteri consentita, la dicitura “AUTOSTRADA A PEDAGGIO SENZA BARRIERE”.

In questo modo si ritiene di migliorare ulteriormente – ferma la preventiva approvazione da parte del Comitato per la Toponomastica istituito presso l’AISCAT – l’immediatezza e l’impatto visivo della comunicazione.

Nella sezione della suddetta cartellonistica relativa alle modalità di pagamento, inoltre, vengono inseriti i simboli relativi alla possibilità di effettuare il pagamento per il transito tramite contanti e bancomat/carte di credito, modalità accessibili tramite il sito della Società o presso i punti dedicati.

Le modifiche testuali e grafiche possono essere integralmente apprezzate nel documento allegato (.), ove sono rappresentati il segnale nella sua versione esistente e quello modificato, oggetto dell’impegno, con le ulteriori indicazioni sopra descritte.

Tempistiche di attuazione dell’impegno: il processo di modifica della segnaletica autostradale sopra descritto ha una durata di 12 mesi, in ragione della necessità di coinvolgere soggetti terzi e delle tempistiche che, ad oggi, sono state registrate in casi analoghi, essendo necessarie: i) l’approvazione della modifica da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili; ii) l’approvazione da parte dell’ente concedente Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.; iii) la predisposizione e lo svolgimento della procedura di gara per l’affidamento dei lavori di realizzazione dell’installazione ed ai conseguenti tempi di realizzazione stessa.”

(II) Impegno n. 2 - Misure finalizzate alla riduzione delle tempistiche per l'accertamento dei mancati pagamenti

Pedemontana si impegna a:

“Il.1. ridurre di un terzo le tempistiche connesse alla durata delle attività di produzione ed all’invio del 2° sollecito di pagamento.

(...), il processo ordinario di gestione dei mancati pagamenti implementato dalla Società allo stato attuale prevede, in riferimento alla produzione del 2° sollecito di pagamento, che siano decorsi almeno 90 giorni dalla produzione del 1° sollecito di pagamento.

Al fine di contenere i tempi di svolgimento delle azioni di recupero dei crediti relativi al mancato pagamento di pedaggio, si propone una riduzione del suddetto termine, in una misura pari ad un terzo.

La Società si assume pertanto l’impegno di avviare la produzione e l’invio del 2° sollecito di pagamento decorsi 60 giorni – e non più 90 – dalla produzione del 1° sollecito rimasto insoluto.

Tempistiche di attuazione dell’impegno: 1 mese dalla data di approvazione degli impegni ai sensi dell’art. 27, co. 7 del Codice del Consumo”.

Sebbene gli impegni proposti si riferiscano ad una fattispecie che non risulta, allo stato, specificamente disciplinata da provvedimenti dell’Autorità, si ritiene opportuno evidenziare, quanto all’Impegno n. 1, che l’Autorità, come illustrato, incentiva l’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), favorendo più in generale lo sviluppo di tali tecnologie sotto forma di premialità dal punto visto tariffario.

In tale prospettiva, si ritiene che - ferme le necessarie valutazioni da parte degli enti competenti - l’impegno di APL a modificare la segnaletica di tipo verticale posizionata sulle rampe di ingresso del tracciato autostradale, inserendo nella parte superiore della cartellonistica una specifica dicitura nei termini sopra riportati, possa rappresentare un’iniziativa migliorativa volta a consentire agli utenti di avere una più evidente percezione di intraprendere un’autostrada a pedaggio senza barriere, permettendo quindi agli utenti stessi di effettuare consapevolmente la relativa scelta.

Si osserva che tale finalità viene efficacemente perseguita fornendo la relativa informazione all’utenza, per il caso di specie, nei tratti stradali precedenti alle rampe di ingresso all’infrastruttura autostradale. Al riguardo, infatti, si rileva che l’Autorità, nello svolgimento delle proprie funzioni di organismo nazionale responsabile dell’esecuzione dei regolamenti dell’Unione europea sulla tutela dei passeggeri nel trasporto ferroviario, su strada con autobus e via mare e per vie navigabili interne, ha potuto constatare la particolare efficacia della tutela del passeggero attraverso informazioni rese prima che il viaggio venga intrapreso.

Con specifico riferimento alle tempistiche evidenziate dal professionista per l’esecuzione delle attività necessarie all’esecuzione dell’impegno proposto (durata minima di 12 mesi), che prevedono, tra l’altro, il rilascio di autorizzazioni da parte del MIMS e di APL, ci si limita ad osservare incidentalmente, in merito ai tempi di svolgimento della procedura di gara per l’affidamento dei lavori di realizzazione e installazione, che l’ordinamento prevede deroghe ai termini ordinari di gara di cui al Codice dei contratti qualora ricorrano ragioni di urgenza debitamente motivate.

Con riferimento all’ulteriore impegno da parte di APL volto alla riduzione della tempistica connessa alle attività di invio dei solleciti di pagamento, si ritiene utile soffermarsi, più che sulle tempistiche stesse, in

merito alle quali ogni azione volta alla riduzione non può che essere favorevolmente accolta, sugli episodi di mancata corresponsione del pedaggio dipesi da responsabilità del gestore (disservizi o malfunzionamento degli apparati di rilevazione dei transiti). Al riguardo, si osserva che dovrebbe essere garantita una modalità semplice e immediata per permettere all'utente di comunicare l'avvenuto pagamento, nonché per presentare reclami in caso di errori. Tale procedura potrebbe inoltre prevedere una sospensione temporanea dell'attività di recupero del credito eventualmente avviata dalla concessionaria, in attesa delle opportune verifiche.

Si osserva, in conclusione, che, fatte salve le precisazioni sopra riportate, gli impegni proposti risultano complessivamente idonei ad assicurare all'utente autostradale una maggiore consapevolezza in merito al carattere oneroso delle tratte autostradali oggetto della concessione ad APL e alle peculiari forme di riscossione del pedaggio.

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.)