



AUTORITÀ GARANTE  
DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

# Bollettino

Settimanale

Anno XXXIII - n. 19

**Publicato sul sito [www.agcm.it](http://www.agcm.it)  
22 maggio 2023**

Nuova versione del 10 luglio 2023



## SOMMARIO(\*)

<b>INTESE E ABUSO DI POSIZIONE DOMINANTE</b>	<b>5</b>
<b>A444 - AKRON-GESTIONE RIFIUTI URBANI A BASE CELLULOSICA</b>	
<i>Provvedimento n. 30621</i>	5
<b>A540 - CONDOTTE ABUSIVE ITALGAS/ATEM VENEZIA 1</b>	
<i>Provvedimento n. 30622</i>	8
<b>I847 - GARE D'APPALTO BANDITE DALL'ARSENALE MARINA MILITARE DI TARANTO</b>	
<i>Provvedimento n. 30626</i>	10
<b>I859 - GARE DI ACQUISTO E FORNITURE DI RADIOFARMACI</b>	
<i>Provvedimento n. 30627</i>	12
<b>OPERAZIONI DI CONCENTRAZIONE</b>	<b>13</b>
<b>C12533 - AZIMUT LIBERA IMPRESA SGR/NEXT IMAGING</b>	
<i>Provvedimento n. 30623</i>	13
<b>C12534 - EURIZON CAPITAL REAL ASSET SGR-SARAFIN/GRUPPO ZAFFIRO</b>	
<i>Provvedimento n. 30624</i>	17
<b>C12537 - ARTEMIS LUX BIDCO/CUMULUS</b>	
<i>Provvedimento n. 30625</i>	21
<b>PRATICHE COMMERCIALI SCORRETTE</b>	<b>26</b>
<b>PS12093 - SALT-GRUPPO ASTM/DISAGI SULLA RETE AUTOSTRADALE</b>	
<i>Provvedimento n. 30628</i>	26
<b>VARIE</b>	<b>56</b>
<b>APPLICAZIONE DELL'ARTICOLO 14-QUATER DELLA LEGGE 10 OTTOBRE 1990, N. 287</b>	
<i>Provvedimento n. 30629</i>	56

---

(\*) Nella presente versione del Bollettino n. 19/2023 il provv. n. 30628 del 2 maggio 2023 è pubblicato nella versione rettificata a seguito della delibera n. 30677 del 19 giugno 2023.



## INTESE E ABUSO DI POSIZIONE DOMINANTE

### A444 - AKRON-GESTIONE RIFIUTI URBANI A BASE CELLULOSICA

*Provvedimento n. 30621*

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 2 maggio 2023;

SENTITA la Relatrice, Professoressa Elisabetta Iossa;

VISTA la legge del 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTA la legge 24 novembre 1981, n. 689;

VISTO il proprio provvedimento n. 24819 del 27 febbraio 2014, di chiusura dell'istruttoria A444, con il quale è stato deliberato che le società HERA S.p.A. e Herambiente S.p.A. hanno posto in essere un abuso di posizione dominante contrario all'articolo 3, l. n. 287/90, consistente nell'aver assegnato, in via esclusiva, alla controllata Akron S.p.A., senza alcun confronto equo, trasparente e non discriminatorio e ad un prezzo inferiore a quello di mercato, i rifiuti da raccolta congiunta urbana di HERA S.p.A., con un conseguente maggior livello della tariffa/tassa per il servizio di igiene urbana nei Comuni in cui HERA S.p.A. è Gestore e con esclusione dei concorrenti di Akron S.p.A. dall'accesso ad un *input* essenziale per la produzione di macero 1.02;

VISTO che, per la violazione accertata, è stata disposta in solido, alle società HERA S.p.A. e Herambiente S.p.A., in ragione della gravità e durata delle infrazioni di cui al punto a) del deliberato, una sanzione amministrativa pecuniaria pari a 1.898.700 €;

VISTA la sentenza del Consiglio di Stato del 1° marzo 2023 n. 2114 (di seguito, anche, "la sentenza"), con cui è stato accolto in parte il ricorso presentato dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato per la riforma delle sentenze del Tribunale Amministrativo per il Lazio n. 13886/2020 e n. 13888/2020 e, per l'effetto, è stata rideterminata la sanzione irrogata nel provvedimento n. 24819 del 27 febbraio 2014;

VISTA, in particolare, la motivazione della sentenza citata, con cui il Consiglio di Stato, in parziale accoglimento del ricorso presentato dalle Parti in primo grado, ha ritenuto che: *"L'Autorità ha applicato una percentuale di gravità ai fini della determinazione dell'importo base della sanzione nella misura del 20% ed ha considerato una durata triennale dell'infrazione. In considerazione della gravità e durata dell'infrazione, l'importo base della sanzione è stato determinato in €1.898.700; valorizzando la volontà del Gruppo di porre in essere, in futuro, procedure competitive, l'Autorità ha riconosciuto una riduzione all'importo base nella misura del 20%; al fine di garantire un effetto dissuasivo della sanzione, è stata però applicato all'importo base della sanzione sopra indicato una maggiorazione del 20%.*

*Tali valutazioni non sono del tutto corrette e l'entità della sanzione che ne è scaturita in concreto appare sproporzionata rispetto all'effettiva violazione posta in essere nello specifico contesto di riferimento. Quanto alla riconosciuta gravità, appare condivisibile il rilievo dell'appellante, dal*

*momento che l'Autorità non pare aver adeguatamente considerato il caso concreto, che si connota per la presenza di un mercato comunque peculiare”, parimenti con riferimento alla durata “è sufficiente rilevare che solo nel biennio 2012-13 e 2013-14 è stato posto in essere il conferimento diretto ad Akron, ovvero la condotta sulla quale si incentra il provvedimento impugnato. Ne è confermata che negli scritti difensivi la stessa Autorità afferma che il gruppo Hera solo a partire «dal 2012 non ha preso in considerazione alcuna possibile alternativa al conferimento diretto e integrale ad Akron»”;*

VISTI i parametri di quantificazione per la rideterminazione dell'importo della sanzione pecuniaria irrogata, così individuati dal giudice amministrativo nella parte motiva della pronuncia sopra richiamata: 1) *“Anche in applicazione dell'art. 134, co. 1, lettera c), c.p.a. appare congruo fissare detta percentuale [di gravità della sanzione base] nel 5% da applicare al fatturato così come individuato dall'Autorità”;* 2) *“In accoglimento delle censure della società l'importo della sanzione deve dunque essere parametrato ad una durata biennale, e non triennale”.*

VISTA la comunicazione del 30 marzo 2023 (prot. 32845) da parte di HERA S.p.A. e Herambiente S.p.A. avente ad oggetto “restituzione importo sanzione rideterminata”;

CONSIDERATO che i criteri individuati dal Consiglio di Stato nell'esercizio della sua giurisdizione di merito per la rideterminazione della sanzione irrogata solidalmente a HERA S.p.A. e Herambiente S.p.A. risultano puntuali, oggettivi e di applicazione automatica e non lasciano alcun margine discrezionale nell'attuazione del vincolo conformativo derivante dalla sentenza da eseguire;

RITENUTO, pertanto, di dover procedere, in ottemperanza alla citata sentenza del Consiglio di Stato e, in conformità alle indicazioni e ai parametri ivi enucleati, alla concreta rideterminazione della sanzione irrogata con il provvedimento n. 24819 del 27 febbraio 2014 nei confronti delle Parti;

VISTI tutti gli atti del procedimento;

CONSIDERATO che:

1. In conformità alla percentuale di gravità rideterminata dal giudice amministrativo nel 5% del fatturato rilevante, la sanzione base relativa al fattore gravità è pari a 158.225 euro;
2. In considerazione, poi, della durata biennale dell'illecito anziché triennale l'importo di base della sanzione è pari a 316.450 euro;
3. Rimangono invariate le valutazioni dell'Autorità di cui al provvedimento impugnato relativamente alla riduzione dell'importo base della sanzione nella misura del 20% e alla maggiorazione del medesimo importo nella misura del 20% al fine di garantire un effetto dissuasivo della sanzione;
4. Tali percentuali essendo di pari entità e di segno opposto si annullano reciprocamente, pertanto la sanzione finale è pari a 316.450 euro;
5. In applicazione dei citati parametri di quantificazione definiti dalla sentenza del Consiglio di Stato 1° marzo 2023, n. 2114, l'importo finale della sanzione da irrogare in solido alle società HERA S.p.A. e Herambiente S.p.A. per la condotta accertata con il provvedimento n. 24819 del 27 febbraio 2014 risulta pari a 316.450 euro. Tutto ciò premesso e considerato;

## DELIBERA

che la sanzione amministrativa pecuniaria da applicare in solido alle società HERA S.p.A. e Herambiente S.p.A. per il comportamento alle stesse ascritto nel provvedimento dell'Autorità n. 24819 del 27 febbraio 2014, è rideterminata nella misura di 316.450 € (trecentosedicimilaquattrocentocinquanta euro).

La sanzione amministrativa pecuniaria deve essere pagata entro il termine di trenta giorni dalla notifica del presente provvedimento, utilizzando i codici tributo indicati nell'allegato modello F24 con elementi identificativi, di cui al Decreto Legislativo n. 241/1997.

Il pagamento deve essere effettuato telematicamente con addebito sul proprio conto corrente bancario o postale, attraverso i servizi di *home-banking* e CBI messi a disposizione dalle banche o da Poste Italiane S.p.A., ovvero utilizzando i servizi telematici dell'Agenzia delle Entrate, disponibili sul sito internet [www.agenziaentrate.gov.it](http://www.agenziaentrate.gov.it). Il pagamento può essere effettuato, per gli operatori aventi sede legale all'estero, tramite bonifico (in euro), a favore del Bilancio dello Stato, utilizzando il codice IBAN IT04A0100003245348018359214 (codice BIC: BITAITRRENT), che corrisponde alla terna contabile 18/3592/14.

Dell'avvenuto pagamento deve essere data immediata comunicazione all'Autorità, attraverso l'invio di copia del modello attestante il versamento effettuato.

Avverso il presente provvedimento può essere presentato ricorso al TAR del Lazio, ai sensi dell'articolo 135, comma 1, lettera b), del Codice del processo amministrativo (Decreto Legislativo 2 luglio 2010, n. 104), entro sessanta giorni dalla data di notificazione del provvedimento stesso, fatti salvi i maggiori termini di cui all'articolo 41, comma 5, del Codice del processo amministrativo, ovvero può essere proposto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, ai sensi dell'articolo 8 del Decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 1971, n. 1199, entro il termine di centoventi giorni dalla data di notificazione del provvedimento stesso.

Il presente provvedimento sarà notificato al soggetto interessato e pubblicato nel Bollettino dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

IL SEGRETARIO GENERALE

*Guido Stazi*

IL PRESIDENTE

*Roberto Rustichelli*

---

**A540 - CONDOTTE ABUSIVE ITALGAS/ATEM VENEZIA 1**

*Provvedimento n. 30622*

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 2 maggio 2023;

SENTITA la Relatrice Professoressa Elisabetta Iossa;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTO il DPR 30 aprile 1998, n. 217;

VISTA la propria delibera n. 28249 del 27 maggio 2020 con la quale era stata avviata un'istruttoria ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90 (A540 *Condotte abusive Italgas/Atem Venezia I*), nei confronti di Italgas Reti S.p.A. per accertare l'esistenza di eventuali violazioni dell'articolo 102 TFUE nel mercato della gestione del servizio di distribuzione del gas e, in particolare, nella fornitura da parte dell'incumbent di informazioni necessarie alla predisposizione del bando di gara per la nuova procedura di affidamento del servizio di distribuzione di gas naturale nell'ATEM Venezia 1;

VISTA la propria delibera n. 28585 del 23 febbraio 2021, con la quale, in chiusura di istruttoria, sono stati resi obbligatori gli impegni presentati da Italgas Reti S.p.A. ai sensi dell'articolo 14-ter, comma 1, della legge n. 287/90;

VISTA l'istanza di revoca parziale degli impegni, fatta pervenire da Italgas Reti S.p.A. il 6 dicembre 2022 in ragione della modifica dell'art. 14 del Decreto Legislativo n. 164/00 con l'introduzione del nuovo comma 7 bis, da parte della legge n. 118/2022 del 5 agosto 2022 (*Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021*);

VISTI gli atti del procedimento e la documentazione acquisita nel corso dell'istruttoria;

RITENUTO che la nuova formulazione del comma 7 bis del D. lgs. n. 164/00, introdotto dalla *Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021*, in forza del quale: "*Il gestore uscente è tenuto a fornire all'ente locale tutte le informazioni necessarie per predisporre il bando di gara, entro un termine, stabilito dallo stesso ente in funzione dell'entità delle informazioni richieste, comunque non superiore a sessanta giorni. Qualora il gestore uscente, senza giustificato motivo, ometta di fornire le informazioni richieste ovvero fornisca informazioni inesatte o fuorvianti oppure non fornisca le informazioni entro il termine stabilito, l'ente locale può imporre una sanzione amministrativa pecuniaria, il cui importo può giungere fino all'1 per cento del fatturato totale realizzato durante l'esercizio sociale precedente, e valutare il comportamento tenuto dal gestore uscente ai fini dell'applicazione dell'articolo 80, comma 5, lettera c-bis), del codice dei contratti pubblici, di cui al Decreto Legislativo 18 aprile 2016, n. 50*", renda superfluo l'impegno n. 4 assunto da Italgas Reti nell'ambito del procedimento A540, limitatamente alle previsioni relative alla predisposizione e all'invio della pianificazione di dettaglio e ai termini di trasmissione ivi previsti;

RITENUTO, infatti, che la nuova previsione normativa trovi applicazione con riferimento a "*tutte le informazioni necessarie per predisporre il bando di gara*" dettando una tempistica certa e favorevole per l'ente locale/stazione appaltante;

RITENUTO, quindi, che sussistano le condizioni per la revoca parziale degli impegni resi vincolanti dall'Autorità con delibera n. 28585 del 23 febbraio 2021;

RITENUTO, infine, che restino validi tutti gli altri impegni, presentati da Italgas Reti S.p.A. ai sensi dell'articolo 14-ter, comma 1, della legge n. 287/90 e resi obbligatori dall'Autorità con delibera n. 28585 del 23 febbraio 2021;

Tutto ciò premesso e considerato:

### DELIBERA

- a) l'accoglimento dell'istanza di revoca presentata dalla società Italgas Reti S.p.A. il 6 dicembre 2022;
- b) la revoca parziale degli impegni resi vincolanti dall'Autorità con delibera n. 28585 del 23 febbraio 2021, con esclusivo riferimento: (i) alla predisposizione e all'invio della pianificazione di dettaglio e ai termini di trasmissione previsti all'impegno n. 4, cui è divenuta applicabile, a decorrere dalla sua entrata in vigore, la disciplina del comma 7 bis dell'art. 14, Decreto Legislativo n. 164/00 come introdotto dalla legge n. 118/2022 del 5 agosto 2022 (*Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021*); (ii) all'invio semestrale di cui alla lettera c) del deliberato per quanto concerne la "relazione che dia conto delle pianificazioni di dettaglio".

Il presente provvedimento sarà notificato ai soggetti interessati e pubblicato nel Bollettino dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

Avverso il presente provvedimento può essere presentato ricorso al TAR del Lazio, ai sensi dell'articolo 135, comma 1, lettera b), del Codice del processo amministrativo (Decreto Legislativo 2 luglio 2010, n. 104), entro sessanta giorni dalla data di notificazione del provvedimento stesso, fatti salvi i maggiori termini di cui all'articolo 41, comma 5, del Codice del processo amministrativo, ovvero può essere proposto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, ai sensi dell'articolo 8, comma 2, del Decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 1971, n. 1199, entro il termine di centoventi giorni dalla data di notificazione del provvedimento stesso.

IL SEGRETARIO GENERALE  
*Guido Stazi*

IL PRESIDENTE  
*Roberto Rustichelli*

---

**1847 - GARE D'APPALTO BANDITE DALL'ARSENALE MARINA MILITARE DI TARANTO**

*Provvedimento n. 30626*

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 2 maggio 2023;

SENTITA la Relatrice Professoressa Elisabetta Iossa;

VISTO l'articolo 101 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE);

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTO il Regolamento n. 1/2003 del Consiglio del 16 dicembre 2002, concernente l'applicazione delle regole di concorrenza di cui agli articoli 81 e 82 del Trattato CE (ora 101 e 102 TFUE);

VISTO il D.P.R. 30 aprile 1998, n. 217;

VISTO il proprio provvedimento del 13 luglio 2021, n. 29759, con cui è stata avviata un'istruttoria ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90, nei confronti delle imprese Co.m.e.r.i.n. S.r.l., COMES S.p.A., Electra S.r.l., IMET di IAIA Pierpaolo, Manutenzione Impianti e Bonifiche Meridionali S.r.l., Maren S.r.l., Officine Jolly S.r.l., Omega Engineering Marine S.r.l., Ricerca, Innovazione, Tecnologie (R.I.T.) S.r.l., Technomont Taranto S.r.l., TPS Taranto S.r.l., S.I.P.L.E.S S.r.l., Consorzio Chio.me, Chiome S.r.l. e Consorzio Navalmeccanico Taranto C.N.T., per accertare l'esistenza, almeno dal 2018, di un'intesa spartitoria tra tali società, tale da limitare il confronto concorrenziale nella partecipazione ad una serie di procedure di gara indette dall'Arsenale di Taranto, in violazione dell'articolo 101 TFUE;

VISTO il proprio provvedimento del 5 aprile 2022, n. 30105, con il quale è stata deliberata un'estensione soggettiva dell'istruttoria, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90, nei confronti della società IMET S.r.l. per accertare l'esistenza di violazioni della normativa a tutela della concorrenza ai sensi dell'articolo 101 del TFUE;

VISTO il proprio provvedimento n. 30420 del 13 dicembre 2022, con il quale è stato deliberato di prorogare il termine di chiusura del procedimento al 30 giugno 2023;

VISTA la Comunicazione delle Risultanze Istruttorie, inviata alle Parti in data 5 aprile 2023;

VISTA l'istanza della società Comes S.p.A., presentata il 13 aprile 2023, di proroga del termine per la chiusura della fase istruttoria, al fine di garantire il diritto di difesa richiamando la complessità del caso e l'ingente mole di documenti sui quali esercitare il diritto al contraddittorio;

VISTI tutti gli atti del procedimento;

CONSIDERATA la necessità di garantire il più ampio esercizio del diritto di difesa e del contraddittorio;

CONSIDERATO che la proroga del termine infra-procedimentale di chiusura della fase istruttoria rende necessaria anche una proroga del termine di conclusione del procedimento;

RITENUTO, pertanto, necessario prorogare il termine di conclusione del procedimento attualmente fissato al 30 giugno 2023;

---

DELIBERA

di prorogare al 18 luglio 2023 il termine di conclusione del procedimento.

Il presente provvedimento sarà notificato ai soggetti interessati e pubblicato nel Bollettino dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

IL SEGRETARIO GENERALE

*Guido Stazi*

IL PRESIDENTE

*Roberto Rustichelli*

---

**1859 - GARE DI ACQUISTO E FORNITURE DI RADIOFARMACI***Provvedimento n. 30627*

L' AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 2 maggio 2023;

SENTITO il Relatore Presidente Roberto Rustichelli;

VISTO l' articolo 101 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE);

VISTO il Regolamento del Consiglio n. 1/2003 del 16 dicembre 2002, concernente l' applicazione delle regole di concorrenza di cui agli articoli 101 e 102 del TFUE;

VISTA la Legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTO il D.P.R. 30 aprile 1998, n. 217;

VISTO il proprio provvedimento del 29 marzo 2022, n. 30089, con cui è stata avviata un' istruttoria, ai sensi dell' articolo 14 della Legge n. 287/90, nei confronti delle società Novartis AG, Advanced Accelerator Applications S.r.l., Curium Netherlands Holding B.V., Curium Italy S.r.l., ITEL Telecomunicazioni S.r.l., GE Healthcare International B.V., GE Healthcare Italia S.r.l., ACOM - Advanced Center Oncology Macerata – S.r.l. e dell' Associazione Italiana di Medicina Nucleare ed Imaging Molecolare (AIMN), per accertare l' esistenza di eventuali violazioni dell' articolo 101 TFUE;

VISTI tutti gli atti del procedimento;

CONSIDERATE la complessità della fattispecie oggetto di analisi e l' esigenza di svolgere ulteriori approfondimenti istruttori, nonché la necessità di procedere ad una compiuta analisi delle numerose evidenze raccolte;

CONSIDERATA la necessità di garantire alle Parti il più ampio esercizio dei diritti di difesa e del contraddittorio;

RITENUTO, pertanto, necessario differire il termine di conclusione del procedimento, attualmente fissato al 31 maggio 2023;

**DELIBERA**

di prorogare al 30 novembre 2023 il termine di conclusione del procedimento.

Il presente provvedimento sarà notificato ai soggetti interessati e pubblicato nel Bollettino dell' Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

IL SEGRETARIO GENERALE

*Guido Stazi*

IL PRESIDENTE

*Roberto Rustichelli*

---

## OPERAZIONI DI CONCENTRAZIONE

### **C12533 - AZIMUT LIBERA IMPRESA SGR/NEXT IMAGING**

*Provvedimento n. 30623*

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 2 maggio 2023;

SENTITA la Relatrice Professoressa Elisabetta Iossa;

VISTO il Regolamento (CE) n. 139/2004;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTO il D.P.R. 30 aprile 1998, n. 217;

VISTA la comunicazione della società Azimut Libera Impresa SGR S.p.A., pervenuta in data 7 aprile 2023;

VISTA la documentazione agli atti;

CONSIDERATO quanto segue:

#### **I. LE PARTI**

**1.** Azimut Libera Impresa SGR S.p.A. (di seguito "Azimut Libera Impresa") è una società posseduta interamente dalla Azimut Holding S.p.A. (di seguito "Azimut Holding"), società il cui azionariato risulta essere all'80% flottante e al 20% circa distribuito tra gestori, consulenti e dipendenti uniti in un patto di sindacato. Le società del gruppo Azimut (di seguito "Gruppo Azimut") sono attive nella gestione di fondi comuni di investimento e di fondi di *private capital*. In particolare, Azimut Libera Impresa è una piattaforma integrata di prodotti e servizi dedicata a imprenditori e piccole e medie imprese da un lato e investitori/risparmiatori dall'altro, con l'obiettivo di favorire l'immissione di liquidità nell'economia reale al fine di stimolarne la crescita e renderla sostenibile nel tempo, offrendo al contempo opportunità di rendimento e creazione di valore a risparmiatori/investitori.

Nel 2022 il fatturato consolidato realizzato a livello mondiale dal Gruppo Azimut è stato pari a circa [1-2]\* miliardi di euro, di cui circa [700-1.000] milioni di euro realizzati in Italia.

**2.** Next Imaging S.p.A. (di seguito "Next Imaging") è una piattaforma attiva nella distribuzione di prodotti per l'acquisizione e l'elaborazione elettronica di immagini (*imaging e machine vision*). In particolare, Next Imaging opera come intermediario fra i produttori dei componenti di tali prodotti e gli operatori che integrano il singolo fattore produttivo all'interno del prodotto finale. Il capitale sociale di Next Imaging è attualmente detenuto da (i) Topco 29 S.r.l. ("Topco 29"), società interamente detenuta dal fondo gestito da Ambienta SGR S.p.A. ("Ambienta"), per il 77,7%; (ii) Image S Holding S.r.l. ("Image S Holding"), veicolo dei soci fondatori con ruoli manageriali nel

---

\* Nella presente versione alcuni dati sono omessi, in quanto si sono ritenuti sussistenti elementi di riservatezza o di segretezza delle informazioni.

Gruppo, per il 19,7%; (iii) Leoisa XP UG (“Leoisa”), per l’1,4%; e (iv) una persona fisica per l’1,3%. (di seguito insieme a Leoisa e Image S Holding, i “Soci di Minoranza”).

Nel 2022, Next Imaging ha realizzato a livello mondiale un fatturato consolidato pari a [32-100] milioni di euro, e, più in particolare, [32-100] milioni di euro a livello nazionale.

## II. DESCRIZIONE DELL’OPERAZIONE

3. L’operazione comunicata consiste nell’acquisizione da parte di Azimut Libera Impresa, in maniera indiretta tramite i fondi Azimut Demos 1 e AZIMUT ELTIF – Private Equity Ophelia (rispettivamente “Azimut Libera Impresa” e i “Fondi Azimut”), del controllo esclusivo su Next Imaging.

4. In particolare, ai fini dell’operazione, Azimut Libera Impresa creerà [omissis]. Al perfezionamento dell’operazione, Azimut Libera Impresa acquisirà indirettamente [omissis] e direttamente dai Soci di Minoranza (v. *supra*), l’intero capitale sociale di Next Imaging. [Omissis].

5. Allo stesso tempo, nell’ambito dell’operazione, è previsto che i Soci di Minoranza rientrino nel capitale di [omissis] sottoscrivendo un apposito aumento di capitale ed ottenendo una quota inferiore al [10-20%]. È inoltre in corso di definizione [omissis].

6. Infine, i Soci di Minoranza sottoscriveranno [omissis] obblighi di non concorrenza e non sollecitazione [omissis] per massimo di [omissis].

## III. QUALIFICAZIONE DELL’OPERAZIONE

7. L’operazione comunicata, in quanto finalizzata all’acquisizione del controllo esclusivo di un’impresa, costituisce una concentrazione ai sensi dell’articolo 5, comma 1, lettera b), della legge n. 287/90. Essa rientra nell’ambito di applicazione della legge n. 287/90 non ricorrendo le condizioni di cui all’articolo 1 del Regolamento CE 139/2004, ed è soggetta all’obbligo di comunicazione preventiva disposto dall’articolo 16, comma 1, della medesima legge in quanto il fatturato totale realizzato, nell’ultimo esercizio a livello nazionale, dall’insieme delle imprese interessate è stato superiore a 532 milioni di euro e il fatturato totale realizzato, nell’ultimo esercizio a livello nazionale, da almeno due delle imprese interessate è stato superiore a 32 milioni di euro<sup>1</sup>.

8. Gli obblighi di obblighi di non concorrenza e non sollecitazione sopra descritti costituiscono una restrizione direttamente connessa e necessaria alla realizzazione dell’operazione, in quanto è funzionale alla salvaguardia del valore dell’azienda acquisita<sup>2</sup>.

## IV. VALUTAZIONE DELLA CONCENTRAZIONE

9. L’Operazione interessa, sulla base dell’ambito di operatività della società acquisita, il settore economico della distribuzione di prodotti e sistemi per l’acquisizione e l’elaborazione elettronica di immagini (c.d. *imaging e machine vision*), vale a dire telecamere industriali, lenti per l’automazione industriale, acquisitori di fermi-immagine (c.d. *frame grabber*), illuminazione a LED e software di visione industriale e analisi delle immagini, scanner e componenti per la diagnostica per immagini.

---

<sup>1</sup> V. le soglie di fatturato aggiornate nel provv. n. 30507 del 14 marzo 2023 in Boll. n. 12 del 27 marzo 2023.

<sup>2</sup> Cfr. Comunicazione della Commissione sulle restrizioni direttamente connesse e necessarie alle concentrazioni (2005/C 56/03).

**10.** Il gruppo Azimut non risulta attivo – direttamente o tramite società da essa partecipate – sul mercato della distribuzione di prodotti e sistemi per l’acquisizione e l’elaborazione elettronica di immagini.

#### ***Il settore interessato e il mercato rilevante***

**11.** Il settore interessato è quello della distribuzione di prodotti e sistemi per l’acquisizione e l’elaborazione elettronica di immagini. All’interno di tale settore, Next Imaging distribuisce le numerose componenti che coprono ogni fase del processo di acquisizione delle immagini, dall’illuminazione all’elaborazione, e comprendono foto e telecamere, lenti, cavi, *software*, scanner e componenti per la diagnostica per immagini, etc. Queste diverse componenti devono essere poi configurate ed ottimizzate a seconda delle specifiche richieste del cliente e dell’industria in cui tale cliente opera. Ad esempio, nell’ambito di industrie caratterizzate da alta produttività ed elevate esigenze di precisione (come il settore automobilistico o la robotica), i componenti per l’acquisizione e l’elaborazione elettronica delle immagini sono solitamente assemblati in sistemi per il controllo della qualità, al fine di identificare eventuali prodotti difettosi e scartarli prima che raggiungano il mercato.

**12.** Dal lato della domanda, i soggetti interessati ai prodotti e ai sistemi di acquisizione ed elaborazione elettronica delle immagini sono attivi potenzialmente in qualsiasi settore industriale.

**13.** Nello specifico, gli acquirenti dei prodotti e servizi di acquisizione elettronica delle immagini sono distinguibili in tre categorie:

– *original equipment manufacturers*, che acquistano componenti da integrare in sistemi di *imaging* e *machine vision* per specifici settori (come ad esempio per la produzione di macchinari per la risonanza magnetica);

– integratori di sistemi, che acquistano più componenti per creare un sistema completo di acquisizione ed elaborazione delle immagini (che a sua volta sarà rivenduto);

– clienti finali, attivi nei settori più vari e che utilizzano i sistemi di *imaging* e *machine vision* per varie finalità.

**14.** Dal lato dell’offerta, su questo mercato – oltre a soggetti come Next Imaging, attivi esclusivamente nella distribuzione di componenti e sistemi di *imaging* e *machine vision* – sono presenti anche operatori integrati (come Teledyne e Basler), che distribuiscono direttamente le componenti ed i sistemi da essi stessi prodotti. Azimut Libera Impresa non è attiva in tale mercato.

**15.** Dal punto di vista dell’estensione geografica, si rileva che i principali operatori presenti nella distribuzione di prodotti e ai sistemi di acquisizione ed elaborazione elettronica delle immagini sono attivi su scala internazionale ed i clienti possono acquistare agevolmente i prodotti e i sistemi in questione anche da produttori e distributori stabiliti all’estero. Il mercato in questione appare *prima facie* avere dimensione quantomeno pari allo Spazio Economico Europeo.

**16.** In ogni caso, data l’assenza di problematiche concorrenziali derivanti dall’operazione in oggetto, l’esatta definizione del mercato del prodotto e del perimetro geografico del mercato rilevante può essere lasciata aperta.

#### ***Gli effetti dell’operazione***

**17.** Per ciò che concerne gli effetti dell’operazione, Next Imaging detiene una quota di mercato all’interno del mercato mondiale della distribuzione di prodotti e sistemi per l’acquisizione e l’elaborazione elettronica delle immagini pari a circa [*inferiore all’1%*]. La quota di mercato della

società *target* è stimabile in circa [*inferiore all'1%*], qualora si consideri una dimensione geografica pari allo Spazio Economico Europeo, e del [*1-5%*] all'interno del mercato italiano. Come descritto, il gruppo Azimut non è presente nel mercato interessato.

**18.** Al contempo, non risultano sussistere profili critici neanche dal punto di vista delle relazioni verticali. Quanto agli effetti non coordinati sul mercato a monte, Next Imaging non appare avere né la capacità di, né l'incentivo a, precludere l'accesso ai propri servizi per favorire le società del gruppo Azimut.

**19.** In conclusione, in considerazione delle quote di mercato detenute dalle Parti interessate e della presenza di importanti concorrenti, in assenza di barriere all'entrata di rilievo, l'operazione in esame non appare idonea a determinare la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante o a modificare in misura significativa le condizioni di concorrenza nel mercato rilevante.

RITENUTO, pertanto, che l'operazione in esame non ostacola, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della legge n. 287/90, in misura significativa la concorrenza effettiva nel mercato interessato e non comporta la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante;

RITENUTO, altresì, che gli obblighi di non concorrenza e non sollecitazione sono accessori alla presente operazione, e che l'Autorità si riserva di valutare, laddove ne sussistano i presupposti, tali clausole nella misura in cui si realizzi oltre la durata indicata dalle Parti;

#### DELIBERA

di non avviare l'istruttoria di cui all'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/90.

Le conclusioni di cui sopra saranno comunicate, ai sensi dell'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/90, alle imprese interessate e Ministro delle Imprese e del Made in Italy.

Il presente provvedimento sarà pubblicato nel Bollettino dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

IL SEGRETARIO GENERALE  
*Guido Stazi*

IL PRESIDENTE  
*Roberto Rustichelli*

---

**C12534 - EURIZON CAPITAL REAL ASSET SGR-SARAFIN/GRUPPO ZAFFIRO***Provvedimento n. 30624*

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 2 maggio 2023;

SENTITA la Relatrice Professoressa Elisabetta Iossa;

VISTO il Regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio, del 20 gennaio 2004, relativo al controllo delle concentrazioni tra imprese;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTO il D.P.R. 30 aprile 1998, n. 217;

VISTO l'atto delle società Eurizon Capital Real Asset SGR S.p.A. e Sarafin S.p.A., pervenuto in data 7 aprile 2023;

VISTA la documentazione agli atti;

CONSIDERATO quanto segue:

**I. LE PARTI**

1. Eurizon Capital Real Asset SGR S.p.A. (di seguito, ECRA) è una società di gestione del risparmio controllata da Eurizon Capital SGR S.p.A., a sua volta parte del Gruppo ISP.

2. Nel 2021 il Gruppo ISP ha realizzato a livello mondiale un fatturato consolidato pari a circa [90-100]\* miliardi di euro, di cui circa [80-90] miliardi di euro per vendite nell'Unione europea e circa [70-80] miliardi di euro per vendite in Italia.

3. Sarafin S.p.A. (di seguito, Sarafin) è una società *holding*, attiva, per il tramite delle proprie società controllate, in molteplici settori: gestione RSA, costruzioni (appalti), *real estate* (affitti e compravendite), *food & beverage*, servizi accessori (contabilità e paghe, recupero del credito, archiviazione documentale).

4. Sarafin è controllata da una persona fisica (di seguito, il Controllante Sarafin).

5. Nel 2021 Sarafin ha realizzato un fatturato pari a circa [32-100] milioni di euro, interamente realizzato in Italia.

6. Gruppo Zaffiro S.r.l. (di seguito, Zaffiro o Target) è una società *holding*, a capo di un gruppo societario principalmente attivo nei settori: (i) della fornitura di prestazioni a carattere assistenziale e socio-sanitario, tramite la gestione di case di cura per anziani; e (ii) dello sviluppo e costruzione di immobili funzionali alle attività sub (i). Per quel che attiene alle attività di cui al punto (i), le stesse sono interamente svolte nelle regioni Friuli Venezia Giulia, Liguria, Lombardia, Marche, Piemonte, Toscana.

---

\* Nella presente versione alcuni dati sono omessi, in quanto si sono ritenuti sussistenti elementi di riservatezza o di segretezza delle informazioni.

7. Il capitale sociale di Zaffiro è detenuto per il 60% da Mittel S.p.A. (di seguito, Mittel) e per il 40% da Blustone S.r.l. (di seguito, Blustone). Il capitale sociale di Blustone è interamente detenuto da Sarafin.

8. Nel 2021 Zaffiro ha realizzato un fatturato pari a circa [32-100] milioni di euro, interamente realizzato in Italia.

## II. DESCRIZIONE DELL'OPERAZIONE

9. L'Operazione consiste nell'acquisizione da parte di ECRA, eventualmente tramite Newco, da una parte, e Sarafin dall'altra parte, del controllo congiunto di Zaffiro.

10. In data 31 marzo 2023 ECRA, Blustone, il Controllante Sarafin e Sarafin, hanno concluso l'Accordo Quadro, in forza del quale è previsto che, a seguito della sua esecuzione, ECRA venga a possedere, direttamente o indirettamente, una partecipazione pari al 55% del capitale sociale di Zaffiro, e Sarafin venga a possedere una partecipazione pari al 45%.

11. L'Accordo Quadro, inoltre, prevede che alla data di perfezionamento dell'Operazione sia sottoscritto un Contratto Parasociale tra ECRA (o, se designata, Newco) e Sarafin contenente previsioni relative alla *governance* di Zaffiro, tra cui: (i) un diritto di nomina di Sarafin relativo a una parte minoritaria dei membri del consiglio di amministrazione di Zaffiro; e (ii) la necessità del voto favorevole di almeno uno dei consiglieri designati da Sarafin per l'approvazione di talune delibere su materie strategiche, tra cui la modifica/approvazione del *business plan* e del *budget* annuale.

12. Infine, l'Accordo Quadro prevede taluni impegni di non concorrenza, per il tempo dell'investimento delle imprese madri in Zaffiro, tra queste e l'impresa comune. In particolare, “[*omissis*]”.

## III. QUALIFICAZIONE DELL'OPERAZIONE

13. L'operazione comunicata, in quanto comporta l'acquisizione del controllo congiunto di un'impresa, costituisce una concentrazione ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lettera b), della legge n. 287/1990.

14. Essa rientra nell'ambito di applicazione della legge n. 287/1990, non ricorrendo le condizioni di cui all'articolo 1 del Regolamento CE n. 139/2004, ed è soggetta all'obbligo di comunicazione preventiva disposto dall'articolo 16, comma 1, della medesima legge, in quanto il fatturato totale realizzato nell'ultimo esercizio a livello nazionale dall'insieme delle imprese interessate è stato superiore a 532 milioni di euro e il fatturato realizzato individualmente a livello nazionale da almeno due delle imprese interessate è stato superiore a 32 milioni di euro.

15. I patti di non concorrenza descritti in precedenza possono essere qualificati come accessori alla concentrazione comunicata nella misura in cui contengono restrizioni direttamente connesse alla realizzazione dell'operazione e a essa necessarie. In particolare, nel caso di specie, gli impegni di non concorrenza tra le imprese madri e Zaffiro rispondono all'esigenza di garantire il mantenimento dell'effettivo valore della società oggetto di acquisizione, a condizione che tali patti siano limitati merceologicamente ai prodotti oggetto dell'impresa acquisita, geograficamente all'area d'attività dell'impresa acquisita e temporalmente per la durata dell'impresa comune.

#### IV. VALUTAZIONE DELLA CONCENTRAZIONE

##### *Il mercato rilevante*

**16.** In considerazione dell'attività della società oggetto di acquisizione, l'operazione interessa il mercato della fornitura di prestazioni a carattere assistenziale e socio-sanitario, di dimensione geografica locale, in particolare regionale<sup>1</sup>.

##### *Effetti dell'operazione*

**17.** Nel mercato della fornitura di prestazioni a carattere assistenziale e socio-sanitario, Zaffiro è attiva nelle regioni Friuli Venezia Giulia, Liguria, Lombardia, Marche, Piemonte e Toscana, Sarafin è attiva nella sola regione Friuli Venezia Giulia, mentre ECRA non è attiva. In particolare, nella regione Friuli Venezia Giulia Zaffiro detiene una quota pari al [5-10%] in termini di posti letto totali<sup>2</sup> e al [5-10%] in termini di posti letto autorizzati<sup>3</sup>, mentre Sarafin detiene una quota pari al [1-5%] in termini di posti letto totali e al [1-5%] in termini di posti letto autorizzati (dati 2021)<sup>4</sup>.

**18.** In tale mercato sono presenti numerosi e qualificati concorrenti.

**19.** Alla luce delle considerazioni che precedono, la concentrazione in esame non appare, quindi, idonea a ostacolare in misura significativa la concorrenza effettiva nel mercato interessato e a determinare la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante.

RITENUTO, pertanto, che l'operazione in esame non ostacola, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della legge n. 287/1990, in misura significativa la concorrenza effettiva nel mercato interessato e non comporta la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante;

RITENUTO, altresì, che gli obblighi di non concorrenza interscambi tra le parti sono accessori alla presente operazione nei soli limiti sopra descritti e che l'Autorità si riserva di valutare i suddetti patti che si realizzino oltre i limiti ivi indicati;

#### DELIBERA

di non avviare l'istruttoria di cui all'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/1990.

Le conclusioni di cui sopra saranno comunicate, ai sensi dell'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/1990, alle imprese interessate e al Ministro delle Imprese e del Made in Italy.

---

<sup>1</sup> Cfr. provvedimento AGCM n. 20756 del 4 febbraio 2010, C10428 – Residenze Anni Azzurri/Melograno – San Rocco, in Bollettino n. 5/2010.

<sup>2</sup> I posti letto totali consistono nell'insieme dei posti letto disponibili presso le strutture del mercato e sono dati dalla somma dei posti letto autorizzati e dei posti letto non autorizzati.

<sup>3</sup> I posti letto autorizzati consistono nei posti letto, all'interno dei posti letto totali, che rispettano i requisiti autorizzativi definiti dalle normative regionali delle residenze; i posti letto non autorizzati consistono nei posti letto non ancora oggetto di autorizzazione ai sensi delle normative regionali delle residenze.

<sup>4</sup> Si precisa, inoltre, che sulla base dei dati inerenti all'anno 2022, da reputarsi provvisori e soggetti a possibili variazioni, nella regione Friuli Venezia Giulia Zaffiro detiene una quota pari al [5-10%] in termini di posti letto totali e al [5-10%] in termini di posti letto autorizzati, mentre Sarafin detiene una quota pari al [1-5%] in termini di posti letto totali e al [1-5%] in termini di posti letto autorizzati.

Il presente provvedimento sarà pubblicato nel Bollettino dell’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

IL SEGRETARIO GENERALE

*Guido Stazi*

IL PRESIDENTE

*Roberto Rustichelli*

---

**C12537 - ARTEMIS LUX BIDCO/CUMULUS***Provvedimento n. 30625*

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 2 maggio 2023;

SENTITA la Relatrice Professoressa Elisabetta Iossa;

VISTO il Regolamento (CE) n. 139/2004;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTO il D.P.R. 30 aprile 1998, n. 217;

VISTA la comunicazione della società Artemis Lux Bidco S.à.r.l. (di seguito, Artemis), pervenuta in data 13 aprile 2023;

VISTA la comunicazione di Artemis, pervenuta in data 17 aprile 2023, riportante la rettifica di alcuni valori indicati nel formulario;

VISTA la documentazione agli atti;

CONSIDERATO quanto segue:

**I. LE PARTI**

1. Artemis è una *holding* di diritto lussemburghese controllata in via indiretta da Brookfield Corporation mediante Brookfield Infrastructure Fund V, creata appositamente ai fini dell'operazione in esame. Brookfield è un fondo di gestione patrimoniale che opera a livello globale nell'offerta di investimenti pubblici e privati e di servizi connessi, quotato alla Borsa di New York e a quella di Toronto. Gli investimenti di Brookfield si focalizzano nei settori dell'energia rinnovabile e transizione, infrastrutture, *private equity*, *real estate*, credito e assicurazioni. Nessuna delle società presenti nel portafoglio di Brookfield operante in Italia svolge attività in sovrapposizione con le attività svolte dalla Target.

Nel 2021, il Gruppo Brookfield ha registrato un fatturato mondiale pari circa a [80-90]\* miliardi di euro, di cui quasi [532-700] milioni di euro a livello nazionale.

2. Cumulus SA (di seguito "Cumulus" o "Target") è una società di diritto lussemburghese attiva nella gestione e sviluppo di *data center* e attività correlate. La società è attualmente partecipata da Cirrus SCA e da soggetti privati. Cirrus SCA controlla Cumulus in via esclusiva ed è l'unico soggetto che detiene una partecipazione superiore al 25% del capitale sociale di Cumulus. Cirrus SCA è controllata da AXA Real Estate Investment Managers SGP.

Nel 2021, Cumulus ha realizzato un fatturato mondiale pari a [100-532] milioni di euro, di cui [32-100] milioni di euro a livello nazionale.

---

\* Nella presente versione alcuni dati sono omessi, in quanto si sono ritenuti sussistenti elementi di riservatezza o di segretezza delle informazioni.

## II. DESCRIZIONE DELL'OPERAZIONE

3. L'operazione comunicata riguarda l'acquisizione da parte di Artemis, e dunque del gruppo Brookfield, del controllo esclusivo di Cumulus e delle sue controllate. A seguito dell'operazione, Brookfield acquisterà il controllo esclusivo indiretto sulla Target. A tal fine, in data 12 Aprile 2023, Artemis e gli azionisti di Cumulus (i "Venditori") hanno sottoscritto un Contratto di Acquisizione. Ai sensi di quanto previsto da tale accordo, i Venditori si impegnano a vendere, e Artemis si impegna ad acquistare, le partecipazioni rappresentanti l'intero capitale sociale di Cumulus ai termini e alle condizioni stabiliti nel Contratto.

4. L'operazione, oltre che all'Autorità ai sensi dell'articolo 16 della legge n. 287/90, sarà notificata in conformità alle norme sul controllo delle concentrazioni in Francia e in conformità alle procedure sul controllo degli investimenti esteri diretti (c.d. FDI) in Italia, Spagna e Francia. Il perfezionamento dell'operazione è subordinato all'ottenimento delle necessarie autorizzazioni *antitrust* e FDI.

5. Il Contratto contiene, alla clausola 6, un obbligo di *[omissis]*. Tale obbligo di *[omissis]* è qualificato dalla parte notificante come restrizione direttamente connessa e necessaria all'operazione: esso ha infatti la finalità di preservare il valore dell'investimento effettuato da Brookfield. *[Omissis]*.

## III. QUALIFICAZIONE DELL'OPERAZIONE

6. L'operazione comunicata, in quanto comporta l'acquisizione del controllo di un'impresa, costituisce una concentrazione ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lettera *b*), della legge n. 287/90.

7. Essa rientra nell'ambito di applicazione della legge n. 287/90 non ricorrendo le condizioni di cui all'articolo 1 del Regolamento CE 139/2004, ed è soggetta all'obbligo di comunicazione preventiva disposto dall'articolo 16, comma 1, della medesima legge, in quanto il fatturato totale realizzato, nell'ultimo esercizio a livello nazionale per il quale i dati sono disponibili, dall'insieme delle imprese interessate, è stato superiore a 532 milioni di euro e il fatturato totale realizzato, nell'ultimo esercizio a livello nazionale per il quale i dati sono disponibili, da almeno due delle imprese interessate, è stato superiore a 32 milioni di euro.

8. L'obbligo *[omissis]* sopra descritto costituisce una restrizione direttamente connessa e necessaria alla realizzazione dell'operazione, in quanto è funzionale alla salvaguardia del valore dell'azienda acquisita<sup>1</sup>.

## IV. VALUTAZIONE DELLA CONCENTRAZIONE

9. L'operazione interessa alcuni mercati dei servizi ICT (*Information and Communication Technology*), con particolare riferimento ai servizi di *data center* e *cloud computing*. I servizi comprendono un insieme ampio di attività economiche, contraddistinto da un rilevante processo di evoluzione tecnologica, in ragione del quale la struttura dei costi, le barriere all'ingresso e le preferenze di consumatori e clienti tendono a modificarsi con relativa frequenza.

---

<sup>1</sup> Cfr. Comunicazione della Commissione sulle restrizioni direttamente connesse e necessarie alle concentrazioni (2005/C 56/03).

**10.** L'attività principale di Cumulus è la gestione e lo sviluppo di servizi di *data center* e attività correlate. In particolare, la Target fornisce "servizi di *housing*", ossia offre energia e spazio raffreddato (dedicato) insieme a connettività standardizzata e *carrier neutral*<sup>2</sup>. I servizi di connettività sono erogati per collegare gli operatori e gli Internet Service Provider (ISP) ai clienti finali o per collegare tra loro diverse aree di *hosting*.

In Italia, la Target svolge i servizi di *data center* attraverso la sua controllata Data 4 Services Italy S.p.A.

La Target svolge anche attività correlate ai servizi di co-locazione dati, operate a beneficio principalmente di altre società del gruppo.

**11.** Pertanto, il mercato del prodotto rilevante ai fini dell'operazione è quello dei servizi di *data center* e *cloud computing*.

**12.** Con riferimento ai servizi di *data center* (co-locazione/*housing*) e *cloud computing*, nei suoi precedenti<sup>3</sup> l'Autorità ha ritenuto di lasciare aperta la definizione del mercato sotto il profilo merceologico. In particolare, è stata lasciata aperta la questione se sia possibile distinguere un ambito merceologico più ristretto, relativo ai soli servizi di co-locazione/*housing* forniti dai *data center*, rispetto ai servizi di *cloud computing*.

**13.** Nel caso di specie, anche se si considerasse il mercato più ristretto (servizi di *data center*), il fatto che solo una delle Parti (cioè la Target, attraverso Data 4 Services Italy S.p.A.) sia attiva su questo mercato, le limitate quote di mercato da essa detenute nel mercato geografico rilevante e, infine, la presenza di concorrenti con quote di mercato più elevate rendono comunque non necessaria la esatta definizione del mercato in quanto l'operazione in esame non comporta alcuna criticità sotto l'aspetto concorrenziale.

**14.** Anche nel caso di specie, quindi, similmente a quanto rilevato dall'Autorità nei suoi precedenti, l'esatta definizione del mercato del prodotto può essere lasciata aperta. Infatti, l'operazione in esame non appare idonea a determinare criticità sotto il profilo della concorrenza, indipendentemente dalla possibilità di individuare mercati distinti per i servizi di *data center* e per i servizi di *cloud computing*.

**15.** Dal punto di vista geografico, nei precedenti dell'Autorità, è stato ritenuto che i servizi di *data center* e di *cloud computing* presentassero talune caratteristiche economiche che deponevano per una definizione su base locale del mercato rilevante, corrispondente a un intorno dell'area metropolitana in cui sono ubicati i centri di elaborazione dati<sup>4</sup>. Pertanto, la dimensione geografica

---

<sup>2</sup> Un centro elaborazioni dati si definisce *carrier-neutral* quando non è di proprietà né gestito da un operatore di telecomunicazioni. Alorché invece è di proprietà o è gestito da fornitori di servizi di telecomunicazioni, è definito *telco data center*. In pratica, i servizi connessi al *data center* di Cumulus possono essere acquistati da tutti gli operatori di connettività interessati.

<sup>3</sup> Si vedano il provvedimento n. 27414 del 14 novembre 2018, caso C12184 – IRIDEOS/CLOUDITALIA TELECOMUNICAZIONI, il provvedimento n. 26741 del 14 settembre 2017, caso C12106 – F2I/SGR/INFRACOM ITALIA e il provvedimento n. 30328 del 22 novembre 2022, caso C12476 – MARBLES/IRIDEOS.

<sup>4</sup> Da uno studio di mercato condotto nel 2012 dalla Commissione europea nell'ambito del procedimento di valutazione dell'operazione di concentrazione M.6166 – Deutsche Börse/NYSE Euronext, risultava che i clienti finali, di norma, si approvvigionano di servizi ICT all'interno di un territorio compreso in un raggio non superiore ai 50 chilometri dal centro dell'area urbana di riferimento. La prossimità dell'azienda utente con il sito di elaborazione dati ospitante rappresentava un fattore di scelta nella decisione di approvvigionamento di servizi di *data center*. I clienti degli operatori ICT richiedono un livello di latenza del segnale che non superi determinate soglie e la possibilità di raggiungere il centro di elaborazione dati in un tempo breve, al fine di compiere delle attività in loco sulle apparecchiature informatiche ospitate. Gli operatori ICT

del mercato dei servizi di *data center* e *cloud computing* è stata definita come ambito compreso in un raggio di 50 chilometri dal centro dell'area urbana in cui sono localizzati i centri di elaborazione dati<sup>5</sup>.

**16.** Più di recente<sup>6</sup>, è emerso che gli operatori di mercato offrono i propri servizi a livello nazionale, ma la localizzazione dei *data center* è generalmente concentrata in poche località; in particolare, in Italia i *data center* si concentrano nell'area di Milano e delle province limitrofe e, in misura minore, a Roma. Gli utenti dei servizi di co-locazione/*housing* e di *cloud computing* possono invece essere localizzati a distanze rilevanti (di norma nell'ordine di centinaia di chilometri) dal *data center* di riferimento. Sono inoltre stati rilevati fattori di scelta dei fornitori di servizi di co-locazione/*housing* che privilegiano la distanza dei *data center* dalle sedi dei clienti, ad esempio, per i clienti internazionali e per le soluzioni di *disaster recovery*<sup>7</sup>.

**17.** Infine, va considerato che i servizi di *cloud computing* sono per loro stessa natura slegati da una logica territoriale e ciò implica un rafforzamento della tesi di non rilevanza della prossimità tra *data center* e sedi degli utenti. Infatti, la domanda di servizi di co-locazione/*data center* proveniente da operatori di *cloud computing* costituisce la componente più rilevante della domanda complessiva dei servizi di co-locazione/*data center*. Alla luce delle evidenze illustrate, l'Autorità ha ritenuto che la dimensione geografica del mercato di riferimento possa essere individuata nelle macroaree Nord e Centro-Sud tenuto conto, in particolare, della concentrazione dei *data center* nelle aree di Milano e province limitrofe e di Roma<sup>8</sup>, pur lasciando aperta l'esatta definizione del mercato geografico. In ragione del modesto impatto dell'operazione sul mercato rilevante, nel caso in esame la definizione esatta dell'ambito geografico può essere lasciata aperta, in continuità con i precedenti più recenti dell'Autorità.

**18.** A seguito dell'operazione, non vi sarà alcun aumento della quota di mercato detenuta dalla Target nel mercato rilevante. L'operazione non dà luogo infatti ad alcuna sovrapposizione orizzontale o relazione verticale su questo mercato in quanto il gruppo Brookfield non opera in tale mercato.

In particolare, per quanto riguarda la posizione di mercato della Target, nella macroarea Nord Italia la quota di mercato della Target per la sola area di Milano è stimabile come pari a circa il [20-25%]. Sulla base di tale stima, la quota di mercato nella macroarea Nord Italia può essere valutata come al di sotto del [10-15%], senza variazioni significative negli ultimi tre anni.

**19.** Sempre con riferimento all'area Nord Italia, sono presenti diversi e qualificati concorrenti attivi sul mercato (tra cui Aruba, STACK Infrastructure, Equinix, Retelit e Irideos). Stack Infrastructure detiene una quota di mercato del [20-25%] nel 2021, in linea con il biennio precedente mentre il secondo operatore attivo, ossia Retelit/Irideos ha una quota del [15-20%], pure in linea

---

prediligono localizzare gli impianti di elaborazione dati in prossimità delle grandi aree urbane per sfruttare le economie di agglomerazione e minimizzare i costi di interconnessione con gli altri centri di elaborazione dati.

<sup>5</sup> Cfr. C12184 – IRIDEOS/CLOUDITALIA TELECOMUNICAZIONI, cit.

<sup>6</sup> Cfr. C12476 – MARBLES/IRIDEOS, cit.

<sup>7</sup> In C12476 – MARBLES/IRIDEOS è emerso che taluni operatori che acquistano servizi di data center preferiscono che il data center di *disaster recovery* o secondario debba trovarsi a una distanza superiore a 100 chilometri rispetto al data center primario.

<sup>8</sup> Cfr. C12476 – MARBLES/IRIDEOS, cit.

con gli anni precedenti. Cumulus è dunque il terzo operatore del mercato. Seguono molto ravvicinati altri due importanti concorrenti quali Aruba (quota del [10-15%]) ed Equinix (quota del [10-15%]).

RITENUTO, pertanto, che l'operazione in esame non comporta, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della legge n. 287/90, la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante nel mercato dei servizi di *data center* e di *cloud computing*, tale da eliminare o ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza;

RITENUTO, altresì, che l'obbligo di *[omissis]* è accessorio alla presente operazione, e che l'Autorità si riserva di valutare, laddove ne sussistano i presupposti, tale clausola nella misura in cui si realizzi oltre la durata indicata dalle Parti;

#### DELIBERA

di non avviare l'istruttoria di cui all'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/90.

Le conclusioni di cui sopra saranno comunicate, ai sensi dell'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/90, alle imprese interessate e al Ministro delle Imprese e del Made in Italy.

Il presente provvedimento sarà pubblicato nel Bollettino dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

IL SEGRETARIO GENERALE  
*Guido Stazi*

IL PRESIDENTE  
*Roberto Rustichelli*

---

## PRATICHE COMMERCIALI SCORRETTE

### PS12093 - SALT-GRUPPO ASTM/DISAGI SULLA RETE AUTOSTRADALE

*Provvedimento n. 30628\**

L’AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 2 maggio 2023;

SENTITO il Relatore Presidente Roberto Rustichelli;

VISTA la Parte II, Titolo III, del Decreto Legislativo 6 settembre 2005, n. 206, recante “*Codice del Consumo*” e successive modificazioni (di seguito, Codice del Consumo);

VISTO il “*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’Autorità con delibera del 1° aprile 2015, n. 25411;

VISTE le proprie decisioni del 20 dicembre 2022 e del 4 aprile 2023 con le quali, ai sensi dell’articolo 7, comma 3, del Regolamento, è stata disposta la proroga, rispettivamente di sessanta e di trenta giorni del termine di conclusione del procedimento per particolari esigenze istruttorie, in considerazione della necessità di esaminare le risultanze in atti ai fini della valutazione della fattispecie oggetto del procedimento, nonché al fine di garantire alla Parte un adeguato contraddittorio e assicurare al Professionista il pieno esercizio del diritto di difesa;

VISTI gli atti del procedimento;

### I. LA PARTE

1. SALT Società Autostrade Ligure Toscana p.a. (di seguito “SALT” o “il Professionista” o “la Società”), in qualità di Professionista, ai sensi dell’articolo 18, lettera *b*), del Codice del Consumo, con sede legale in Lido di Camaiore (LU)<sup>1</sup>. Nell’area tirrenica nord-occidentale, SALT gestisce, con il *Tronco Ligure Toscano*, le tratte Autostradali A12 da Sestri Levante a Livorno, A11 da Viareggio a Lucca e A15 da Fornola alla Spezia e, con il *Tronco Autocisa*, la tratta A15 da interconnessione con A12 a La Spezia a interconnessione con A1 a Parma<sup>2</sup>.

In base all’ultimo bilancio disponibile, relativo all’esercizio finanziario 2021, la Società ha realizzato *Ricavi della gestione autostradale* pari a oltre 280 milioni di euro - in crescita rispetto

---

\* Nella presente versione il provvedimento è riportato nella versione rettificata a seguito della delibera n. 30677 del 19 giugno 2023.

<sup>1</sup> SALT è soggetta alla direzione e coordinamento di ASTM S.p.A., Gruppo industriale attivo nei settori della gestione di reti autostradali in concessione, della progettazione e realizzazione di grandi opere infrastrutturali e della tecnologia applicata alla mobilità dei trasporti.

<sup>2</sup> Il tracciato che si sviluppa sui due tronchi (Ligure Toscano e Autocisa), attraversa i territori delle regioni Liguria, Toscana ed Emilia Romagna –(cfr. Carta dei Servizi 2022 (pag. 5), reperibile al *link* [https://www.salt.it/wp-content/uploads/Carta-dei-Servizi-Salt\\_-2022.pdf](https://www.salt.it/wp-content/uploads/Carta-dei-Servizi-Salt_-2022.pdf) e acquisita, tra l’altro, agli atti del procedimento con verbale del 17 agosto 2022).

all'anno 2020 (circa 225 milioni di euro)<sup>3</sup> - registrando un utile di esercizio pari a circa 49 milioni di euro<sup>4</sup>.

Con specifico riferimento al *Tronco Ligure Toscano*, i *Ricavi della gestione autostradale* risultano pari a oltre 180 milioni di euro nel 2021 (circa 144 milioni di euro nel 2020)<sup>5</sup>, di cui € 175.165.000 rappresentano *Ricavi netti da pedaggio* (€ 140.508.000 nel 2020)<sup>6</sup>.

## II. LA PRATICA COMMERCIALE

2. Il procedimento concerne i comportamenti posti in essere dal Professionista relativamente ai servizi offerti ai consumatori, in occasione delle critiche condizioni di viabilità riscontrate sul tracciato autostradale Sestri Levante/La Spezia gestito da SALT - e insistente sull'A/12 in entrambe le direzioni di marcia (di seguito *il Tronco Ligure*)<sup>7</sup> - che hanno creato rilevanti disagi ai consumatori e aumentato in maniera consistente i tempi di percorrenza, in assenza di adeguamento/riduzione/sospensione del corrispettivo richiesto a titolo di pedaggio autostradale. Infatti, sul suddetto tracciato, nel periodo gennaio 2020-maggio 2021, sono state riscontrate per lunghi tratti riduzioni/chiusure delle corsie di marcia e/o specifiche limitazioni della velocità massima consentita lungo tali infrastrutture (normalmente pari a 100-110 km/h).

3. Dette problematiche sono risultate principalmente riconducibili agli interventi di adeguamento delle gallerie insistenti sul tracciato<sup>8</sup> alla normativa sulla sicurezza di cui al decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264<sup>9</sup>, adeguamento peraltro previsto nello schema di convenzione sottoscritta con l'ente concedente e nell'atto aggiuntivo dell'8 settembre 2017<sup>10</sup>. Tuttavia, i consumatori, a fronte del pagamento del corrispettivo richiesto, si aspettavano l'erogazione di un servizio (in termini di velocità di percorrenza) non corrispondente a quanto poi effettivamente fruito.

---

<sup>3</sup> Importi al netto del canone/sovra canone da devolvere all'ANAS.

<sup>4</sup> In diminuzione rispetto all'anno 2020, pari a circa 97 mln di euro.

<sup>5</sup> Importi al netto del canone/sovra canone da devolvere all'ANAS.

<sup>6</sup> Cfr. bilancio 2021, fornito da SALT in allegato al doc. n. 38, di cui all'indice del fascicolo.

<sup>7</sup> Le tratte elementari (casello-casello) insistenti su questo tratto dell'A/12 sono le seguenti: Sestri Levante – Devia Marina – Carrodano – Brugnato - La Spezia in direzione sud e viceversa.

<sup>8</sup> In particolare, lungo la tratta presa a riferimento, - Sestri Levante/La Spezia - sono presenti dodici gallerie di lunghezza superiore a cinquecento metri, per ambedue i sensi di marcia, dove si è concentrato il maggior numero di cantieri (sessantatré) esistenti nel periodo preso in esame (gennaio 2020-maggio 2021) (cfr. pagg. 14, 15 e 16 della *Memoria e risposta alla richiesta di informazioni*, doc. n. 29, di cui all'indice del fascicolo).

<sup>9</sup> Decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, recante: “Attuazione della direttiva 2004/54/CEE in materia di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea”, pubblicato nella G.U.R.I. n. 235, Supplemento Ordinario n.195. Tale decreto ha lo scopo di garantire un livello minimo sufficiente di sicurezza agli utenti della strada nelle gallerie della rete stradale transeuropea mediante la progettazione e l'adozione di misure di prevenzione atte alla riduzione di situazioni critiche che possano mettere in pericolo la vita umana, l'ambiente e gli impianti della galleria, nonché mediante misure di protezione in caso di incidente e si applica a tutte le gallerie situate nel territorio italiano appartenenti alla rete stradale transeuropea, di lunghezza superiore a cinquecento metri già in esercizio, in fase di costruzione o allo stato di progetto (cfr. art. 1 del decreto).

<sup>10</sup> Vedi Deliberazione 13 maggio 2010, *Schema di convenzione unica tra Anas S.p.a. e Società autostrada ligure toscana (SALT) S.p.a. (Deliberazione n. 16/2010)* (cfr. doc. n. 21, verbale acquisizione agli atti del 17 agosto 2022 e gli allegati al doc. n. 29, memoria e risposta alla richiesta di informazioni contenuta nella comunicazione di avvio del procedimento istruttorio, di cui all'indice del fascicolo).

### III. LE RISULTANZE DEL PROCEDIMENTO

#### 1) *L'iter del procedimento*

4. Sulla base della segnalazione di un consumatore, pervenuta il 26 marzo 2021<sup>11</sup>, nonché delle altre evidenze documentali - in particolare: *i*) delle risposte alle richieste di informazioni, formulate in data 7 giugno e 27 ottobre 2021 e pervenute dalla Società, rispettivamente in data 4 agosto e 26 novembre 2021<sup>12</sup>; *ii*) della risposta all'invito a rimuovere i possibili profili di scorrettezza della condotta commerciale, inoltrata a SALT il 23 febbraio 2022, pervenuta il 23 giugno 2022<sup>13</sup>; *iii*) della documentazione acquisita d'ufficio il 17 agosto 2022<sup>14</sup> - in data 6 settembre 2022 è stato comunicato al Professionista l'avvio del procedimento istruttorio PS12093 con il quale veniva ipotizzata la sussistenza di pratiche commerciali scorrette in presunta violazione degli articoli 20, 24 e 25 del Codice del Consumo<sup>15</sup>.

5. In data 16 settembre 2022, il Professionista ha avuto accesso agli atti del fascicolo istruttorio<sup>16</sup>.

6. In data 12 ottobre 2022, il Professionista ha depositato una propria memoria, contestualmente rispondendo alla richiesta di informazioni formulata in sede di comunicazione di avvio del procedimento istruttorio<sup>17</sup>.

7. In data 17 novembre 2022, SALT è stato sentito in audizione<sup>18</sup>.

8. In data 21 dicembre 2022 e 5 aprile 2023, è stata comunicata al Professionista la proroga, rispettivamente di sessanta e di trenta giorni del termine di conclusione del procedimento, per particolari esigenze istruttorie, in considerazione della necessità di esaminare le risultanze in atti ai fini della valutazione della fattispecie oggetto del procedimento, nonché al fine di garantire alla Parte un adeguato contraddittorio e assicurare al Professionista il pieno esercizio del diritto di difesa<sup>19</sup>.

9. In data 25 gennaio 2023 è stata comunicata alla Parte la data di conclusione della fase istruttoria, ai sensi dell'articolo 16, comma 1, del Regolamento, fissandola al 14 febbraio 2023<sup>20</sup>. Tale termine è stato successivamente prorogato, su istanza della Parte, al 21 febbraio 2023<sup>21</sup>.

---

<sup>11</sup> Cfr. doc. n. 1, di cui all'indice del fascicolo.

<sup>12</sup> Cfr. docc. nn. 2, 5, 6 e 9, di cui all'indice del fascicolo. Il Professionista, sia per la prima che per la seconda richiesta di informazioni, ha avanzato istanza di proroga del termine per la presentazione delle informazioni, sempre accolte dall'Autorità (cfr. docc. nn. 3, 7 e 8, di cui all'indice del fascicolo).

<sup>13</sup> Cfr. docc. nn. 11 e 20, di cui all'indice del fascicolo. Il Professionista, a seguito dell'invito a rimuovere i possibili profili di scorrettezza della condotta commerciale, ha richiesto una proroga di tre mesi per la presentazione della Relazione, accolta dall'Autorità (cfr. docc. nn. 12 e 13, di cui all'indice del fascicolo). Nelle more del deposito della Relazione, il Professionista è stato, altresì, sentito in audizione in data 9 giugno 2022 (cfr. doc. n. 19, di cui all'indice del fascicolo).

<sup>14</sup> Cfr. il verbale di acquisizione agli atti del 17 agosto 2022, doc. n. 21 di cui all'indice del fascicolo.

<sup>15</sup> Cfr. docc. nn. 23 e 24, di cui all'indice del fascicolo.

<sup>16</sup> Cfr. doc. n. 28, di cui all'indice del fascicolo.

<sup>17</sup> Cfr. doc. n. 29, di cui all'indice del fascicolo.

<sup>18</sup> Cfr. doc. n. 33, di cui all'indice del fascicolo.

<sup>19</sup> Cfr. docc. nn. 34 e 44, di cui all'indice del fascicolo.

<sup>20</sup> Cfr. doc. n. 35, di cui all'indice del fascicolo.

<sup>21</sup> Cfr. docc. nn. 36 e 37, di cui all'indice del fascicolo.

**10.** In data 21 febbraio 2023, è pervenuta la memoria conclusiva di SALT<sup>22</sup>.

**11.** In data 22 febbraio 2023, è stato richiesto, ai sensi dell'articolo 27, comma 1-*bis* del Codice del Consumo, il parere all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), successivamente pervenuto in data 23 marzo 2023<sup>23</sup>.

## **2) Le evidenze acquisite**

### *A. Il contesto emerso dall'istruttoria sulle cause dei disagi alla viabilità*

**15.** Dalle risultanze in atti è emerso che, nel periodo di riferimento (gennaio 2020 – maggio 2021), SALT abbia disposto la chiusura temporanea o diverse limitazioni al transito veicolare sui tracciati autostradali del *Tronco Ligure Toscano*, come confermato dalle tabelle relative alle ordinanze emesse nell'anno 2020 e nei primi cinque mesi dell'anno 2021 (complessivamente circa centottanta Ordinanze, di cui 21 concernenti *chiusure di tratta*)<sup>24</sup>.

**16.** Le cause delle limitazioni/chiusure, indicate dal Professionista, mostrano che esse erano dovute, per la quasi totalità, agli interventi di adeguamento delle gallerie alla normativa per la sicurezza e agli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria (sostituzione e ammodernamento delle barriere di sicurezza, installazione di barriere antirumore, manutenzione e adeguamento viadotti, reti di recinzione, ecc.).

**17.** Di seguito, si riporta uno stralcio delle ordinanze emesse (tabella n. 1), prodotta da SALT, relativa alle installazioni di cantieri di durata superiore a cinque giorni<sup>25</sup>.

---

<sup>22</sup> Cfr. doc. n. 38, di cui all'indice del fascicolo.

<sup>23</sup> Cfr. docc. nn. 39, 40 e 42, di cui all'indice del fascicolo.

<sup>24</sup> Cfr. ordinanze acquisite tramite *link* di collegamento posto a pag. 8 del doc. n. 5, di cui all'indice del fascicolo.

<sup>25</sup> Tra queste, a titolo esemplificativo, si evidenziano le ordinanze nn. 1818, 1824, 1839 e 2036, relative alla tratta Carrodano-Brugnato e nn. 1831, 1890, 1986, 2013 (III proroga), relative al senso di marcia opposto (Brugnato - Carrodano), il cui oggetto concerne "*Lavori adeguamento gallerie Soggio, Madonna del Poggiolo, Costa Roverano e Bordigona*", emanate tra il 17 giugno 2020 e l'8 marzo 2021, e le ordinanze no 1801, 1840, 1908, 1932, 1980, 2007 (V proroga), relative alla tratta Devia Marina-Sestri Levante, il cui oggetto concerne "*Lavori adeguamento gallerie Giovannella e Croce dei Tozzi*", emanate tra il 21 maggio 2020 e il 19 febbraio 2021.

Tabella n.1 - stralcio tabella ordinanze emesse relativa ai cantieri &gt; 5 giorni

numero ordinanza	data emissione ordinanza	data pubblicazione	inizio lavori	fine lavori	oggetto dell'ordinanza motivo dei lavori	localizzazione					provvedimento	cantiere > 5 gg	LUNGH. CANTIERI
						tratta	dalla staz	alla staz	dal Km.	al Km.			
1789	30/04/20	30/04/20	04/05/20	23/05/20	manutenzione viadotto Bisagno	A12 nord	Deiva M.	Sestri L.	58,400	57,800	marcia chiusa	x	
1791	30/04/20	30/04/20	04/05/20	24/05/20	Lavori adeguamento gallerie Giovannella e Croce dei Tozzi	A12 nord	Deiva	Sestri L.	55,930	52,160	deviazione carreggiata	x	
1796	18/05/20	18/05/20	19/05/20	07/08/20	Lavori adeguamento galleria Pian del Lupo	A12 nord	Deiva M.	Sestri L.	60,072	58,275	deviazione carreggiata	x	
1801	21/05/20	22/05/20	24/05/20	18/09/20	Lavori adeguamento gallerie Giovannella e Croce dei Tozzi	A12 nord	Deiva	Sestri L.	55,930	52,160	deviazione carreggiata	x	
1802	22/05/20	22/05/20	25/05/20	12/06/20	Lavori di installazione barriere fonosorbenti su competenze ASPI A11	A11 est	Lucca Ovest	Interconnession e A11 FI_Mare	67,650	66,673	marcia chiusa	x	
1803	26/05/20	26/05/20	29/05/20	12/06/20	Lavori ricostruzione sottovia delle "Torbriere" PROROGA 3	A 12	Pisa N.	Viareggio	143,530	142,510	deviazione carreggiata	x	
1804	27/05/20	28/05/20	29/05/20	12/06/20	Lavori adeguamento gallerie Pian della Madonna, Schiena di Sciona e Foc. PROROGA 2	A12 nord	Carrodano	Deiva	64,610	60,660	deviazione carreggiata con limitazioni TE	x	
1805	27/05/20	28/05/20	29/05/20	12/06/20	Lavori adeguamento gallerie Nocentini e Ramello PROROGA	A12 sud	Brugnato	La Spezia	78,885	82,038	deviazione carreggiata con limitazioni TE	x	
1807	05/06/20	08/06/20	08/06/20	04/09/20	adeguamento barriere di sicurezza	A11 Ovest	Lucca	Viareggio	68,000	69,000	chiusa marcia	x	
1808	08/06/20	09/06/20	10/06/20	31/08/20	adeguamento barriere di sicurezza	A12 nord	Pisa Nord	Viareggio	148,300	144,400	chiusa la corsia di marcia	x	
1809	09/06/20	09/06/20	15/06/20	24/07/20	lavori adeguamento sismico viadotto Paduletto	A12	LIVORNO	PISA NORD	167,269	165,756	deviazione carreggiata	x	
1810	10/06/20	11/06/20	12/06/20	26/06/20	Lavori di installazione barriere fonosorbenti su competenze ASPI A11 PROROGA	A11 est	Lucca Ovest	Interconnession e A11 FI_Mare	67,650	66,673	marcia chiusa	x	
1816	17/06/20	17/06/20	22/06/20	07/08/20	lavori di adeguamento della galleria pian della Madonna	A12 sud	Deiva Marina	Carrodano	62,557	64,610	deviazione carreggiata	x	
1817	18/06/20	18/06/20	18/06/20	12/09/20	Lavori ricostruzione sottovia delle "Torbriere" Nuova fase	A 12 nord+ sud	Pisa N.	Viareggio	142,400	144,400	limitazione velocità	x	
1818	17/06/20	17/06/20	22/06/20	10/07/20	Lavori adeguamento gallerie Soggio, Madonna del Poggiolo, Costa Roverano e Bordigona	A12 sud	Carrodano	Brugnato	70,150	74,667	deviazione carreggiata	x	
1819	18/06/20	18/06/20	23/06/20	23/09/20	Lavori di adeguamento galleria Fresonara	A15 est	La Spezia	S. Stefano	105,617	104,538	deviazione carreggiata	x	
1821	26/06/20	26/06/20	29/06/20	08/08/20	Sostituzione barriere laterali	A12	Pisa Nord	Viareggio	143,650	137,200	restrizione marcia e sorpasso	x	
1822	30/06/20	30/06/20	04/09/20		adeguamento barriere di sicurezza (modifica)	A11	Lucca	Massarosa	67,800	69,000	marcia chiusa	x	
1823	01/07/20	01/07/20	06/07/20	07/08/20	Sostituzione barriere laterali	A12	Viareggio	Pisa Nord	144,400	148,200	marcia chiusa	x	
1824	08/07/20	08/07/20	10/07/20	17/07/20	Lavori adeguamento gallerie Soggio, Madonna del Poggiolo, Costa Roverano e Bordigona PROROGA	A12	Carrodano	Brugnato	70,150	74,667	deviazione carreggiata	x	
1827	10/07/20	10/07/20	13/07/20	24/07/20	Lavori manutenzione viadotto Montramito	A11 ovest+est	Massarosa	Viareggio	82,900	85,200	marcia chiusa	x	
1831	21/07/20	21/07/20	22/07/20	14/09/20	Lavori adeguamento gallerie Soggio, Madonna del Poggiolo, Costa Roverano e Bordigona. Limitazione velocità	A12 nord	Brugnato	Carrodano	74,543	69,600	Limitazione velocità 90 km/h Brugnato-Carrodano	x	
1832	24/07/20	24/07/20	27/07/20	13/08/20	Lavori manutenzione viadotto Montramito	A11 est+ovest	Viareggio	Massarosa	85,200	82,900	marcia chiusa	x	
1834	28/07/20	28/07/20	29/07/20	13/08/20	manutenzione viadotto Bisagno	A12 nord e sud	Deiva M. Sestri L.	Deiva M.	57,000	56,200	marcia chiusa	x	
1836	07/08/20	07/08/20	08/08/20	02/10/20	Sostituzione barriere laterali PROROGA	A12	Pisa Nord	Viareggio	139	137	restrizione marcia e sorpasso (flessa)	x	
1838	27/08/20	27/08/20	31/08/20	18/09/20	lavori di adeguamento della galleria pian della Madonna	A12 sud	Deiva Marina	Carrodano	62,557	64,610	deviazione carreggiata	x	
1839	27/08/20	27/08/20	31/08/20	02/10/20	Lavori adeguamento gallerie Soggio, Madonna del Poggiolo, Costa Roverano e Bordigona	A12 nord	Carrodano	Brugnato	74,667	70,150	deviazione carreggiata	x	
1840	27/08/20	27/08/20	31/08/20	30/10/20	Lavori adeguamento gallerie Giovannella e Croce dei Tozzi PROROGA	A12 nord	Deiva	Sestri L.	55,930	52,160	deviazione carreggiata	x	
1841	27/08/20	27/08/20	31/08/20	30/10/20	Lavori adeguamento gallerie Nocentini e Ramello	A12 nord	La Spezia	Brugnato	82,038	78,885	deviazione carreggiata con limitazioni TE	x	
2032	05/03/21	05/03/21	06/03/21	20/03/21	Lavori di adeguamento sismico del viadotto La Gulla	A11 Est	Massarosa	Viareggio	82,216	83,542	deviazione di carreggiata	x	
2035	05/03/21	05/03/21	09/03/21	09/06/21	Lavori adeguamento gallerie Giovannella e Croce dei Tozzi	A12 sud	Sestri L.	Deiva	52,160	55,925	deviazione carreggiata	x	
2036	08/03/21	08/03/21	09/03/21	09/06/21	Lavori adeguamento gallerie Soggio, Madonna del Poggiolo, Costa Roverano e Bordigona	A12 sud	Carrodano	Brugnato	70,150	74,667	deviazione carreggiata	x	

18. Le suddette ordinanze, alcune di esse più volte prorogate, specificano la natura delle misure di intervento adottate e l'entità dei disagi arrecati agli utenti in termini di fluidità nella circolazione autostradale che da esse sarebbero oggettivamente derivate, in ragione del lungo – complessivo - periodo previsto per l'esecuzione dei lavori, della parzializzazione della carreggiata mediante deviazione del traffico sul corrispondente tratto della corsia opposta, priva di corsia di emergenza, attrezzata a doppio senso di circolazione, del divieto di passaggio per i veicoli di larghezza superiore ai 3,30 metri in entrambe le direzioni di marcia, nonché della riduzione del limite massimo di velocità permanente da 110 e/o 100 km/h a 60 km/h.

19. Rispetto a dette esigenze si rileva la piena consapevolezza da parte di SALT degli interventi di adeguamento da porre in essere almeno a far data dalla Deliberazione del 13 maggio 2010 concernente lo "Schema di convenzione unica tra Anas S.p.a. e Società autostrada ligure toscana

(SALT) S.p.a. (Deliberazione n. 16/2010)<sup>26</sup>. L'atto aggiuntivo alla convenzione del settembre 2017 ha poi maggiormente dettagliato il piano di interventi di adeguamento delle gallerie – ultimati e da avviare- nel tracciato di competenza di SALT che “[...] vede la presenza di 13 gallerie a due fornici superiori a 500 mt e quindi ricadenti nel campo di applicazione della norma.”<sup>27</sup>.

**20.** Inoltre, sempre in merito ai lavori da svolgere, nella delibera della Commissione Permanente Gallerie (CPG) del 27 novembre 2018, nonché in quella del 6 febbraio 2020, la CPG ha diffidato il gestore a mettere tempestivamente a norma diciassette gallerie (dodici delle quali insistenti proprio sull'A12 e, comunque, tutte situate all'interno della Regione Liguria) a quella data non conformi e ha rilevato, tra l'altro, che in relazione alle gallerie oggetto della delibera n. 6/2020, SALT non avrebbe provveduto a ottemperare a quanto previsto all'articolo 3 comma 1 e 2 del D.lgs. 264/2006 entro la scadenza del 30 aprile 2019<sup>28</sup>.

**21.** SALT, nella sua nota di riscontro alla suddetta diffida della CPG, si è impegnata ad assicurare il rispetto delle misure temporanee di limitazione all'esercizio prescritte dalla CPGPG, comunicando di aver da subito avviato la loro implementazione<sup>29</sup>, senza adottare alcuna forma di adeguamento del pedaggio.

#### *B. I Tempi medi di percorrenza*

**22.** Sia nella fase precedente all'avvio dell'istruttoria che nel corso della stessa, il Professionista ha fornito i dati richiesti circa i Tempi Medi di Percorrenza (TMP) registrati su base mensile, giornaliera e oraria nel periodo gennaio-dicembre 2020 e gennaio-maggio 2021 sulle tratte dallo stesso gestite, nonché quelli rilevati in condizioni di deflusso libero (senza cantieri), per i medesimi periodi<sup>30</sup>.

**23.** SALT ha reso noto che i TMP sono stati calcolati utilizzando i dati da pedaggio (OD *Origine Destinazione*)<sup>31</sup>, i quali registrano il tempo di ingresso e di uscita dall'autostrada di ciascun veicolo, da casello a casello<sup>32</sup>.

**24.** In merito ai TMP forniti dal Professionista, le evidenze che seguono mostrano le condizioni di viabilità e, in particolare, i rallentamenti riscontrati nelle tratte elementari del tracciato tra Sestri

<sup>26</sup> Nella deliberazione in argomento si precisa altresì che: “[...] l'allegato piano economico-finanziario riporta gli oneri per l'adeguamento della sola Galleria Monte Quiesa, mentre gli oneri per l'adeguamento delle restanti 13 gallerie a due fornici superiori a 500 m verranno quantificati a seguito della realizzazione del «progetto pilota» della suddetta prima galleria”.

<sup>27</sup> Cfr. file denominato “Atto aggiuntivo del 8-9-2017” allegato al doc. n. 29, cit.

<sup>28</sup> In particolare, il comma 1 dell'articolo 3 della norma prevede che: “I Gestori delle gallerie provvedono affinché le gallerie di loro competenza, rientranti nel campo di applicazione del presente decreto, soddisfino i requisiti minimi di sicurezza di cui all'allegato 2 [Misure di sicurezza]”.

<sup>29</sup> Cfr. il doc. denominato “20200303 - 16\_Salt\_riscontro a delibera CPG - 03 03 20” allegato al doc. n. 29, cit.

<sup>30</sup> Cfr. doc. n. 5, cit. e gli allegati al doc. n. 9, di cui all'indice del fascicolo.

<sup>31</sup> SALT ha, tuttavia, precisato che, per quanto concerne il traffico con cantieri, alcuni valori non sono disponibili (“n/a”) perché in quel periodo non è transitato alcun veicolo; lo stesso vale per diversi valori relativi al deflusso libero perché in quel periodo la tratta è stata sempre caratterizzata dalla presenza di cantieri. (cfr. doc. n. 9, cit.).

<sup>32</sup> Nella Memoria e risposta alla richiesta di informazioni contenuta nella comunicazione di avvio del procedimento istruttorio (doc. n. 29, cit.), SALT ha precisato che l'analisi dei tempi di percorrenza proposta (prima analisi), effettuata analizzando tutti i dati forniti agli Uffici, prescinderebbe dal tempo teorico di percorrenza atteso e sarebbe rapportata all'effettivo tempo medio di percorrenza, correlato all'effettiva velocità di percorrenza. Essa terrebbe, dunque, conto della velocità di percorrenza media reale (sia con cantieri che a flusso libero) sulla tratta analizzata, che in funzione delle caratteristiche plano altimetriche e orografiche, potrebbe essere più bassa o più alta di quella attesa.

Levante - La Spezia (micro-tratte Sestri Levante > Devia Marina > Carrodano > Brugnato > La Spezia) e viceversa<sup>33</sup>. E', quindi, lungo tali micro-tratte che viene svolta l'analisi per valutare l'impatto sui consumatori i quali, entrando al casello e pagando il corrispettivo, si attendevano di poter fruire di uno specifico servizio in termini di velocità di percorrenza.

**25.** L'analisi si fonda, in primo luogo, utilizzando un *benchmark* di riferimento fornito dalla stessa SALT la quale ha affermato che "[...] *le analisi compiute dalla Società confermano che sull'A12 tra Sestri Levante e La Spezia, dove erano installati i cantieri di cui alla contestazione dell'AGCM, il limite di velocità è pari a 100km/h (e non 130 km/h come sul resto della rete autostradale) e la velocità media in condizioni di flusso libero è di 91 km/h*"<sup>34</sup>.

**26.** In secondo luogo, si sono svolte le seguenti analisi sulla base dei dati forniti dal Professionista (vedi successive tabelle 2 e 3 per gli anni 2020-2021)<sup>35</sup>:

(i) è stata elaborata la **velocità media di percorrenza** (sul tracciato oggetto di analisi) sulla base dei dati dei tempi di percorrenza medi mensili forniti dalla Parte con cantieri e senza cantieri<sup>36</sup>;

(ii) sono stati calcolati i **differenziali** tra la velocità media di percorrenza di cui al punto (i) e quella teorica a 91 Km.

**27.** Si osserva che non è stato invece possibile calcolare il differenziale tra la velocità media di percorrenza con cantieri e senza cantieri poiché la parte non ha fornito distintamente i TMP con cantiere (ma solo i dati dei TMP a flusso libero e quelli TMP con e senza cantieri)<sup>37</sup>.

**28.** Inoltre, in merito a tali dati, si osservi che i TMP con cantieri appaiono sottostimati in quanto comprendono anche i transiti notturni che, plausibilmente, dovrebbero consentire di mantenere velocità medie di percorrenza più alte considerato il minore flusso di traffico in dette fasce orarie.

<sup>33</sup> SALT ha reso noto che questo tratto di autostrada A12 è caratterizzato da una configurazione plano-altimetrica di "autostrada di montagna" in termini di pendenze e raggi di curvatura. L'autostrada attraversa un territorio scarsamente urbanizzato, non è dotata di corsia di emergenza, presenta numerose gallerie e viadotti ed è attraversata da un ridotto numero di transiti.

<sup>34</sup> Cfr. pag. 11 del doc. n. 29, cit.

<sup>35</sup> Le tabelle non includono i dati relativi alla tratta Deiva Marina - Sestri Levante dal momento che il casello di destinazione non è in gestione a SALT ma ad Autostrade per l'Italia S.p.A..

<sup>36</sup> Vedi doc. n. 10, di cui all'indice del fascicolo e il *file* denominato "PS12093\_II RFI\_bozza\_25.XI.21", allegato al doc. n. 9, cit.

<sup>37</sup> In proposito, si rileva che dal confronto tra i *file* forniti dalla Parte in allegato al doc. n. 9, di cui all'indice del fascicolo, relativi ai TMP 2020 e 2021 e TMP con transiti a flusso libero 2020 e 2021, risulta evidente che essi riguardano, da un lato, i TMP rilevati in presenza di cantieri e senza cantieri, cioè a flusso misto (e non, come affermato da SALT, solo i transiti con cantieri) e, dall'altro, i TMP soltanto a flusso libero (FL). Infatti, i dati forniti da SALT, relativi alle fasce orarie di diversi giorni su varie tratte, evidenziano perfette coincidenze nel numero dei transiti indicati come TMP e come TMP a flusso libero, il che significa nei primi (TMP) sono inclusi anche i transiti senza cantiere dovendo, in caso contrario, essere indicati come n/a nei TMP a flusso libero.

A mero titolo esemplificativo, si rileva che, nel giorno 7 luglio 2020, sulla tratta **La Spezia - Brugnato**, il numero di transiti è lo stesso sia nel *file* "Allegato n.1 TMP 2020" sia in quello *file* "Allegato n. 3 TMP con transiti a flusso libero 2020" (301 transiti) così come risulta uguale in ciascuna delle fasce orarie del medesimo giorno; ciò significa che non può che trattarsi di transiti in assenza di cantieri (altrimenti, come detto, il valore a FL sarebbe stato pari a n/a). A ulteriore conferma di quanto sopra illustrato, si rileva che il numero di transiti riportati nei *files* "Allegato n.1 [e 2] TMP 2020 [e 2021]" è **sempre maggiore e/o uguale** a quello del corrispondente numero di transiti riportato nei *files* "Allegato n. 3 [e 4] TMP con transiti a flusso libero 2020 [e 2021]".

Alla luce di quanto sopra, non trova riscontro quanto affermato dal Professionista nella sua memoria conclusiva (cfr. nel doc. n. 38, la nota n. 15 e quanto riportato a pagina 15, terzo paragrafo).

Tabella n.2

ANNO: 2020 - (A/12) TMP mensili da Sestri Levante a La Spezia							
	A	B	C	D	E	F	G
	TRATTA	lunghezza tratta km	TMP con e senza cantieri	Velocità Media con e senza cantieri	TMP a 91 Km/h	Delta maggiori TMP (C-E)	Delta minore Velocità media (D-91 km/h)
GENNAIO	SESTRI LEVANTE - DEIVA MARINA (dir. SUD)	11,8	10	70,80	7,78	2,22	-20,20
	DEIVA MARINA - CARRODANO (dir. SUD)	9,6	10	57,60	6,33	3,67	-33,40
	CARRODANO - DEIVA MARINA (dir. NORD)	9,6	10	57,60	6,33	3,67	-33,40
	CARRODANO - BRUGNATO (dir. SUD)	5,7	7	48,86	3,76	3,24	-42,14
	BRUGNATO - CARRODANO (dir. NORD)	5,7	8	42,75	3,76	4,24	-48,25
	BRUGNATO - LA SPEZIA (dir. SUD)	18,6	13	85,85	12,26	0,74	-5,15
	LA SPEZIA - BRUGNATO (dir. NORD)	18,6	15	74,40	12,26	2,74	-16,60
FEBBRAIO	SESTRI LEVANTE - DEIVA MARINA (dir. SUD)	11,8	10	70,80	7,78	2,22	-20,20
	DEIVA MARINA - CARRODANO (dir. SUD)	9,6	10	57,60	6,33	3,67	-33,40
	CARRODANO - DEIVA MARINA (dir. NORD)	9,6	11	52,36	6,33	4,67	-38,64
	CARRODANO - BRUGNATO (dir. SUD)	5,7	7	48,86	3,76	3,24	-42,14
	BRUGNATO - CARRODANO (dir. NORD)	5,7	8	42,75	3,76	4,24	-48,25
	BRUGNATO - LA SPEZIA (dir. SUD)	18,6	13	85,85	12,26	0,74	-5,15
	LA SPEZIA - BRUGNATO (dir. NORD)	18,6	14	79,71	12,26	1,74	-11,29
MARZO	SESTRI LEVANTE - DEIVA MARINA (dir. SUD)	11,8	12	59,00	7,78	4,22	-32,00
	DEIVA MARINA - CARRODANO (dir. SUD)	9,6	10	57,60	6,33	3,67	-33,40
	CARRODANO - DEIVA MARINA (dir. NORD)	9,6	11	52,36	6,33	4,67	-38,64
	CARRODANO - BRUGNATO (dir. SUD)	5,7	7	48,86	3,76	3,24	-42,14
	BRUGNATO - CARRODANO (dir. NORD)	5,7	9	38,00	3,76	5,24	-53,00
	BRUGNATO - LA SPEZIA (dir. SUD)	18,6	14	79,71	12,26	1,74	-11,29
	LA SPEZIA - BRUGNATO (dir. NORD)	18,6	14	79,71	12,26	1,74	-11,29
APRILE	SESTRI LEVANTE - DEIVA MARINA (dir. SUD)	11,8	12	59,00	7,78	4,22	-32,00
	DEIVA MARINA - CARRODANO (dir. SUD)	9,6	11	52,36	6,33	4,67	-38,64
	CARRODANO - DEIVA MARINA (dir. NORD)	9,6	11	52,36	6,33	4,67	-38,64
	CARRODANO - BRUGNATO (dir. SUD)	5,7	8	42,75	3,76	4,24	-48,25
	BRUGNATO - CARRODANO (dir. NORD)	5,7	11	31,09	3,76	7,24	-59,91
	BRUGNATO - LA SPEZIA (dir. SUD)	18,6	14	79,71	12,26	1,74	-11,29
	LA SPEZIA - BRUGNATO (dir. NORD)	18,6	14	79,71	12,26	1,74	-11,29
MAGGIO	SESTRI LEVANTE - DEIVA MARINA (dir. SUD)	11,8	11	64,36	7,78	3,22	-26,64
	DEIVA MARINA - CARRODANO (dir. SUD)	9,6	11	52,36	6,33	4,67	-38,64
	CARRODANO - DEIVA MARINA (dir. NORD)	9,6	10	57,60	6,33	3,67	-33,40
	CARRODANO - BRUGNATO (dir. SUD)	5,7	7	48,86	3,76	3,24	-42,14
	BRUGNATO - CARRODANO (dir. NORD)	5,7	12	28,50	3,76	8,24	-62,50
	BRUGNATO - LA SPEZIA (dir. SUD)	18,6	14	79,71	12,26	1,74	-11,29
	LA SPEZIA - BRUGNATO (dir. NORD)	18,6	14	79,71	12,26	1,74	-11,29
GIUGNO	SESTRI LEVANTE - DEIVA MARINA (dir. SUD)	11,8	11	64,36	7,78	3,22	-26,64
	DEIVA MARINA - CARRODANO (dir. SUD)	9,6	11	52,36	6,33	4,67	-38,64
	CARRODANO - DEIVA MARINA (dir. NORD)	9,6	10	57,60	6,33	3,67	-33,40
	CARRODANO - BRUGNATO (dir. SUD)	5,7	8	42,75	3,76	4,24	-48,25
	BRUGNATO - CARRODANO (dir. NORD)	5,7	11	31,09	3,76	7,24	-59,91
	BRUGNATO - LA SPEZIA (dir. SUD)	18,6	13	85,85	12,26	0,74	-5,15
	LA SPEZIA - BRUGNATO (dir. NORD)	18,6	14	79,71	12,26	1,74	-11,29

\*Il valore è talvolta "N/A" perché in quel periodo la tratta è stata sempre caratterizzata dalla presenza di cantieri. Cfr. pag. 2, risposta a richiesta di informazioni pervenuta il 26 novembre 2021 - prot. n. 0088700)

Segue tabella n.2

ANNO: 2020 - (A/12) TMP mensili da Sestri Levante a La Spezia							
	A	B	C	D	E	F	G
	TRATTA	lunghezza tratta km	TMP con e senza cantieri	Velocità Media con e senza cantieri	TMP a 91 Km/h	Delta maggiori TMP (C-E)	Delta minore Velocità media (D-91 km/h)
LUGLIO	SESTRI LEVANTE - DEIVA MARINA (dir. SUD)	11,8	10	70,80	7,78	2,22	-20,20
	DEIVA MARINA - CARRODANO (dir. SUD)	9,6	10	57,60	6,33	3,67	-33,40
	CARRODANO - DEIVA MARINA (dir. NORD)	9,6	10	57,60	6,33	3,67	-33,40
	CARRODANO - BRUGNATO (dir. SUD)	5,7	8	42,75	3,76	4,24	-48,25
	BRUGNATO - CARRODANO (dir. NORD)	5,7	9	38,00	3,76	5,24	-53,00
	BRUGNATO - LA SPEZIA (dir. SUD)	18,6	13	85,85	12,26	0,74	-5,15
	LA SPEZIA - BRUGNATO (dir. NORD)	18,6	14	79,71	12,26	1,74	-11,29
AGOSTO	SESTRI LEVANTE - DEIVA MARINA (dir. SUD)	11,8	9	78,67	7,78	1,22	-12,33
	DEIVA MARINA - CARRODANO (dir. SUD)	9,6	10	57,60	6,33	3,67	-33,40
	CARRODANO - DEIVA MARINA (dir. NORD)	9,6	9	64,00	6,33	2,67	-27,00
	CARRODANO - BRUGNATO (dir. SUD)	5,7	7	48,86	3,76	3,24	-42,14
	BRUGNATO - CARRODANO (dir. NORD)	5,7	7	48,86	3,76	3,24	-42,14
	BRUGNATO - LA SPEZIA (dir. SUD)	18,6	13	85,85	12,26	0,74	-5,15
	LA SPEZIA - BRUGNATO (dir. NORD)	18,6	14	79,71	12,26	1,74	-11,29
SETTEMBRE	SESTRI LEVANTE - DEIVA MARINA (dir. SUD)	11,8	10	70,80	7,78	2,22	-20,20
	DEIVA MARINA - CARRODANO (dir. SUD)	9,6	11	52,36	6,33	4,67	-38,64
	CARRODANO - DEIVA MARINA (dir. NORD)	9,6	10	57,60	6,33	3,67	-33,40
	CARRODANO - BRUGNATO (dir. SUD)	5,7	8	42,75	3,76	4,24	-48,25
	BRUGNATO - CARRODANO (dir. NORD)	5,7	11	31,09	3,76	7,24	-59,91
	BRUGNATO - LA SPEZIA (dir. SUD)	18,6	13	85,85	12,26	0,74	-5,15
	LA SPEZIA - BRUGNATO (dir. NORD)	18,6	15	74,40	12,26	2,74	-16,60
OTTOBRE	SESTRI LEVANTE - DEIVA MARINA (dir. SUD)	11,8	10	70,80	7,78	2,22	-20,20
	DEIVA MARINA - CARRODANO (dir. SUD)	9,6	10	57,60	6,33	3,67	-33,40
	CARRODANO - DEIVA MARINA (dir. NORD)	9,6	10	57,60	6,33	3,67	-33,40
	CARRODANO - BRUGNATO (dir. SUD)	5,7	9	38,00	3,76	5,24	-53,00
	BRUGNATO - CARRODANO (dir. NORD)	5,7	9	38,00	3,76	5,24	-53,00
	BRUGNATO - LA SPEZIA (dir. SUD)	18,6	14	79,71	12,26	1,74	-11,29
	LA SPEZIA - BRUGNATO (dir. NORD)	18,6	15	74,40	12,26	2,74	-16,60
NOVEMBRE	SESTRI LEVANTE - DEIVA MARINA (dir. SUD)	11,8	10	70,80	7,78	2,22	-20,20
	DEIVA MARINA - CARRODANO (dir. SUD)	9,6	11	52,36	6,33	4,67	-38,64
	CARRODANO - DEIVA MARINA (dir. NORD)	9,6	11	52,36	6,33	4,67	-38,64
	CARRODANO - BRUGNATO (dir. SUD)	5,7	8	42,75	3,76	4,24	-48,25
	BRUGNATO - CARRODANO (dir. NORD)	5,7	13	26,31	3,76	9,24	-64,69
	BRUGNATO - LA SPEZIA (dir. SUD)	18,6	14	79,71	12,26	1,74	-11,29
	LA SPEZIA - BRUGNATO (dir. NORD)	18,6	16	69,75	12,26	3,74	-21,25
DICEMBRE	SESTRI LEVANTE - DEIVA MARINA (dir. SUD)	11,8	10	70,80	7,78	2,22	-20,20
	DEIVA MARINA - CARRODANO (dir. SUD)	9,6	11	52,36	6,33	4,67	-38,64
	CARRODANO - DEIVA MARINA (dir. NORD)	9,6	11	52,36	6,33	4,67	-38,64
	CARRODANO - BRUGNATO (dir. SUD)	5,7	8	42,75	3,76	4,24	-48,25
	BRUGNATO - CARRODANO (dir. NORD)	5,7	12	28,50	3,76	8,24	-62,50
	BRUGNATO - LA SPEZIA (dir. SUD)	18,6	14	79,71	12,26	1,74	-11,29
	LA SPEZIA - BRUGNATO (dir. NORD)	18,6	15	74,40	12,26	2,74	-16,60

\*Il valore è talvolta "N/A" perché in quel periodo la tratta è stata sempre caratterizzata dalla presenza di cantieri. Cfr. pag. 2, risposta a richiesta di informazioni pervenuta il 26 novembre 2021 - prot. n. 0088700

Tabella n. 3

ANNO: 2021 - (A/12) TMP mensili da Sestri Levante a La Spezia							
A	B	C	D	E	F	G	
TRATTA	lunghezza tratta km	TMP con e senza cantieri	Velocità Media con e senza cantieri	TMP a 91 Km/h	Delta maggiori TMP (C-E)	Delta minore Velocità media (D-91 km/h)	
GENNAIO	SESTRI LEVANTE - DEIVA MARINA (dir. SUD)	11,8	10	70,80	7,78	2,22	-20,20
	DEIVA MARINA - CARRODANO (dir. SUD)	9,6	11	<b>52,36</b>	6,33	4,67	-38,64
	CARRODANO - DEIVA MARINA (dir. NORD)	9,6	11	<b>52,36</b>	6,33	4,67	-38,64
	CARRODANO - BRUGNATO (dir. SUD)	5,7	8	<b>42,75</b>	3,76	4,24	-48,25
	BRUGNATO - CARRODANO (dir. NORD)	5,7	13	<b>26,31</b>	3,76	9,24	-64,69
	BRUGNATO - LA SPEZIA (dir. SUD)	18,6	14	79,71	12,26	1,74	-11,29
FEBBRAIO	SESTRI LEVANTE - DEIVA MARINA (dir. SUD)	11,8	10	70,80	7,78	2,22	-20,20
	DEIVA MARINA - CARRODANO (dir. SUD)	9,6	12	<b>48,00</b>	6,33	5,67	-43,00
	CARRODANO - DEIVA MARINA (dir. NORD)	9,6	12	<b>48,00</b>	6,33	5,67	-43,00
	CARRODANO - BRUGNATO (dir. SUD)	5,7	8	<b>42,75</b>	3,76	4,24	-48,25
	BRUGNATO - CARRODANO (dir. NORD)	5,7	16	<b>21,38</b>	3,76	12,24	-69,63
	BRUGNATO - LA SPEZIA (dir. SUD)	18,6	14	79,71	12,26	1,74	-11,29
MARZO	SESTRI LEVANTE - DEIVA MARINA (dir. SUD)	11,8	11	64,36	7,78	3,22	-26,64
	DEIVA MARINA - CARRODANO (dir. SUD)	9,6	11	<b>52,36</b>	6,33	4,67	-38,64
	CARRODANO - DEIVA MARINA (dir. NORD)	9,6	11	<b>52,36</b>	6,33	4,67	-38,64
	CARRODANO - BRUGNATO (dir. SUD)	5,7	9	<b>38,00</b>	3,76	5,24	-53,00
	BRUGNATO - CARRODANO (dir. NORD)	5,7	9	<b>38,00</b>	3,76	5,24	-53,00
	BRUGNATO - LA SPEZIA (dir. SUD)	18,6	14	79,71	12,26	1,74	-11,29
APRILE	SESTRI LEVANTE - DEIVA MARINA (dir. SUD)	11,8	11	64,36	7,78	3,22	-26,64
	DEIVA MARINA - CARRODANO (dir. SUD)	9,6	11	<b>52,36</b>	6,33	4,67	-38,64
	CARRODANO - DEIVA MARINA (dir. NORD)	9,6	11	<b>52,36</b>	6,33	4,67	-38,64
	CARRODANO - BRUGNATO (dir. SUD)	5,7	9	<b>38,00</b>	3,76	5,24	-53,00
	BRUGNATO - CARRODANO (dir. NORD)	5,7	9	<b>38,00</b>	3,76	5,24	-53,00
	BRUGNATO - LA SPEZIA (dir. SUD)	18,6	14	79,71	12,26	1,74	-11,29
MAGGIO	SESTRI LEVANTE - DEIVA MARINA (dir. SUD)	11,8	13	<b>54,46</b>	7,78	5,22	-36,54
	DEIVA MARINA - CARRODANO (dir. SUD)	9,6	12	<b>48,00</b>	6,33	5,67	-43,00
	CARRODANO - DEIVA MARINA (dir. NORD)	9,6	10	<b>57,60</b>	6,33	3,67	-33,40
	CARRODANO - BRUGNATO (dir. SUD)	5,7	9	<b>38,00</b>	3,76	5,24	-53,00
	BRUGNATO - CARRODANO (dir. NORD)	5,7	9	<b>38,00</b>	3,76	5,24	-53,00
	BRUGNATO - LA SPEZIA (dir. SUD)	18,6	14	79,71	12,26	1,74	-11,29
LA SPEZIA - BRUGNATO (dir. NORD)	18,6	16	69,75	12,26	3,74	-21,25	

\*Il valore è talvolta "N/A" perché in quel periodo la tratta è stata sempre caratterizzata dalla presenza di cantieri. Cfr. pag. 2, risposta a richiesta di informazioni pervenuta il 26 novembre 2021 - prot. n. 0088700)

29. Procedendo, quindi, all’analisi dei dati sopra riportati emerge come, in diversi mesi del periodo di riferimento (gennaio 2020 – maggio 2021), le velocità medie rilevate sul *Tronco Ligure*, anche in presenza di cantieri, siano state notevolmente più basse di quelle normalmente attese su un’infrastruttura quale l’autostrada. Infatti, rispetto alla velocità teorica di 91 km/h, indicata dallo stesso Professionista quale “*velocità media in condizioni di flusso libero*”, **si sono riscontrate riduzioni di velocità comprese fino a – 69 km/h** (mese di febbraio 2021 – tratta Brugnato-Carrodano).

30. In particolare, in oltre quaranta casi nel 2020 e in circa venti casi nel periodo gennaio-maggio 2021, risultano situazioni in cui le velocità medie mensili si attestano *al di sotto dei 60 km/h*, toccando punte minime, in alcune circostanze, appena sopra i 20 km/h (dati evidenziati in neretto nelle precedenti Tabelle).

31. Si osserva, peraltro, che anche volendo considerare come indica SALT – diversamente del criterio normalmente adottato da casello a casello che delimita i confini di inizio e fine del servizio per il quale il consumatore corrisponde il pedaggio - la distanza percorsa sugli svincoli e sulle rampe di accesso dal casello al *nastro autostradale*, che il Professionista stesso indica “*mediamente [n]ell’ordine di 1 km*”<sup>38</sup>, le velocità medie che si registrerebbero sulle tratte oggetto di osservazione

<sup>38</sup> Cfr. la nota n. 18 della memoria conclusiva di SALT, doc. n. 38, di cui all’indice del fascicolo.

nel periodo di riferimento risultano comunque molto al di sotto del *benchmark* di riferimento (91 Km/h)<sup>39</sup>.

**32.** In terzo luogo, sono stati analizzati i **tempi di percorrenza su base giornaliera** dalla quale sono emerse, anche in questo caso, basse velocità medie di percorrenza.

**33.** Sulla base di quest'ultima analisi in termini di differenziale tra i TMP a 91 Km e quelli minuti giorno, registrati in alcune giornate si è proceduto a stimare i **ritardi subiti** dagli utenti. Si rileva che in alcuni di questi giorni detti ritardi hanno raggiunto **punte di oltre venti minuti**.

**34.** A mero titolo esemplificativo, per alcune delle tratte oggetto di esame, la successiva tabella n. 4 evidenzia i TMP rilevati in alcuni giorni del 2020 e del 2021 in presenza di cantieri<sup>40</sup>. I giorni analizzati hanno tenuto conto: 1) del numero di transiti giornalieri che possa considerarsi significativo per la specifica tratta; 2) del periodo successivo al *lock down* per l'emergenza epidemiologica (9 marzo – 18 maggio 2020) dovendo escludersi periodi di traffico oggettivamente ridotto.

**Tabella n. 4**

<i>a</i>	<i>b</i>	<i>c</i>	<i>d</i>	<i>e</i>	<i>f</i>	<i>g</i>	<i>h</i>	<i>i</i>	<i>l</i>
TRATTA	lunghezza tratta km	mese	Tot. Trn. Mese	giorno	Tot. Trn. Giorno	TMP minuti giorno	TMP a 91 Km/h	delta TMP minuti (g-h)	velocità media del giorno
SESTRI LEVANTE - DEIVA MARINA	11,8	mag-21	2656	26/05/2021	106	17	7,78	9,22	41,65
SESTRI LEVANTE - DEIVA MARINA	11,8	mag-21	2656	21/05/2021	113	21	7,78	13,22	33,71
DEIVA MARINA - CARRODANO (dir. SUD)	9,6	set-20	1015	01/09/2020	31	16	6,33	9,67	36,00
CARRODANO - DEIVA MARINA (dir. NORD)	9,6	set-20	1086	09/09/2020	48	11	6,33	4,67	52,36
CARRODANO - DEIVA MARINA (dir. NORD)	9,6	feb-21	519	01/02/2021	22	11	6,33	4,67	52,36
CARRODANO - BRUGNATO (dir. SUD)	5,7	dic-20	926	13/12/2020	13	12	3,76	8,24	28,50
CARRODANO - BRUGNATO (dir. SUD)	5,7	giu-20	1307	22/06/2020	43	11	3,76	7,24	31,09
BRUGNATO - CARRODANO (dir. NORD)	5,7	giu-20	1225	18/06/2020	57	16	3,76	12,24	21,38
BRUGNATO - CARRODANO (dir. NORD)	5,7	set-20	959	01/09/2020	31	14	3,76	10,24	24,43
BRUGNATO - CARRODANO (dir. NORD)	5,7	feb-21	682	22/02/2021	35	24	3,76	20,24	14,25

<sup>39</sup> Analogo riscontro si ottiene con riferimento alla tratta Brugnato - Carrodano assumendo, come indicato da SALT nella sua memoria conclusiva, una velocità media in condizioni di flusso libero pari a 78 km/h. Sul punto, si osserva che tale assunto appare peraltro in contrasto con quanto emerge dall'ordinanza n. 1831 del 21 luglio 2020 avente per oggetto "Lavori di adeguamento delle gallerie, "Bordigona", "Costa di Roverano", "Madonna del Poggiolo" e "Del Soggio"- Nuova fase. Limitazione velocità", con la quale SALT comunica che, "per l'esecuzione dei lavori in oggetto, dalle ore 00.00 del giorno 22/07/2020 e fino alle ore 12.00 del 14/09/2020, nel tratto A 12 Brugnato - Carrodano della carreggiata nord (direzione Genova), nell'area interessata da lavori in galleria e nelle zone limitrofe verrà posta in opera una limitazione a 90 km/h della velocità massima dei veicoli, dal km 74+543 al km 69+600". Dall'imposizione di tale limitazione che, tra l'altro, insiste su quasi l'intera tratta (*nastro autostradale*) Brugnato-Carrodano, pari a 5,7 km, si deduce che normalmente su tale tratta la velocità consentita - e raggiunta - è superiore a 90 km/h.

Si rileva, altresì, che, in ogni caso, l'affermazione di SALT postula che sulle altre tratte del tracciato Sestri Levante - La Spezia la velocità media sia comunque superiore a 91 km/h.

<sup>40</sup> Per i giorni selezionati, le corrispondenti tabelle fornite da SALT relative alle velocità media a deflusso libero mostrano infatti il valore "*n/a*".

35. Le evidenze mostrano, dunque, come, anche su base giornaliera, si riscontrino casi di velocità medie di percorrenza sulle tratte del *Tronco Ligure*, nel periodo di riferimento, tra i 20 e i 55 km/h che rappresentano, oggettivamente, livelli molto bassi e inferiori ai 91Km (velocità, come sopra riportato, che la stessa Parte ha indicato come velocità media a deflusso libero). Ad analoghi risultati si perviene anche considerando, come suggerito dalla Parte, la distanza percorsa sugli svincoli e le rampe di accesso dal casello al *nastro autostradale* pari, come detto, mediamente ad 1Km.

36. Si precisa, inoltre, con riferimento ai *transiti anomali*<sup>41</sup>, che trattasi - per definizione - di casi isolati che empiricamente, nel complesso, non modificano nella sostanza l'analisi effettuata<sup>42</sup>.

37. Infatti, se, a mero titolo esemplificativo, nella precedente tabella n. 4, dai dati relativi alla tratta Sestri Levante - Deiva Marina, del giorno 26 maggio (I riga), si stralciano le fasce orarie prive di transiti e tutte quelle in cui i TMP sono superiori a venti minuti, ipotizzandoli anomali, la media giornaliera si attesta a circa quattordici minuti, con una velocità media pari a 55,4 km/h (incluso nel calcolo anche la distanza media percorsa sugli svincoli e le rampe di accesso che, come detto, la Parte indica mediamente in 1km), molto al di sotto del parametro di riferimento dei 91 km/h (vedi tabella n. 5). Analogo risultato si ottiene stralciano, oltre alle fasce orarie prive di transiti, tutte quelle in cui i TMP sono superiori a quindici minuti.

---

<sup>41</sup> Secondo SALT un transito è definito anomalo se riferibile ad un utente in sosta per qualsivoglia motivo o ad un mezzo in sosta in autostrada perché coinvolto in attività di manutenzione o lavori. In ogni caso, il transito anomalo non sarebbe ascrivibile alla presenza del cantiere. Inoltre, sempre secondo SALT, sarebbe evidente il peso di un transito anomalo che sarà tanto maggiore quanto meno frequentata è la tratta in questione. I transiti anomali, infatti, modificherebbero fortemente, falsandoli, i TMP.

<sup>42</sup> Analogo ragionamento vale per *gli eventi di forza maggiore*.

Tabella n. 5

BASE TEMPORALE: ORARIA					
ANNO: 2021 - MESE: 05 Maggio					
GIORNO: 26 Mercoledì					
h	TRATTA	Tot. Trn.	Tot. Trn.FL	Media	
00	<b>SESTRI LEVANTE - DEIVA MARINA</b>	0	0	0	
01		0	0	0	
02		0	0	0	
03		0	0	0	
04		0	0	0	
05		0	0	0	
06		3	0	10	
07		3	0	19	
08		11	0	19	
09		5	0	33	
10		9	0	14	
11		6	0	23	
12		6	0	17	
13		6	0	17	
14		11	0	21	
15		11	0	15	
16		6	0	16	
17		13	0	12	
18		3	0	12	
19		6	0	11	
20		3	0	10	
21		3	0	11	
22		1	0	11	
23		0	0	0	
<b>stralcio TMP &gt; 15 min</b>		<b>52</b>	<b>0</b>	<b>11,78</b>	<b>65,21</b>
<b>stralcio TMP &gt; 20 min</b>		<b>81</b>	<b>0</b>	<b>13,86</b>	<b>55,42</b>

38. Peraltro, anche in merito ai dati sui tempi medi di percorrenza giornalieri, essi appaiono sottostimati in quanto, su diverse tratte del tracciato in esame, per diversi mesi del periodo di riferimento, i TMP a flusso libero indicati da SALT riportano valori pari a "n/a"<sup>43</sup>.

39. Simili ritardi, in un arco temporale anche di pochi minuti, incidono notevolmente sulla velocità di transito su tratte di pochi chilometri<sup>44</sup>. A titolo esemplificativo, se si considera la tratta Brugnato Carrodano (vedi successiva tabella n. 6), in entrambe le direzioni di marcia (con lunghezza di 5,7 km), i ritardi ricompresi tra due e cinque minuti implicano una riduzione della velocità media considerevole compresa tra i 39 e i 59 km/h<sup>45</sup>.

<sup>43</sup> Si veda, a titolo esemplificativo, quanto riportato nelle Tabelle fornite da SALT: per il 2020, i mesi di marzo, aprile, maggio, novembre e dicembre e, per il 2021, i mesi di febbraio, aprile e maggio (cfr. doc. n. 9, cit.).

<sup>44</sup> Tale circostanza viene sostanzialmente confermata dal Professionista laddove afferma, in riferimento agli arrotondamenti operati nell'indicazione dei TMP, che "[...] un tempo di percorrenza di 6 minuti (senza cifre decimali) potrebbe essere pari a 5,6 minuti oppure a 6,4 minuti. Tali arrotondamenti, su distanze di percorrenza brevi, sviluppano variazioni significative di velocità [...]]"(cfr. la nota n. 21 della memoria conclusiva, doc. n. 38, di cui all'indice del fascicolo).

<sup>45</sup> Anche in questo caso si ottengono risultati analoghi per la specifica tratta se si applica l'incremento di 1 km medio sulla lunghezza (comprensiva delle rampe e svincoli); i ritardi ricompresi tra due e cinque minuti implicano una riduzione della velocità media compresa tra i 42 e i 62 km/h.

Tabella n. 6

	lunghezza tratta	TMP	velocità media	
sestri levante-deiva marina	km	minuti	km/h	
	11,8	7,78	91,00	velocità media in condizioni di flusso libero 91 km/h
	11,8	8,78	80,64	1 min rit rispetto a TMP Flusso libero
	11,8	9,78	72,39	2 min rit rispetto a TMP Flusso libero
	11,8	10,78	65,68	3 min rit rispetto a TMP Flusso libero
	11,8	11,78	60,10	4 min rit rispetto a TMP Flusso libero
	11,8	12,78	55,40	5 min rit rispetto a TMP Flusso libero
deiva marina - carrodano	km	minuti	km/h	
	9,6	6,33	91,00	velocità media in condizioni di flusso libero 91 km/h
	9,6	7,33	78,58	1 min rit
	9,6	8,33	69,15	2 min rit
	9,6	9,33	61,74	3 min rit
	9,6	10,33	55,76	4 min rit rispetto a TMP Flusso libero
	9,6	11,33	50,84	5 min rit rispetto a TMP Flusso libero
carrodano-brugnato	km	minuti	km/h	
	5,7	3,76	91,00	velocità media in condizioni di flusso libero 91 km/h
	5,7	4,76	71,85	1 min rit rispetto a TMP Flusso libero
	5,7	5,76	59,38	2 min rit rispetto a TMP Flusso libero
	5,7	6,76	50,59	3 min rit rispetto a TMP Flusso libero
	5,7	7,76	44,07	4 min rit rispetto a TMP Flusso libero
	5,7	8,76	39,04	5 min rit rispetto a TMP Flusso libero
brugnato-la spezia	km	minuti	km/h	
	18,6	12,26	91,00	velocità media in condizioni di flusso libero 91 km/h
	18,6	13,26	84,16	1 min rit rispetto a TMP Flusso libero
	18,6	14,26	78,26	2 min rit rispetto a TMP Flusso libero
	18,6	15,26	73,13	3 min rit rispetto a TMP Flusso libero
	18,6	16,26	68,63	4 min rit rispetto a TMP Flusso libero
	18,6	17,26	64,66	5 min rit rispetto a TMP Flusso libero

40. Anche considerando i dati forniti dalla stessa SALT, la macro tratta Sestri Levante – La Spezia (tabelle nn. 7 e 8) mostra un significativo numero di fasce orarie (sia in valore assoluto che in percentuale) il cui tempo di percorrenza è risultato superiore al tempo medio a flusso libero. Detta *macro tratta*, infatti, registra la percentuale maggiore di fasce orarie con ritardi superiori a 15 minuti (ovvero 847 sul totale di oltre 86.000 fasce orarie alla stessa riferibili), pari allo 0,98%; tale percentuale sale a oltre il 3% se si considera il numero di fasce orarie interessate per ritardi a partire da cinque minuti che, come dimostrato dalla precedente tabella n. 6, appaiono decisamente rilevanti data la breve lunghezza delle tratte del *Tronco Ligure*.

Tabella n. 7 – Numero di fasce orarie in presenza di cantieri con ritardi da uno a quindici minuti in valore assoluto rispetto ai TMP a flusso libero

TRATTA	≤ TMP [n.ro]	TMP a flusso libero [hh:mm:ss]	> TMP [n.ro]	+1 [n.ro]	+2 [n.ro]	+3 [n.ro]	+4 [n.ro]	+5 [n.ro]	+6 [n.ro]	+7 [n.ro]	+8 [n.ro]	+9 [n.ro]	+10 [n.ro]	+11 [n.ro]	+12 [n.ro]	+13 [n.ro]	+14 [n.ro]	≥ 15 [n.ro]
SESTRI LEVANTE - DEIVA MARINA	10.250	00:10:01	2.158	983	346	173	129	98	69	63	54	28	27	20	18	10	18	122
DEIVA MARINA - CARRODANO	11.019	00:09:55	1.389	599	172	88	56	66	42	42	46	27	41	22	26	7	24	131
CARRODANO - DEIVA MARINA	9.361	00:09:11	3.047	1.655	747	222	69	45	37	18	31	42	20	18	9	15	9	110
CARRODANO - BRUGNATO	10.715	00:07:22	1.693	798	218	71	55	58	40	50	44	32	40	34	27	25	17	184
BRUGNATO - CARRODANO	10.258	00:07:56	2.150	761	241	123	96	85	87	92	54	68	60	48	68	38	45	284
BRUGNATO - LA SPEZIA	9.130	00:12:59	3.278	1.711	870	374	155	65	32	28	6	9	11	4	1	4	2	6
LA SPEZIA - BRUGNATO	9.109	00:14:00	3.299	1.769	819	360	184	76	35	15	8	6	6	5	5	0	1	10

**Tabella n. 8 – Percentuale di fasce orarie in presenza di cantieri con ritardi da uno a quindici minuti rispetto ai TMP a flusso libero**

TRATTA	≤TMP [%]	>TMP [%]	+1 [%]	+2 [%]	+3 [%]	+4 [%]	+5 [%]	+6 [%]	+7 [%]	+8 [%]	+9 [%]	+10 [%]	+11 [%]	+12 [%]	+13 [%]	+14 [%]	≥15 [%]
SESTRI LEVANTE - DEIVA MARINA	82,61%	17,39%	7,92%	2,79%	1,39%	1,04%	0,79%	0,56%	0,51%	0,44%	0,23%	0,22%	0,16%	0,15%	0,08%	0,15%	0,98%
DEIVA MARINA - CARRODANO	88,81%	11,19%	4,83%	1,39%	0,71%	0,45%	0,53%	0,34%	0,34%	0,37%	0,22%	0,33%	0,18%	0,21%	0,06%	0,19%	1,06%
CARRODANO - DEIVA MARINA	75,44%	24,56%	13,34%	6,02%	1,79%	0,56%	0,36%	0,30%	0,15%	0,25%	0,34%	0,16%	0,15%	0,07%	0,12%	0,07%	0,89%
CARRODANO - BRUGNATO	86,36%	13,64%	6,43%	1,76%	0,57%	0,44%	0,47%	0,32%	0,40%	0,35%	0,26%	0,32%	0,27%	0,22%	0,20%	0,14%	1,48%
BRUGNATO - CARRODANO	82,67%	17,33%	6,13%	1,94%	0,99%	0,77%	0,69%	0,70%	0,74%	0,44%	0,55%	0,48%	0,39%	0,55%	0,31%	0,36%	2,29%
BRUGNATO - LA SPEZIA	73,58%	26,42%	13,79%	7,01%	3,01%	1,25%	0,52%	0,26%	0,23%	0,05%	0,07%	0,09%	0,03%	0,01%	0,03%	0,02%	0,05%
LA SPEZIA - BRUGNATO	73,41%	26,59%	14,26%	6,60%	2,90%	1,48%	0,61%	0,28%	0,12%	0,06%	0,05%	0,05%	0,04%	0,04%	0,00%	0,01%	0,08%

41. Dalla tabella n. 8 che precede si evince che, per alcune delle tratte esaminate, le fasce orarie in presenza di cantieri con ritardi da uno a quindici minuti rispetto ai TMP a flusso libero rappresentano circa ¼ (25%) del totale delle fasce orarie di riferimento<sup>46</sup>.

42. I dati sopra riportati e le analisi svolte sulle informazioni rese dalla Parte mostrano quindi: **1)** una riduzione significativa dei TMP mensili sul *Tronco Ligure* (comparata sui tempi ritenuti a deflusso libero pari mediamente a 91 Km/h); **2)** una riduzione ancor più significativa di tali TMP su specifiche giornate; **3)** un conseguente ritardo in termini di minuti di percorrenza a danno dell'utente; **4)** un corrispondente effetto di riduzione della velocità su tratte brevi per ogni minuto di ritardo.

43. Si osservi che, a fronte di tali eventi, il consumatore ha sempre corrisposto alla Società la stessa tariffa per il transito sulle tratte coinvolte dai suddetti ritardi.

#### C. Le iniziative di riduzione/eliminazione del pedaggio

44. Dai documenti acquisiti in corso di istruttoria, come del resto confermato dallo stesso Professionista<sup>47</sup>, non è emersa l'adozione da parte di SALT di alcuna procedura strutturata in tema di agevolazioni tariffarie (eliminazione/riduzione/sospensione dei pedaggi) e/o di rimborsi corrisposti all'utenza, finalizzata a gestire in modo adeguato gli episodi di disagio arrecato e, quindi, a rimodulare in misura proporzionata l'importo del pedaggio autostradale in tutte le ipotesi di deterioramento della qualità del servizio.

45. Secondo SALT il concessionario non è tenuto a sopportare il minore introito derivante dalla riduzione dei pedaggi in assenza di responsabilità e, comunque, "ogni agevolazione tariffaria deve essere preventivamente concordata con il concedente (ANAS/MIMS) e che l'onere che SALT potrebbe dover sostenere per effettuare i rimborsi agli utenti dovrebbe trovare riconoscimento nell'ambito delle modalità attualmente previste dal sistema regolatorio [...]"<sup>48</sup>.

<sup>46</sup> Cfr. doc. n. 29, pag. 10.

<sup>47</sup> Cfr. doc. n. 5, di cui all'indice del fascicolo, nel quale il Professionista afferma che: "Salt non ha emanato provvedimenti riguardanti misure di riduzione/sospensione del pedaggio in conseguenza di eventuali disagi della viabilità in transito".

<sup>48</sup> Cfr. verbale dell'audizione del 9 giugno 2022, doc. n. 19, di cui all'indice del fascicolo.

*D. I reclami*

46. Il Professionista ha fornito copia dei reclami relativi ai disagi provocati dai cantieri di durata sia superiore che inferiore a cinque giorni presenti sul *Tronco Ligure Toscano* -per gli anni 2020-2021 (rispettivamente venti e trenta)<sup>49</sup>, nonché delle specifiche risposte fornite agli utenti<sup>50</sup>.

47. Di seguito, si riporta la sintesi di alcuni di essi -e delle relative risposte- maggiormente significativi.

- **Reclamo RTS05 del 3 luglio 2020** – “[...], la situazione è diventata INACCETTABILE. L'intero tratto tra *Savona e Carrodano* è bloccato, si procede su un'unica corsia per ripetuti cantieri che da troppo tempo vedo aperti e troppo spesso non vi è la sembianza di un "lavoro in corso". [...]” -

**Risposta** – “Nel caso in esame siamo ben consapevoli dei cantieri presenti sulla nostra tratta (da Livorno fino a Sestri Levante), in particolare relativi alle gallerie, e degli inevitabili disagi che essi comportano per chi è alla guida. La gestione di una autostrada tuttavia rende necessari ed improcrastinabili molti lavori: [...], pur comprendendo i disagi che questi inevitabilmente arrecano agli automobilisti [...]. Gli adeguamenti in corso di realizzazione richiedono attività complesse, impossibili da realizzare in presenza di traffico e che necessitano pertanto dell'attivazione alternata degli scambi di carreggiata. [...]. Va ricordato, anche che la tratta Sestri Levante - La Spezia di fatto non ha alternative se non l'Aurelia, [...]”.

- **Reclamo RTS13 del 27 luglio 2020** – “Vorrei sporgere reclamo per i cantieri sull'A12 tra il km 0 e il km75 in entrambe le direzioni di marcia. Il giorno venerdì 17-7 ho percorso tale tratto di autostrada [...], trovando su 75km di autostrada ben 42km di cantieri con singola corsia, cambi di carreggiata, limitazioni di velocità. [...]” - **Risposta** analoga al Reclamo RTS05 “[...]. Riscontrando la Sua richiesta, La informiamo che al momento non sono previste agevolazioni tariffarie/rimborsi.”.

- **Reclamo RTS07 del 30 giugno 2020** – “Da un anno a oggi ho visto aumentare i cantieri lungo la tratta e di conseguenza il disagio (sia di tempo che di pericolo). A oggi per percorrere la tratta in oggetto [tratta Carrara/Chiavari] si impiegano in media 25/30 minuti in più del previsto, [...]. Vorrei sapere se sono previste delle riduzioni del numero dei cantieri in corso lungo la tratta, [...]. Mi chiedo inoltre se sono previsti sconti per chi, come me, percorre ogni giorno questa tratta, considerando che il costo è di 8,20 €!!!” - **Risposta** analoga al Reclamo RTS13.

- **Reclamo RTS01 del 20 gennaio 2021** – “[...] da novembre abbiamo le gallerie Deiva Marina - Moneglia e Moneglia - Sestri Levante chiuse per manutenzione illuminazione e altra alternativa è prendere il tratto di autostrada Deiva Marina - Sestri Levante che costa ben 2.40 euro a tratta per fare 15 km praticamente in una corsia sola con ben 2 scambi di carreggiata con il pericolo in agguato [...]e questo va avanti da mesi se non da anni [...] almeno fare la tratta gratis e non fare pagare 2.40 euro a tratta...[...] vogliamo il servizio che da mesi non c'è [...] non si può andare a 40 km/h in autostrada perché c'è una corsia unica e scambi di carreggiata ovunque [...]” - **Risposta** – “Gli adeguamenti civili e strutturali agli standard UE che interessano nello specifico le gallerie, in

<sup>49</sup> Cfr. l'allegato n. 7 al doc. n. 9, di cui all'indice del fascicolo.

<sup>50</sup> SALT ha rilevato che, tra i reclami ricevuti, ve ne sono diversi rispetto ai quali, vuoi per la genericità del contenuto (“presenza continua di cantieri”) vuoi per il fatto che si tratta di viaggiatori che hanno coperto una tratta autostradale che va spesso oltre il tratto gestito da SALT, non sarebbe possibile, da una parte, attribuire la doglianza specificamente a SALT (o ad altri) e, dall'altra, risulterebbe impossibile per SALT stessa fornire un chiarimento o una risposta puntuale.

corso di realizzazione lungo le tratte gestite da Salt, richiedono attività complesse, impossibili da completare in presenza di traffico e che necessitano pertanto dell'attivazione alternata degli scambi di carreggiata. Tali cantieri seguono una programmazione nel tempo che ha l'obiettivo di ridurre, per quanto possibile, i disagi all'utenza. [...].”

- **Reclamo RTS03 del 9 febbraio 2021** – “[...] quasi quotidianamente per motivi di lavoro da circa un anno e mezzo faccio la tratta Lavagna (GE)- Versilia (LU), chiedo se possibile e se è previsto considerato che in questi ultimi mesi sulla tratta vi sono numerosissimi cantieri stradali che comportano parecchi disagi ai cosiddetti pendolari autostradali di avere un rimborso [...].” -

**Risposta** “[...] precisiamo che la zona da Lei percorsa nel tratto ligure è interessata da importanti lavori di adeguamento al Dlgs 264/2006, il cui completamento è atteso per il mese di giugno. Per quanto attinente alla tematica del pedaggio, siamo spiacenti ma non sono previsti sconti o forme di abbonamento erogati a discrezione della Società Concessionaria, possibili solo a seguito di iter approvativo da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.”.

- **Reclamo RTS13 del 26 marzo 2021** – “[...] dopo quattro anni di cantieri ininterrotti non è cambiato [nulla] [...]. Sestri-Brugnato un cantiere unico [...]” - **Risposta** – “siamo spiacenti per il protrarsi dei disagi riscontrati [...]. Le confermiamo che da Brugnato a Sestri Levante sono tutt'ora in corso importanti lavori di adeguamento delle gallerie al Dlgs 264/2006 [...]. Va ricordato anche che la tratta Sestri Levante - La Spezia di fatto non ha alternative se non l'Aurelia, [...]. Le caratteristiche plano altimetriche del tracciato autostradale in questione sono un fattore imprescindibile, che ha inciso sulle modalità e sui tempi di avanzamento dei lavori. Stante il sensibile calo di traffico dovuto all'emergenza Covid, abbiamo programmato un elevato numero di manutenzioni [...], mantenendo comunque buoni tempi di percorrenza lungo la tratta.”.

- **Reclamo RTS15 del 23 aprile 2021** – “da frequentatore delle vostre autostrade sono schifato! cantieri, code, cantieri, code, cantieri, code, poi però il pedaggio lo volete!!!!!! non è possibile avere una rete autostradale di questo genere! VERGOGNA” – **Risposta** analoga al Reclamo RTS13.

- **Reclamo RTS18 del 28 aprile 2021** – “Sono un pendolare della tratta Sestri Levante – La Spezia A/R. è da un anno che la percorrenza su questo tratto è rallentata in maniera significativa a causa dei lavori. Ritengo che uno sconto sulla tratta sia dovuto nel rispetto degli automobilisti che la percorrono tutti i giorni in un momento di crisi economica del Paese.” – **Risposta** - Analoga al Reclamo RTS13 “[...] La informiamo che attualmente le agevolazioni tariffarie previste riguardano le tratte tra Deiva Marina e La Spezia per i residenti nei comuni del comprensorio della comunità montana della riviera spezzina [...] e tra Carrodano Levante e La Spezia per i residenti nei comuni del comprensorio delle comunità montane dell'alta-medie-bassa valle del vara [...]”.

- **Reclamo RTS22 del 14 maggio 2021** – “Percorro la tratta (andata e ritorno) regolarmente da molti anni con cadenza almeno mensile. Negli ultimi anni, il tratto ligure (in particolare ma non solo) è costantemente e completamente impegnato da lavori di manutenzione, che causano continui scambi di carreggiata, forti rallentamenti e code. La situazione provoca gravi ritardi nella percorrenza, stress degli utenti costantemente sotto tensione e oggettive situazioni di pericolo. Trovo profondamente ingiusto che io debba continuare a pagare l'intera tariffa di transito in queste condizioni fortemente disagiate e pericolose e chiedo pertanto un risarcimento di almeno 50% e una corrispondente riduzione della tariffa per i futuri viaggi fino a fine lavori.” – **Risposta** analoga al Reclamo RTS15 “Per quanto alla tematica del pedaggio, La informiamo che non sono previsti rimborsi, abbonamenti o forme di sconto a discrezione della Società Concessionaria.”.

48. Infine, ulteriore evidenza in merito ai disagi nella viabilità autostradale procurati all'utenza si riscontrerebbe nella segnalazione del 26 marzo 2021<sup>51</sup>, pervenuta all'Autorità da parte di un consumatore che denunciava la mancata riduzione/esenzione del pedaggio sul tratto autostradale tra Sestri Levante e La Spezia, che sarebbe stato, all'epoca della richiesta di intervento, continuamente interessato da lavori con numerosi e lunghi scambi di carreggiata insistenti su quasi tutto il percorso. Il consumatore lamenta, pertanto, l'insussistenza di agevolazioni sui pedaggi e i costi assolutamente eccessivi degli stessi rispetto a quelli praticati da altre concessionarie autostradali.

### 3) *Le argomentazioni difensive del Professionista*

49. In via preliminare, SALT ha rilevato come il procedimento sarebbe stato avviato sulla base di una generica segnalazione di un utente e che alcuni dei reclami agli atti del fascicolo, forniti dallo stesso Professionista, sarebbero, da un lato, generici e, dall'altro, inidonei a sostenere gli addebiti in quanto relativi a tratte gestite da più concessionarie.

50. In primo luogo, SALT rileva che il procedimento è stato aperto il 6 settembre 2022, e dunque oltre i termini perentori di novanta giorni *ex* articolo 14 della legge n. 689/1981 o, in alternativa, di centottanta giorni *ex* articolo 6, comma 1, del Regolamento. Ciò sarebbe vero sia se si considerasse come *dies a quo* la segnalazione del 26 marzo 2021 sia se si facessero decorrere i termini dal 26 novembre 2021, ovvero da quando SALT ha riscontrato l'ultima richiesta di informazioni inviata dagli Uffici prima dell'apertura della fase di *moral suasion*.

51. Secondo SALT, poi, la mancata previsione di meccanismi di rimborso non può essere considerata una pratica commerciale aggressiva, in quanto difetta del necessario prerequisite della coercizione esercitata sul consumatore a opera del Professionista, non potendosi ritenere che il pagamento dell'intero importo del pedaggio a fronte della presenza di cantieri sia una circostanza "*idonea a limitare considerevolmente, mediante indebito condizionamento, la libertà di scelta o di comportamento dei consumatori*".

52. Secondo il Professionista, così come il mancato rimborso del pedaggio non costituisce una pratica commerciale aggressiva, sarebbe da escludersi anche che la condotta contestata non sia in linea con il canone della diligenza professionale richiesto dal Codice del Consumo, dal momento che: (i) non si sarebbero registrati significativi disagi del traffico nel periodo di riferimento; (ii) i cantieri sarebbero stati installati per rispondere a precisi obblighi di legge e la loro programmazione gestita con la massima diligenza rispettando i più elevati *standard* di qualità e sicurezza; (iii) sarebbe sempre stata diligentemente curata l'informativa all'utenza e la pianificazione razionale dei cantieri.

53. Con riferimento all'assenza di disagi nel traffico sulle tratte oggetto del presente provvedimento, SALT ha sostenuto che nella determinazione dei TMP non si debba prendere a riferimento la chilometrica convenzionale ma includere anche la distanza percorsa dagli svincoli e le rampe di accesso al *nastro autostradale* nonché considerare i *transiti anomali* e gli eventi di forza maggiore. Secondo il Professionista, una volta introdotte dette variabili, le elaborazioni dallo stesso effettuate e depositate in allegato alla sua memoria conclusiva dimostrerebbero che non sussiste pressoché alcuna differenza fra il tempo necessario a percorrere la tratta in presenza di cantieri e in condizioni di flusso libero.

---

<sup>51</sup> Cfr. doc. n. 1, di cui all'indice del fascicolo.

**54.** Inoltre, il Professionista ha precisato che l'indicazione dallo stesso fornita circa il fatto che "la velocità media in condizioni di flusso libero è di 91 km/h", debba intendersi riferita all'intera macro tratta Sestri Levante - La Spezia e che non dovrebbe applicarsi anche a tutte le micro tratte incluse in detto tracciato dato che le velocità medie in condizioni di flusso libero sarebbero spesso più basse a causa delle caratteristiche orografiche dell'autostrada.

**55.** Le tratte autostradali oggetto del procedimento sarebbero poi l'unica opzione per il consumatore che voglia raggiungere velocemente alcune fra le destinazioni servite, non essendovi strade alternative effettivamente praticabili per abbreviare i tempi di percorrenza che sarebbero sempre superiori – in maniera molto sensibile – a quelli impiegati per percorrere l'autostrada anche in presenza di cantieri o in caso di rallentamenti o code presenti sulla tratta autostradale<sup>52</sup>.

**56.** La presunta "scarsa qualità del servizio" deriverebbe, poi, non già da deficit di manutenzione ma dal rispetto di precisi obblighi di legge e regolamentari da parte di SALT a cui la Società non avrebbe potuto in alcun modo sottrarsi.

**57.** SALT ha rappresentato che l'iter procedimentale relativo alla approvazione e realizzazione degli interventi di adeguamento delle gallerie prescritti dalla Direttiva 2004/54/CE (la *Direttiva*), recepita nell'ordinamento italiano dal D.lgs. 264/2006 (il *Decreto*), sarebbe stato particolarmente articolato e caratterizzato dalla complessità degli interventi da realizzare, nonché dall'incertezza del quadro normativo di riferimento. Detto *iter* avrebbe comportato numerose interlocuzioni con le amministrazioni statali (CPG e MIT) e, finanche, con la Commissione europea, che si sono protratte per un arco temporale di circa otto anni (2013-2021).

**58.** Il Professionista ha poi sottolineato di essersi reso sempre parte diligente nella tempestiva presentazione dei piani di intervento e nella loro esecuzione, rimediando anche all'inerzia dell'amministrazione e agendo in piena conformità alle prescrizioni via via fornite dalla CPG e dall'ente concedente.

**59.** In ogni caso, SALT: (i) avrebbe realizzato, entro il 30 aprile 2019, gli interventi di adeguamento ai requisiti "inderogabili" di cui al punto 1.2.2 dell'allegato I alla *Direttiva* (corrispondente al punto 1.2.2 dell'allegato 2 al *Decreto*); (ii) a far data dal 1° maggio 2019 e sino all'adeguamento completo di ciascun fornice, avrebbe adottato misure gestionali e impiantistiche per garantire il livello di sicurezza equivalente all'esecuzione di tutti i requisiti previsti dalla *Direttiva* (e dal *Decreto*).

**60.** Nel corso del procedimento SALT ha poi più volte affermato di ritenersi responsabile nei confronti dell'utenza solamente per ciò che concerne l'informativa sulle condizioni della viabilità e la pianificazione razionale dei cantieri<sup>53</sup>, illustrando nelle sue memorie i principali presidi che

---

<sup>52</sup> SALT ha evidenziato come il territorio ligure su cui insistono le tratte di competenza si caratterizza per asprezza, tortuosità delle strade, continui saliscendi ed è privo di tracciati lineari e che l'alternatività fra viabilità ordinaria e autostrade non debba valutarsi rispetto all'obbligo – o meno – di versare un corrispettivo per la fruizione dell'infrastruttura.

<sup>53</sup> Che organizzerebbe secondo le indicazioni di cui all'Allegato A alla Delibera n. 59/2022 ART. In particolare, SALT provvederebbe a: *i*) pianificare i cantieri nei periodi caratterizzati da minor traffico veicolare; *ii*) curare la comunicazione della presenza di cantieri sulla tratta; *iii*) rimuovere o non aprire i cantieri durante i periodi di esodo e nei fine settimana; *iv*) predisporre un piano di intervento per i veicoli di soccorso e, nelle aree di cantiere ritenute di maggiore impatto, mantenere in essere un presidio di carri di soccorso meccanico dedicati; *v*) ha sottoscritto una specifica convenzione con i Vigili del Fuoco per mantenere un presidio nelle tratte interessate da maggiore presenza di cantieri (in particolare nella tratta ligure; *vi*) programmare i lavori in turni H24 sulle tratte a maggiore intensità di traffico; *vii*) sospendere i lavori in condizioni di traffico intenso; *viii*) programmare i lavori solo nelle ore notturne sulle tratte in prossimità delle principali aree urbane e limitare i lavori in orario diurno ai soli momenti a basso volume di traffico sulle restanti tratte; *ix*) programmare la gestione

garantirebbero una piena informativa all'utente circa i disagi alla viabilità a oggi operativi e che permetterebbero all'utente di conoscere le condizioni del traffico e, dunque, di evitare di pagare il pedaggio per tratte percorse a velocità inferiori a quelle attese<sup>54</sup>.

**61.** Infine, SALT ha evidenziato che il rimborso del pedaggio non sarebbe un comportamento dovuto per conformarsi al canone di diligenza quando non sussista alcuna responsabilità ascrivibile alla concessionaria dal momento che non sarebbe venuto meno ai suoi obblighi regolamentari, ai suoi doveri nei confronti dei consumatori e agli obblighi di buona fede tramite l'informativa completa all'utenza e la pianificazione e razionalizzazione dei cantieri. In definitiva, SALT ritiene che: (i) l'imposizione di obblighi relativi alla eliminazione/riduzione dei pedaggi autostradali non troverebbe fondamento nella Direttiva n. 2005/29/CE; (ii) tali obblighi non potrebbero formarsi in sede di *enforcement* ma dovrebbero essere imposti solo in via normativa ovvero mediante un *set* di norme, recanti previsioni di settore, la cui applicazione, in Italia, è attualmente rimessa all'ART.

**62.** In conclusione, SALT ritiene di non avere alcuna responsabilità in ordine agli asseriti ritardi patiti dagli utenti dell'autostrada e, conseguentemente, di non dover essere destinataria di alcun provvedimento sanzionatorio. In ogni caso, dato che nel determinare l'importo delle sanzioni amministrative pecuniarie si deve avere riguardo "*all'opera svolta dall'agente per la eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione*", evidenzia che le attività poste in essere<sup>55</sup> siano. Comunque, tali da comportare l'applicazione di un'ammenda di importo contenuto.

#### IV. PARERE DELL'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

**63.** Poiché la pratica commerciale oggetto del presente provvedimento riguarda il settore del trasporto su strada, in data 22 febbraio 2023 è stato richiesto il parere all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 27, comma 1-*bis*, del Codice del Consumo, introdotto dall'articolo 1, comma 6, lettera *a*), del decreto legislativo n. 21/2014<sup>56</sup>.

**64.** Con parere pervenuto in data 23 marzo 2023<sup>57</sup>, la suddetta Autorità, dopo aver preliminarmente rappresentato quali siano le competenze ad essa attribuite dall'art. 37, comma 2,

---

dei cantieri più complessi affinché, nei periodi di maggior traffico, sia sempre garantita una doppia corsia nel senso del traffico prevalente.

<sup>54</sup> I presidi adottati da SALT nell'organizzazione e gestione dei cantieri sarebbero tali da garantire la massima sicurezza dell'infrastruttura e il minor impatto dei lavori a beneficio degli utenti. Tali presidi sono: *i*) Centrale Operativa di Controllo che procede a registrare gli orari, la direzione, la chilometrica di inizio e fine delle code ed informa le emittenti radiofoniche appartenenti al circuito *partner* del Gruppo ASTM; *ii*) i pannelli a messaggio variabile (PMV) (in itinere ed in accesso ai Caselli) che precisano la localizzazione e l'estensione delle code e che, in funzione della loro dislocazione, garantirebbero agli utenti la possibilità di lasciare per tempo la tratta autostradale; *iii*) la pubblicazione dei tempi di percorrenza sul sito *web* aziendale sia nella versione *desktop* sia in quella mobile, rendendoli accessibili anche attraverso il canale Telegram. Inoltre, SALT sta predisponendo un *software*, denominato Sincro, per consentire, a breve, la pubblicazione in maniera semi-automatica dei tempi di percorrenza sui PMV.

<sup>55</sup> Il riferimento è: (i) al protocollo congiunto tra la Direzione Tecnica e la Direzione di Esercizio di SALT, già in vigore e avente ad oggetto l'ottimizzazione della cantieristica anche per quanto concerne l'impatto sul traffico; (ii) alla pubblicazione in maniera semi-automatica dei tempi di percorrenza sui PMV tramite il *software* Sincro e (iii) al potenziamento dei punti SALT affinché siano di ausilio all'utenza anche sul tema specifico delle informazioni sulla viabilità, sulla situazione cantieristica e, più in generale, sulla programmazione dei lavori.

<sup>56</sup> Cfr. doc. n. 39, di cui all'indice del fascicolo.

<sup>57</sup> Cfr. doc. n. 42, di cui all'indice del fascicolo.

del decreto-legge 201/2011<sup>58</sup>, ha reso noto come il decreto -legge n. 109/2018<sup>59</sup> abbia esteso alle concessioni vigenti le competenze dell’Autorità in merito alla definizione del sistema tariffario di pedaggio.

**65.** Nello specifico, l’ART ha evidenziato che tutti i sistemi tariffari adottati dall’Autorità prevedono meccanismi che hanno impatto diretto sull’aggiornamento annuale delle tariffe, correlandole ai livelli di servizio resi all’utenza, incentrati sui seguenti fattori qualitativi: (i) tempi medi di viaggio e livelli di disponibilità delle infrastrutture, connessi all’esazione e soprattutto ai lavori di manutenzione (periodi, durata, programmazione, etc.); (ii) 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); (iii) aggiornamento dinamico delle informazioni tramite pannelli a messaggio variabile; (iv) *customer satisfaction* rispetto ai livelli di servizio complessivo e specifico per aree di interesse definite dal concedente.

**66.** Tanto premesso, per quanto riguarda la Convenzione sottoscritta tra ANAS e SALT il 2 settembre 2009, l’ART con la delibera n. 119/2019 ha approvato, ai fini dell’indizione della procedura di gara di competenza del MIT, gli elementi per la definizione dello schema di concessione e del relativo sistema tariffario di pedaggio relativo ad alcune tratte autostradali, tra le quali la A12, Sestri Levante-Livorno, che prevede 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.

**67.** Per quanto di specifico interesse, l’Autorità ha rilevato che per effetto dell’applicazione del sistema tariffario che verrà dalla stessa definito, 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’Autorità.

**68.** Inoltre, l’ART ha rappresentato di aver avviato, con delibera n. 59/2022 del 14 aprile 2022, un’indagine conoscitiva finalizzata all’avvio di un procedimento volto a definire il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali e dei gestori delle aree di servizio delle reti autostradali, 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*”.

**69.** L’ART ha osservato, poi, che “[p]er quanto concerne i cantieri, i concessionari autostradali dovrebbero assicurare standard gestionali tesi a mitigare o annullare il disagio per gli utenti. [...]”.

---

<sup>58</sup> Decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, recante “*Disposizioni urgenti per la crescita, l’equità e il consolidamento dei conti pubblici*.” in G.U.R.I. [Serie Generale n. 284 del 06-12-2011 – Supplemento Ordinario n. 251](#), convertito con [modificazioni dalla legge 22 dicembre n. 214](#) (in G.U.R.I. [Serie Generale n. 300 -Supplemento Ordinario n. 276](#)).

<sup>59</sup> Decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, recante: “*Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze*”. (in G.U.R.I. [Serie Generale n. 226 del 28-09-2018](#)), convertito con modificazioni dalla legge 16 novembre 2018, in G.U.R.I. [Serie Generale n. 269 – Supplemento Ordinario n. 55](#)).

70. Infine, nel documento di indagine conoscitiva, l'ART si è soffermata sulla necessità di individuare 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*”<sup>60</sup>.

## V. VALUTAZIONI CONCLUSIVE

### *Questioni preliminari*

71. Il Professionista, nella sua memoria conclusiva, ha sostenuto che il Procedimento sarebbe stato aperto oltre i termini perentori di novanta giorni *ex* articolo. 14 della legge n. 689/1981 o, in alternativa, di centottanta giorni *ex* articolo 6, comma 1, del Regolamento. Ciò sarebbe vero sia se si considerasse come *dies a quo* la segnalazione del 26 marzo 2021, sia se si facessero decorrere i termini dal 26 novembre 2021, quando SALT ha dato riscontro all'ultima richiesta di informazioni inviata prima dell'apertura della fase di *moral suasion*<sup>61</sup>.

72. In proposito, si rileva che dalla ricezione della segnalazione del 26 marzo 2021<sup>62</sup>, l'Autorità ha inoltrato a SALT una prima richiesta di informazioni (7 giugno 2021)<sup>63</sup> e, a seguito del riscontro del Professionista (5 agosto 2021)<sup>64</sup>, una seconda richiesta di informazioni (27 ottobre 2021)<sup>65</sup> alla quale SALT, dopo aver fatto istanza di proroga<sup>66</sup> - accolta dall'Autorità<sup>67</sup> - ha risposto in data 26 novembre 2021<sup>68</sup>. Tutte le richieste di informazioni avanzate dall'Autorità sono dunque state trasmesse, contrariamente a quanto sostenuto dalla Parte, entro novanta giorni dalle segnalazioni/risposte pervenute.

73. La fase preistruttoria è continuata con l'invito a SALT (c.d. *moral suasion*) a rimuovere i profili di scorrettezza della pratica commerciale (23 febbraio 2022)<sup>69</sup>, anche in questo caso in un arco temporale inferiore a novanta giorni. La relazione di SALT contenente le misure proposte per rispondere alla *moral suasion* è pervenuta il 23 giugno 2023<sup>70</sup>, dopo che l'Autorità ha accolto l'istanza di proroga di tre mesi presentata da SALT<sup>71</sup>.

74. Non ritenendo che le misure proposte dal Professionista fossero idonee al superamento di tutte le criticità espresse nel citato atto di *moral suasion*, l'Autorità ha ritenuto conclusa la fase preistruttoria, comunicando, in data 6 settembre 2022 (in un arco temporale inferiore ai novanta

---

<sup>60</sup> Conseguentemente, alla luce di quanto emerso dall'indagine conoscitiva, nonché in esito alle attività connesse allo svolgimento dei propri compiti istituzionali, l'Autorità, ha disposto, con delibera n. 16/2023 del 27 gennaio 2023, l'avvio del relativo procedimento.

<sup>61</sup> Cfr. doc. n. 10, di cui all'indice del fascicolo.

<sup>62</sup> Cfr. doc. n. 1, di cui all'indice del fascicolo.

<sup>63</sup> Cfr. doc. n. 2, di cui all'indice del fascicolo.

<sup>64</sup> Cfr.doc. n. 5, di cui all'indice del fascicolo.

<sup>65</sup> Cfr. doc. n. 6, di cui all'indice del fascicolo.

<sup>66</sup> Cfr. doc. n. 7, di cui all'indice del fascicolo.

<sup>67</sup> Cfr. doc. n. 8, di cui all'indice del fascicolo.

<sup>68</sup> Cfr. doc. n. 9, di cui all'indice del fascicolo.

<sup>69</sup> Cfr. doc. n. 11, di cui all'indice del fascicolo.

<sup>70</sup> Cfr. doc. n. 20, di cui all'indice del fascicolo.

<sup>71</sup> Cfr. docc. nn. 12 e 13, di cui all'indice del fascicolo.

giorni) l'avvio del procedimento istruttorio<sup>72</sup>. È, pertanto, priva di fondamento l'argomentazione sui termini sostenuta dal Professionista.

**75.** Allo stesso modo, appare inconferente l'obiezione di SALT circa il fatto che il procedimento sarebbe stato avviato sulla base di una generica segnalazione di un utente e che alcuni dei reclami agli atti del fascicolo sarebbero inidonei a sostenere gli addebiti in quanto relativi a tratte gestite da più concessionarie.

**76.** Sul punto si rileva, primo luogo, che l'attività istruttoria può essere avviata d'ufficio quindi anche in assenza di segnalazioni di terzi. Inoltre, come ampiamente confermato dalla giurisprudenza, l'esiguità delle segnalazioni – anche una sola – non incide sulla potenzialità lesiva della condotta. L'Autorità è, infatti, dotata di un ampio potere discrezionale in ordine alla decisione di avviare un procedimento sanzionatorio e, ai fini della configurabilità dell'illecito del Professionista, non occorre individuare un concreto pregiudizio. È, infatti, la stessa potenzialità lesiva che consente di ascrivere la condotta nel quadro dell'illecito di “*mero pericolo*”, in quanto intrinsecamente idonea a configurare le conseguenze che il Codice del Consumo ha invece inteso scongiurare<sup>73</sup>.

**77.** Avuto riguardo, poi, all'impossibilità di stabilire una responsabilità in capo a SALT relativamente a parte dei reclami - peraltro forniti dallo stesso Professionista -, si rileva che essi riguardavano comunque tratte dallo stesso gestite e che SALT, chiamato in causa dai consumatori, non ha negato la propria competenza e responsabilità rispetto alle contestazioni ricevute.

#### **Valutazioni di merito**

**78.** Il presente provvedimento ha ad oggetto i comportamenti posti in essere da SALT, a far data dal mese di gennaio 2020, consistenti nell'aver erogato ai consumatori, che avevano corrisposto l'intero importo di pedaggio autostradale, un servizio non corrispondente alle aspettative in termini di tempi di circolazione a causa dei significativi ritardi emersi. In particolare, ciò si è riscontrato a seguito della riduzione delle corsie di marcia e/o di specifiche limitazioni della velocità massima consentita - per lunghi tratti - sul tracciato autostradale Sestri Levante/La Spezia gestito dal Professionista e insistente sull'A/12 - in entrambe le direzioni di marcia - con conseguenti notevoli disservizi e disagi ai consumatori.

**79.** Gli oggettivi incrementi dei tempi di percorrenza - così come emerso (i) dalle numerose ordinanze istitutive di cantieri di lavoro nell'ultimo biennio, (ii) dalla rilevazione dei TMP nel periodo considerato e (iii) dai reclami acquisiti agli atti del procedimento - ha comportato, per il consumatore, il pagamento di importi per servizi di qualità diversa da quelli attesi senza che il Professionista prevedesse alla eliminazione/riduzione/sospensione di quanto richiesto a titolo di pedaggio.

**80.** Infatti, il contesto descritto nel presente provvedimento e, in particolare, le evidenze acquisite, hanno consentito di individuare i significativi disagi nella viabilità e nella regolare fluidità della circolazione arrecati agli utenti del *Tronco Ligure* derivanti proprio dalla consistente mole di cantieri di lavoro la cui apertura si è resa necessaria in conseguenza delle esigenze di adeguamento della

---

<sup>72</sup> Cfr. doc. n. 24, di cui all'indice del fascicolo.

<sup>73</sup> Cfr., *ex multis*, Tar Lazio, sez. I, 3 luglio 2009, n. 6446; TAR Lazio, sez. I, 10 gennaio 2017, n. 308; Tar Lazio, sez. I, 22 febbraio 2017, n. 2697. Vedi anche Consiglio di Stato, sez. VI, 10 dicembre, 2014, n. 6050 - TAR Lazio, sez. I, 10 gennaio 2017, n. 308.

conformità delle gallerie > cinquecento metro al decreto legislativo n. 264/2006 insistenti su tale tracciato.

#### ***Le ordinanze e l'attività della concessionaria***

**81.** I consumatori risultano aver corrisposto il pedaggio per un servizio caratterizzato da continui disagi da attribuirsi alla attività di manutenzione ordinaria e straordinaria posta in essere da SALT nell'ultimo biennio, in un periodo dunque successivo al termine inizialmente previsto dalla *Direttiva* e dal *Decreto* per l'ultimazione dei lavori di adeguamento (30 aprile 2019).

**82.** Rileva osservare che la Società non si ritiene responsabile dei ritardi registrati sulla propria rete nel periodo di riferimento (gennaio 2020-maggio 2021) in quanto i lavori eseguiti, causa dei disagi segnalati, non deriverebbero da sua responsabilità, bensì sarebbero stati imposti dalle richiamate disposizioni di legge, su richiesta del regolatore (MIMS).

**83.** In proposito, si rileva che la Deliberazione n. 16 del 13 maggio 2010 (Schema di convenzione unica tra Anas S.p.a. e Società autostrada ligure toscana S.p.a.) e l'atto aggiuntivo del 8 settembre 2017<sup>74</sup>, hanno previsto, proprio l'adeguamento dell'infrastruttura alla normativa sulla sicurezza di cui al decreto legislativo n. 264/2006, invocato dal Professionista a sostegno della propria posizione difensiva.

**84.** L'installazione di cantieri di lavoro necessari al citato adeguamento risulta quindi contemplato nello schema di convenzione sottoscritta con l'ente concedente. Come emerso nel corso dell'istruttoria, gli interventi di adeguamento si sono, di fatto, protratti oltre tale termine e concretamente effettuati tra gennaio 2020 e maggio 2021.

**85.** Ciò premesso, nel caso di specie, in un'ottica di tutela del consumatore, assume rilievo più che la necessità invocata dal Professionista di rispondere a precisi obblighi di legge, il rapporto privatistico intercorrente tra la concessionaria di un pubblico servizio quale SALT e l'utente dell'infrastruttura autostradale.

**86.** Le conseguenze derivanti dall'installazione dei cantieri di lavoro, che si sostanziano negli accertati disagi derivanti da una ridotta qualità del servizio, non dovrebbero comportare oneri – in termini di tempi di percorrenza allungati – a carico degli utenti che, a fronte di un pedaggio autostradale, si aspettano di poter fruire di un servizio adeguato.

**87.** Infatti, l'attività della concessionaria deve essere improntata al rispetto – oltre che della Convenzione - della disciplina del Codice del Consumo e, dunque, anche alla diligenza professionale che, nel caso di specie, si sostanzia nell'obbligo di mantenere la rete autostradale in sicurezza, conformemente alle normative in vigore e agli obblighi derivanti dalla convenzione, così come nel fornire ai consumatori un servizio adeguato alla natura dell'infrastruttura gestita, richiedendo un importo a titolo di pedaggio proporzionato alla qualità delle prestazioni erogate agli utenti per i transiti autostradali.

**88.** Tale principio rende privo di pregio quanto sostenuto dal Professionista, secondo cui il concessionario non sarebbe tenuto a sopportare il minore introito derivante dalla riduzione dei pedaggi in assenza di responsabilità. In proposito, si evidenzia come l'ART, nel documento allegato

---

<sup>74</sup> Cfr. allegati al doc. n. 29 (memoria e risposta alla richiesta di informazioni contenuta nella comunicazione di avvio del procedimento istruttorio), di cui all'indice del fascicolo.

alla delibera 59/2022<sup>75</sup>, consideri 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.”.

**89.** La stessa Autorità di regolazione, peraltro, al punto 5 dell’indagine sopra citata, richiama il nuovo codice dei contratti pubblici dal cui perimetro normativo emerge come, in caso di concessioni di gestione di servizi -nell’alveo delle quali rientrano anche quelle autostradali- il concessionario si assume i rischi economici della gestione del servizio, remunerando le prestazioni attraverso gli introiti riscossi dall’utenza finale<sup>76</sup>. In contrasto con tale assunto, SALT ha condizionato i consumatori al pagamento del pedaggio ritenendo che il rimborso o la sua eliminazione non sia un comportamento dalla stessa dovuto<sup>77</sup>.

**90.** Sebbene, poi, il Professionista abbia sostenuto l’insussistenza di obblighi da parte del Concessionario in merito ai ritardi del viaggio in autostrada e che le tariffe di pedaggio non sono determinate in funzione del fattore tempo<sup>78</sup>, si deve evidenziare che: (i) lo stesso atto concessorio dispone che SALT provveda “al mantenimento della funzionalità delle tratte autostradali concesse attraverso la manutenzione e la riparazione tempestiva delle stesse”<sup>79</sup> e (ii) la Carta dei Servizi di SALT (per l’anno 2022, nella sezione dedicata ai “Principi fondamentali”, alle voci “Continuità, Partecipazione e Efficienza ed efficacia”) prevede che il Professionista si impegni a fornire le proprie attività in modo efficiente così da mantenere e migliorare le prestazioni offerte<sup>80</sup>.

#### **Tempi di percorrenza e disagi dei consumatori**

**91.** Le evidenze istruttorie mostrano come, nel periodo gennaio 2020-maggio 2021, si sia registrato un significativo rallentamento dei tempi di percorrenza e quindi un servizio, reso da SALT sul *Tronco Ligure*, a parità di pedaggio pagato dai consumatori, caratterizzato da consistenti disagi nella viabilità e nella regolare fluidità della circolazione.

**92.** Tali disagi sono misurabili in **tempi medi di percorrenza più elevati** e in **velocità** notevolmente più basse, sia rispetto a quelle consentite dalle caratteristiche orografiche del tracciato (100/110 km/h), sia rispetto a quelle medie a flusso libero, pari a **91 km/h** (come indicato dallo stesso Professionista).

**93.** Dall’analisi dei dati forniti da SALT è risultato, infatti, che in diversi mesi del periodo di riferimento (gennaio 2020 – maggio 2021), le velocità medie sul *Tronco Ligure* in presenza di

---

<sup>75</sup> Delibera n. 59/2022 dell’ART concernente l’indagine conoscitiva finalizzata all’avvio di un procedimento volto a definire il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali e dei gestori delle aree di servizio delle reti autostradali.

<sup>76</sup> Cfr. il par. 5 della Delibera n. 59/2022 che richiama l’articolo 3, lett. vv), del Codice Contratti Pubblici.

<sup>77</sup> Cfr. doc. n. 38, pag. 32.

<sup>78</sup> Cfr. verbale dell’audizione del 9 giugno 2022, doc. n. 19, di cui all’indice del fascicolo.

<sup>79</sup> Cfr. art. 3.2 della Convenzione, acquisita agli atti con verbale del 17 agosto 2022, doc. n. 21, di cui all’indice del fascicolo.

<sup>80</sup> Cfr. la Carta dei Servizi di SALT, acquisita agli atti con verbale del 17 agosto 2022, doc. n. 21, di cui all’indice del fascicolo.

cantieri siano state più basse di quelle normalmente attese. Infatti, rispetto alla velocità teorica di 91 km/h, **si sono riscontrate riduzioni di velocità fino a 69 km/h** (mese di febbraio 2021 – tratta Brugnato-Carrodano). Peraltro, come riportato in fatto, risultano situazioni in cui le velocità medie mensili si attestano al di **sotto dei 60 km/h**, toccando punte minime, in alcune circostanze, di **20 km/h**.

**94.** Inoltre, a causa della presenza di detti cantieri, chiusure e/o restringimenti di carreggiata e/o imposizione di limiti di velocità, i TMP mensili, nonché quelli giornalieri, hanno mostrato la sussistenza di **ritardi superiori ai 15/20 minuti** su tratte molto brevi e quindi una considerevole riduzione della velocità rispetto a quella normalmente prevista in autostrada.

**95.** Si è anche rilevato come, analizzando i dati su base giornaliera, si riscontrino casi di **velocità medie di percorrenza sulle tratte del Tronco Ligure, nel periodo di riferimento, tra i 20 ed i 55 km/h** che rappresentano, oggettivamente, livelli molto bassi e di molto inferiori ai 91Km (velocità, come sopra riportato, che la stessa Parte ha indicato come velocità media a deflusso libero). Ad analoghi risultati si perviene anche considerando, come suggerito dalla Parte, la distanza percorsa sugli svincoli e le rampe di accesso dal casello al *nastro autostradale*.

**96.** Infatti, si rileva, peraltro che non appare degna di accoglimento la specifica contestazione del Professionista che intenderebbe, da un lato, includere nel calcolo dei TMP la distanza percorsa sugli svincoli e le rampe di accesso dal casello al *nastro autostradale*, dall'altro, escludere dal calcolo dei TMP gli sporadici casi di anomalie nei transiti rilevati.

**97.** Le evidenze istruttorie, infatti, hanno mostrato che le velocità medie che si registrerebbero sulle tratte oggetto di osservazione nel periodo di riferimento, anche includendo le distanze relative agli svincoli e alle rampe di accesso all'autostrada che il Professionista stesso indica "*mediamente [n]ell'ordine di 1 km*", risultano comunque molto al di sotto del *benchmark* di riferimento (91 Km/h).

**98.** Per quanto riguarda, poi, i transiti anomali, si rileva come essi rappresentino casi isolati che nel complesso, empiricamente, non modificano i risultati delle analisi effettuate, posto che il parametro di riferimento di 91 km/h è di per sé un dato medio che, in quanto tale, sortisce l'effetto di *compensare/neutralizzare* -relativamente a tutto l'arco temporale di riferimento (1° gen. 2020 – 31 mag. 2021) - i casi estremi di velocità molto basse e/o molto alte.

**99.** Le analisi dei dati forniti dalla parte, considerando la macro tratta Sestri Levante – La Spezia, mostra, peraltro, un significativo numero di fasce orarie (sia in valore assoluto che in percentuale) il cui tempo di percorrenza è risultato superiore al tempo medio a flusso libero; percentuale superiore al 3% se si considera il numero di fasce orarie interessate da ritardi a partire da cinque minuti (ritardi rilevanti data la breve lunghezza delle tratte del *Tronco Ligure*).

**100.** In merito ai dati sui suddetti ritardi, appare inconferente la difesa del Professionista laddove afferma che i tempi di percorrenza su strade alternative sarebbero sempre superiori – anche in maniera molto sensibile – a quelli impiegati per percorrere l'autostrada (motivo per il quale sarebbe sempre conveniente usufruire del tratto autostradale anche in presenza di cantieri), atteso che la viabilità ordinaria non richiede il pagamento di alcun corrispettivo e che, viceversa, il pedaggio richiesto da SALT dovrebbe essere comunque proporzionato al livello di qualità reso.

**101.** Piuttosto, proprio *l'assenza di alternative* alla viabilità autostradale, nell'accezione del Professionista, il quale afferma che "[...] *il Tronco Ligure-Toscano è l'unica opzione per l'utente che si trovi nell'area e che voglia raggiungere velocemente le destinazioni servite dall'autostrada, non essendovi strade alternative effettivamente praticabili per abbreviare i tempi di percorrenza in*

*caso di rallentamenti o code presenti sulla tratta autostradale*<sup>81</sup>, conferma la circostanza che i consumatori sono di fatto obbligati a corrispondere l'intero pedaggio nei casi di accertate critiche condizioni di viabilità - e quindi di scarsa qualità del servizio reso rispetto alle attese - in assenza di valide alternative al raggiungimento della località di destinazione prestabilita.

**102.** Infine, rileva osservare come SALT fosse pienamente consapevole dei disagi arrecati visti i reclami alla stessa pervenuti dai consumatori utenti delle tratte in oggetto. Come emerge dalle evidenze agli atti, i citati reclami mostrano, da un lato, la persistenza dei gravi disagi subiti, per lungo tempo, dagli utenti del tracciato Sestri Levante – La Spezia e viceversa, dall'altro, la piena consapevolezza di SALT che, in alcune risposte ai consumatori, dichiara di essere *“ben consapevole dei cantieri presenti sulla nostra tratta (da Livorno fino a Sestri Levante), in particolare relativi alle gallerie, e degli inevitabili disagi che essi comportano per chi è alla guida”*.

**103.** In tale contesto, a fronte del predetto peggioramento nella fruibilità delle infrastrutture autostradali oggetto di istruttoria, non risulta che SALT si sia dotata di alcuna procedura strutturata in tema di agevolazioni tariffarie volta a prevedere una riduzione/eliminazione del pedaggio da attivare tempestivamente nelle circostanze in cui si manifestino gravi criticità nella circolazione come quelle registrate sulle tratte autostradali oggetto del presente provvedimento; né è emerso che il Professionista si sia attivato, consapevole del disagio arrecato agli utenti come risultante dai reclami, per garantire dei ristori, rimodulando in misura proporzionata l'importo del pedaggio autostradale in tutte le ipotesi di deterioramento della qualità del servizio sul *Tronco Ligure*.

**104.** Al riguardo, occorre, altresì, rilevare che nell'atto concessorio è espressamente attribuita a SALT la facoltà, a fini commerciali, di esazione o di ottimizzazione dell'uso dell'autostrada e, ferma restando la tariffa media ponderata per chilometro, di *“articolare il sistema tariffario di cui all'Allegato A introducendo tariffe elementari differenziate, se del caso, secondo il percorso, le caratteristiche della strada, la tipologia dei veicoli, il periodo e le modalità di pagamento”* (articolo 14.3).

**105.** Dall'insieme di tali previsioni si evince, quindi, come l'eventuale possibilità di adottare misure di adeguamento del pedaggio, in termini di esenzioni/riduzioni del relativo importo, rientri nella disponibilità di SALT, alla luce delle facoltà a essa attribuite nell'atto concessorio.

**106.** La condotta oggetto di accertamento nel presente provvedimento si sostanzia pertanto nell'aver condizionato i consumatori a corrispondere il pedaggio per percorrere il tratto autostradale, nell'aspettativa di fruire di un servizio in termini di velocità di circolazione, caratterizzato invece da significativi ritardi. Ciò in assenza del mancato adeguamento da parte del Professionista dell'importo richiesto a titolo di pedaggio autostradale nonostante il rilevante deterioramento della qualità del servizio reso agli utenti e i disagi arrecati alla viabilità del *Tronco Ligure*.

**107.** Alla luce di quanto esposto, la condotta di SALT appare idonea a configurare una pratica commerciale scorretta, ai sensi degli articoli 20, 24 e 25 del Codice del Consumo, in quanto i consumatori sono stati indotti al pagamento di un importo per un servizio - il transito su tratte autostradali nell'aspettativa di poterne fruire in termini di velocità di percorrenza – rivelatosi non corrispondente a quello atteso a causa dei disagi derivanti dall'insistenza di cantieri. Il Professionista non ha, quindi, erogato il servizio atteso in termini di qualità della prestazione effettivamente

---

<sup>81</sup> Cfr. doc. n. 29, pag. 30, di cui all'indice del fascicolo. Vedi anche quanto riportato nel doc. n. 38, pag. 11: *“[...] da qualunque prospettiva la si guardi, la viabilità ordinaria non costituisce né può costituire un'alternativa praticabile.”*

espletata, caratterizzata, appunto, da un aumento dei tempi di percorrenza non coerente con le condizioni di normale fruibilità della rete autostradale, omettendo di porre in essere quei comportamenti che discendono dall'applicazione del più generale principio di buona fede al quale si ispira tutta la disciplina a tutela del consumatore.

**108.** Peraltro, nel caso di specie, agli automobilisti non è stata lasciata alcuna possibilità alternativa rispetto al pagamento integrale del pedaggio, mancando valide alternative per percorrere le medesime tratte.

## VI. QUANTIFICAZIONE DELLA SANZIONE

**109.** Ai sensi dell'articolo 27, comma 9, del Codice del Consumo, con il provvedimento che vieta la pratica commerciale scorretta, l'Autorità dispone l'applicazione di una sanzione amministrativa pecuniaria da 5.000 a 10.000.000 euro, tenuto conto della gravità e della durata della violazione ed anche delle condizioni economiche e patrimoniali del Professionista.

**110.** In ordine alla quantificazione della sanzione deve tenersi conto, in quanto applicabili, dei criteri individuati dall'articolo 11 della legge n. 689/1981, in virtù del richiamo previsto all'articolo 27, comma 13, del Codice del Consumo: in particolare, della gravità della violazione, dell'opera svolta dall'impresa per eliminare o attenuare l'infrazione, della personalità dell'agente, nonché delle condizioni economiche dell'impresa stessa.

**111.** Con riguardo alla gravità della violazione, si tiene conto, nella fattispecie in esame: (i) della dimensione economica del Professionista - ente titolare della concessione ANAS e gestore delle tratte del Tronco Ligure/Toscano<sup>82</sup> -, caratterizzata per tale tronco da *Ricavi della gestione autostradale* pari a oltre 180 milioni di euro nel 2021 (circa 144 milioni di euro nel 2020)<sup>83</sup>, di cui € 175.165.000 rappresentano *Ricavi netti da pedaggio* (€ 140.508.000 nel 2020)<sup>84</sup> e da un margine operativo lordo pari a oltre 90 milioni di euro (dati ultimo bilancio approvato nell'anno 2021); (ii) della diffusione della pratica commerciale che insiste su un rilevante tronco autostradale relativo alla regione Liguria; (iii) dell'idoneità della stessa ad arrecare significativi pregiudizi ai consumatori che - ipotizzando flussi omogenei di transiti in tutte le ore e considerando che nel 3% delle fasce orarie hanno registrato ritardi superiori a cinque minuti - hanno corrisposto pedaggi pari a ricavi netti superiori a 1,55 milioni di euro nel 2021<sup>85</sup>.

**112.** In tale contesto non vanno sottaciuti, altresì, i conseguenti danni all'economia, in particolare, ai settori secondario e terziario quali, a titolo meramente esemplificativo: quelli cagionati alle

---

<sup>82</sup> La società per azioni "SALT" gestisce in concessione di costruzione ed esercizio per il Tronco Ligure Toscano le seguenti tratte: A12 Sestri Levante – Livorno per km 125,6; A11/12 Viareggio – Lucca per km 21,5; A15 diramazione per La Spezia per km 7,8.

<sup>83</sup> Importi al netto del canone/sovra canone da devolvere all'ANAS.

<sup>84</sup> Cfr. bilancio 2021, fornito da SALT in allegato depositato via *link sharepoint*, al doc. n. 29, di cui all'indice del fascicolo e acquisito agli atti con verbale del 12 ottobre 2022.

<sup>85</sup> Si precisa: 1) l'ipotesi di transiti omogenei nelle varie fasce orarie è una stima prudenziale e a vantaggio della Parte dal momento che i ritardi sono stati registrati in fasce a maggior transito e non notturne; 2) i ricavi netti da pedaggio sul tratto Ligure, pari a oltre 51 milioni di euro, oggetto del procedimento, sono stati calcolati considerando i ricavi netti da pedaggio a Km partendo dal tronco Ligure-Toscana (corrispondente a 154,9 Km) e successivamente rapportati ai 45,7 Km del solo tronco ligure. Peraltro, il dato dei ricavi netti è relativo al solo 2021 e, quindi, per un arco temporale inferiore a quello oggetto del presente provvedimento.

imprese di trasporto per i maggiori tempi di percorrenza degli operatori e i connessi riflessi sulle imprese destinatarie delle merci.

**113.** Per quanto riguarda la durata della violazione, dagli elementi disponibili in atti, risulta che la pratica commerciale è stata posta in essere almeno a decorrere dal mese di gennaio 2020 - come si evince dai disagi per l'utenza autostradale in conseguenza degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria posti in essere e dai reclami dei consumatori - e che è tuttora in corso data l'assenza di una procedura standardizzata volta alla riduzione/eliminazione del pedaggio in caso di disagi nella viabilità.

**114.** Sulla base di tali elementi si ritiene di determinare l'importo della sanzione amministrativa pecuniaria applicabile a SALT Società Autostrade Ligure Toscana p.a. nella misura di 700.000 € (settecentomila euro) (corrispondente a circa il 40% del potenziale pregiudizio dei consumatori)

RITENUTO, pertanto, tenuto conto del parere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, sulla base delle considerazioni suesposte, che la pratica commerciale in esame risulta scorretta ai sensi degli articoli 20, 24 e 25 del Codice del Consumo, in quanto contraria alla diligenza professionale e idonea, mediante indebito condizionamento a falsare in misura apprezzabile il comportamento economico del consumatore medio in relazione al servizio autostradale erogato dal Professionista;

#### DELIBERA

a) che la pratica commerciale descritta al punto II del presente provvedimento, posta in essere dalla società SALT Società Autostrade Ligure Toscana p.a., costituisce, per le ragioni e nei limiti esposti in motivazione, una pratica commerciale scorretta ai sensi degli articoli 20, 24 e 25 del Codice del Consumo, e ne vieta la diffusione o continuazione;

b) di irrogare alla società SALT Società Autostrade Ligure Toscana p.a. una sanzione amministrativa pecuniaria di 600.000 € (setecentomila euro);

c) che il Professionista comunichi all'Autorità, entro il termine di novanta giorni dalla notifica del presente provvedimento, le iniziative assunte in ottemperanza alla diffida di cui al punto a).

La sanzione amministrativa irrogata deve essere pagata entro il termine di trenta giorni dalla notificazione del presente provvedimento, utilizzando i codici tributo indicati nell'allegato modello F24 con elementi identificativi, di cui al decreto legislativo n. 241/1997.

Il pagamento deve essere effettuato telematicamente con addebito sul proprio conto corrente bancario o postale, attraverso i servizi di *home-banking* e CBI messi a disposizione dalle banche o da Poste Italiane S.p.A., ovvero utilizzando i servizi telematici dell'Agenzia delle Entrate, disponibili sul sito *internet* [www.agenziaentrate.gov.it](http://www.agenziaentrate.gov.it).

Decorso il predetto termine, per il periodo di ritardo inferiore a un semestre, devono essere corrisposti gli interessi di mora nella misura del tasso legale a decorrere dal giorno successivo alla scadenza del termine del pagamento e sino alla data del pagamento. In caso di ulteriore ritardo nell'adempimento, ai sensi dell'articolo 27, comma 6, della legge n. 689/1981, la somma dovuta per

la sanzione irrogata è maggiorata di un decimo per ogni semestre a decorrere dal giorno successivo alla scadenza del termine del pagamento e sino a quello in cui il ruolo è trasmesso al concessionario per la riscossione; in tal caso la maggiorazione assorbe gli interessi di mora maturati nel medesimo periodo.

Dell'avvenuto pagamento deve essere data immediata comunicazione all'Autorità attraverso l'invio della documentazione attestante il versamento effettuato.

Il presente provvedimento sarà notificato ai soggetti interessati e pubblicato nel Bollettino dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

Ai sensi dell'articolo 27, comma 12, del Codice del Consumo, in caso di inottemperanza al provvedimento, l'Autorità applica la sanzione amministrativa pecuniaria da 10.000 a 10.000.000 euro. Nei casi di reiterata inottemperanza l'Autorità può disporre la sospensione dell'attività di impresa per un periodo non superiore a trenta giorni.

Avverso il presente provvedimento può essere presentato ricorso al TAR del Lazio, ai sensi dell'articolo 135, comma 1, lettera *b*), del Codice del processo amministrativo (decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104), entro sessanta giorni dalla data di notificazione del provvedimento stesso, fatti salvi i maggiori termini di cui all'articolo 41, comma 5, del Codice del processo amministrativo, ovvero può essere proposto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, ai sensi dell'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 1971, n. 1199, entro il termine di centoventi giorni dalla data di notificazione del provvedimento stesso.

IL SEGRETARIO GENERALE

*Guido Stazi*

IL PRESIDENTE

*Roberto Rustichelli*

---

## VARIE

### **APPLICAZIONE DELL'ARTICOLO 14-QUATER DELLA LEGGE 10 OTTOBRE 1990, N. 287** *Provvedimento n. 30629*

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 16 maggio 2023;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTO l'articolo 34 della legge 5 agosto 2022, n. 118 recante *Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021*, che ha introdotto l'articolo 14-*quater* (*procedura di transazione*) nella legge 10 ottobre 1990, n. 287;

RITENUTA la necessità di definire le regole che disciplinano la procedura di transazione, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 14-*quater*, comma 5, della legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTE le osservazioni pervenute nell'ambito della consultazione pubblica;

RITENUTO di adottare la "Comunicazione relativa all'applicazione dell'articolo 14-*quater*, della legge 10 ottobre 1990, n. 287", il cui testo allegato è parte integrante del presente provvedimento;

#### DELIBERA

di adottare la "Comunicazione relativa all'applicazione dell'articolo 14-*quater*, della legge 10 ottobre 1990, n. 287", il cui testo allegato è parte integrante del presente provvedimento.

Il presente provvedimento e la relativa Comunicazione saranno pubblicati sul Bollettino dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

IL SEGRETARIO GENERALE

*Guido Stazi*

IL PRESIDENTE

*Roberto Rustichelli*

---

## ALLEGATO

**COMUNICAZIONE RELATIVA ALL'APPLICAZIONE DELL'ARTICOLO 14-*quater*  
DELLA LEGGE 10 OTTOBRE 1990, N. 287****A. Premessa**

Con la presente Comunicazione l'Autorità definisce, in conformità all'ordinamento dell'Unione europea, le regole procedurali che disciplinano la presentazione e la valutazione delle proposte di transazione nonché l'entità della riduzione della sanzione da applicare in caso di completamento con successo della procedura prevista dall'articolo 14-*quater*, della legge 10 ottobre 1990, n. 287 ("l. 287/1990") introdotto dall'articolo 34, comma 1, della legge 5 agosto 2022, n. 118.

L'articolo 34 comma 1, della legge 5 agosto 2022, n. 118 prevede infatti che dopo l'articolo 14-ter della l. 287/1990, sia inserito il seguente: «*Art. 14-*quater*. (Procedura di transazione). 1. Nel corso dell'istruttoria aperta ai sensi dell'articolo 14, comma 1, l'Autorità può fissare un termine entro il quale le imprese interessate possono manifestare per iscritto la loro disponibilità a partecipare a discussioni in vista dell'eventuale presentazione di proposte di transazione. 2. L'Autorità può informare le parti che partecipano a discussioni di transazione circa: a) gli addebiti che intende muovere nei loro confronti; b) gli elementi probatori utilizzati per stabilire gli addebiti che intende muovere; c) versioni non riservate di qualsiasi specifico documento accessibile, elencato nel fascicolo in quel momento, nella misura in cui la richiesta della parte sia giustificata al fine di consentirle di accertare la sua posizione in merito a un periodo di tempo o a qualsiasi altro aspetto particolare del cartello; d) la forcella delle potenziali ammende. Tali informazioni sono riservate nei confronti di terzi salvo che l'Autorità ne abbia esplicitamente autorizzato la divulgazione. 3. In caso di esito favorevole di tali discussioni, l'Autorità può fissare un termine entro il quale le imprese interessate possono impegnarsi a seguire la procedura di transazione presentando proposte transattive che rispecchino i risultati delle discussioni svolte e in cui riconoscano la propria partecipazione a un'infrazione degli articoli 2 e 3 della presente legge ovvero degli articoli 101 e 102 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, nonché la rispettiva responsabilità. 4. L'Autorità può decidere in qualsiasi momento di cessare completamente le discussioni in vista di una transazione, anche rispetto a una o più parti specifiche, qualora ritenga che sia comunque compromessa l'efficacia della procedura. Prima che l'Autorità fissi un termine per la presentazione delle proposte di transazione, le parti interessate hanno il diritto a che sia loro divulgata a tempo debito, su richiesta, l'informazione specificata nel comma 2. L'Autorità non è obbligata a tener conto di proposte di transazione ricevute dopo la scadenza del termine suddetto. 5. L'Autorità definisce con proprio provvedimento generale, in conformità con l'ordinamento dell'Unione europea e garantendo il diritto al contraddittorio, le regole procedurali che disciplinano la presentazione e la valutazione delle proposte di transazione di cui al presente articolo e l'entità della riduzione della sanzione di cui all'articolo 15, comma 1-bis, da accordare in caso di completamento con successo della procedura».*

## **B. Procedura**

### ***(i) Avvio del procedimento e fasi esplorative riguardanti la transazione***

1. Nel corso dei procedimenti avviati ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90 (la "legge"), intesi ad accertare una violazione degli articoli 101 o 102 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (il "TFUE") e/o degli articoli 2 o 3 della legge, l'Autorità, decorso il termine di cui all'articolo 14-*ter*, comma 1, della legge, può verificare l'interesse delle parti a una eventuale transazione.
2. L'iniziativa di procedere a tale verifica spetta esclusivamente all'Autorità. La domanda in tal senso formulata dalle parti nel procedimento prima della comunicazione di cui al punto 4 è irricevibile.
3. Nell'esercizio della propria discrezionalità, l'Autorità valuterà in particolare la probabilità di addivenire rapidamente alla definizione del procedimento, completando con successo la procedura di transazione con riferimento all'insieme delle parti interessate, anche in considerazione del loro numero.
4. Qualora l'Autorità ritenga che il procedimento possa, in linea di principio, rivelarsi idoneo ad essere definito con una transazione, essa invita per iscritto le parti nei confronti delle quali intende muovere degli addebiti a manifestare il proprio interesse a partecipare alle discussioni in vista dell'eventuale transazione entro un termine non inferiore a 15 giorni. Tale comunicazione può intervenire in ogni fase del procedimento, fino alla comunicazione delle risultanze istruttorie.
5. Le parti manifestano per iscritto il proprio interesse a partecipare a discussioni in vista di un'eventuale transazione entro il termine di cui al punto 4. Detta dichiarazione scritta non implica il riconoscimento delle parti di partecipazione ad un'infrazione né di assunzione della relativa responsabilità.
6. Laddove il procedimento avviato dall'Autorità coinvolga più soggetti giuridici riconducibili al medesimo centro di controllo, e qualora essi intendano partecipare a discussioni per giungere ad una transazione, tali soggetti dovranno designare rappresentanti comuni debitamente autorizzati ad agire in loro nome e per loro conto, comunicando tale designazione all'Autorità entro la scadenza del termine di cui al punto 4. La designazione di rappresentanti comuni mira unicamente a facilitare le discussioni in vista della transazione e non pregiudica l'imputazione di responsabilità per l'infrazione alle diverse parti.
7. A far data dalla ricezione della comunicazione di cui al punto 4, non è più possibile richiedere il beneficio della non applicazione delle sanzioni ai sensi dell'articolo 15-*bis* della legge: ciò in quanto l'avvio della procedura di transazione postula l'idoneità delle evidenze documentali raccolte dall'Autorità a provare l'infrazione. È tuttavia possibile, laddove ne ricorrano i presupposti, richiedere il beneficio della riduzione delle sanzioni ai sensi dell'articolo 15-*ter* della legge fino alla scadenza del termine fissato di cui al punto 4. Fermo restando il termine di cui all'articolo 14-*ter*, comma 1, della legge, di regola l'Autorità non esaminerà impegni presentati a seguito della ricezione della comunicazione di cui al punto 4. Il rigetto degli impegni presentati anteriormente alla ricezione della comunicazione di cui al punto 4 non preclude alle parti la possibilità di accedere alla procedura di transazione.

***(ii) Inizio della procedura: discussioni per giungere a una transazione***

- 8.** Qualora alcune parti del procedimento manifestino il proprio interesse ad avviare discussioni di transazione, l'Autorità può decidere di avviare la procedura di transazione mediante contatti bilaterali tra l'Autorità stessa e ciascuno dei candidati alla transazione.
- 9.** Non vi è alcun obbligo per l'Autorità di avviare o proseguire le discussioni per giungere a una transazione, in particolare quando non tutte le parti del procedimento manifestino un interesse in tal senso o la concreta disponibilità a convenire sul perimetro degli addebiti. In ogni caso, l'Autorità potrà decidere di porre fine alle discussioni in vista di una transazione qualora le parti del procedimento cerchino di alterare o distruggere elementi probatori rilevanti per la determinazione dell'infrazione, di una parte di essa o del calcolo della sanzione applicabile.
- 10.** L'Autorità mantiene un margine di discrezionalità per valutare l'opportunità e la frequenza delle discussioni bilaterali di transazione con le singole imprese, con particolare riguardo all'ordine e alla sequenza delle discussioni bilaterali di transazione, alla luce del progresso compiuto in generale nella procedura di transazione.
- 11.** Lo scopo delle discussioni è di addivenire ad una definizione condivisa del contenuto e del perimetro degli addebiti che le imprese interessate sono disposte ad accettare a fronte della riduzione della sanzione di cui ai punti 25 e 26. Nel corso della procedura di transazione, l'Autorità non negozia né l'esistenza dell'infrazione, né l'importo della sanzione applicabile.
- 12.** Ad ogni modo, nel corso delle discussioni le parti saranno informate in merito agli elementi essenziali presi in considerazione fino a quel momento, quali i fatti contestati, la loro classificazione, la gravità e la durata della presunta violazione, l'imputazione della responsabilità, una stima della forcella delle sanzioni applicabili, nonché gli elementi probatori utilizzati a sostegno dei potenziali addebiti. Su richiesta motivata, man mano che avanzano le discussioni di transazione, l'Autorità potrà consentire alle parti di prendere visione delle versioni non riservate di documenti accessibili contenuti nel fascicolo istruttorio, necessari al fine di permetter loro di precisare la propria posizione in ordine ad ogni aspetto della condotta illecita.
- 13.** Laddove l'Autorità ritenga che la procedura permetta di giungere a una condivisione in merito all'ambito dei potenziali addebiti e alla forcella delle probabili ammende, fissa alle imprese un termine non inferiore a 15 giorni per la presentazione di una proposta di transazione. In ipotesi eccezionali, sulla base di una motivata e tempestiva istanza delle imprese interessate, l'Autorità può prorogare il suddetto termine.
- 14.** Le parti del procedimento non possono rivelare ad alcuno il contenuto delle discussioni o dei documenti cui abbiano avuto accesso ai fini della transazione, senza previa autorizzazione espressa dell'Autorità. Qualsiasi violazione di tale principio può indurre l'Autorità a interrompere in ogni momento la procedura di transazione. Tale divulgazione può anche costituire una circostanza aggravante ai sensi del punto 21 degli Orientamenti sul calcolo delle sanzioni, e può essere considerata come una violazione dei doveri di collaborazione previsti dall'articolo 15-*quater* della legge. Il divieto di divulgazione non trova applicazione nell'ipotesi di più soggetti giuridici riconducibili al medesimo centro di controllo.
- 15.** Qualora le parti interessate non presentino una proposta di transazione, la procedura per l'adozione della decisione definitiva nei loro riguardi segue le disposizioni generali, anziché quelle che disciplinano la procedura di transazione.

***(iii) Proposte di transazione***

**16.** Le parti che optano per una procedura di transazione devono presentare una richiesta formale di transazione sotto forma di una proposta di transazione. La proposta di transazione contiene:

- a) un riconoscimento in termini chiari ed inequivocabili della responsabilità delle parti per l'infrazione, descritta sinteticamente per quanto riguarda l'oggetto, l'eventuale attuazione, i fatti principali, la loro qualificazione giuridica, inclusi il ruolo delle parti, l'imputazione della responsabilità e la durata della loro partecipazione all'infrazione conformemente ai risultati delle discussioni di transazione;
- b) un'indicazione dell'importo massimo della sanzione che le parti prevedono sarà loro inflitta dall'Autorità e che esse accetterebbero nel quadro di una procedura di transazione;
- c) la conferma delle parti che sono state sufficientemente informate degli addebiti che l'Autorità intende muovere nei loro confronti e che è stata loro sufficientemente accordata la possibilità di esprimere il proprio punto di vista all'Autorità;
- d) la conferma delle parti che, in considerazione di quanto sopra, rinunciano a chiedere l'accesso al fascicolo ai soli fini del procedimento, a presentare memorie e a chiedere l'audizione di cui all'art. 14 del D.P.R. 217/98, salvo che la comunicazione delle risultanze istruttorie o la decisione dell'Autorità non rispecchino la loro proposta di transazione.

**17.** Su richiesta dell'impresa interessata, l'Autorità può accettare che le proposte di transazione siano presentate oralmente. Le proposte di transazione orali saranno registrate e trascritte nei locali della Autorità. Alle imprese che presentano proposte orali di transazione è accordata la possibilità di verificare l'accuratezza tecnica della registrazione, che sarà disponibile presso i locali della Autorità, nonché di correggere senza indugio il contenuto delle loro proposte orali di transazione e l'accuratezza della trascrizione.

**18.** Le proposte di transazione non possono essere revocate unilateralmente dalle parti che le hanno presentate salvo che l'Autorità non le accolga. Si ritiene non accolta dall'Autorità la proposta di transazione il cui contenuto non viene rispecchiato nella comunicazione delle risultanze istruttorie e, successivamente, nella decisione definitiva. Si considera che la comunicazione delle risultanze istruttorie corrisponde alle proposte di transazione se ne rispecchia il contenuto per quanto riguarda gli elementi indicati al punto 16, lettera a). Inoltre, per ritenere che la decisione definitiva rispecchia le proposte di transazione, occorre che la sanzione inflitta non ecceda l'importo massimo ivi indicato.

***(iv) Comunicazione delle risultanze istruttorie e risposta delle parti***

**19.** Se la comunicazione delle risultanze istruttorie rispecchia la proposta di transazione delle parti, le parti interessate rispondono a detta comunicazione entro un termine di almeno quindici giorni fissato dalla Autorità, semplicemente confermando (in termini inequivocabili) che la comunicazione delle risultanze istruttorie corrisponde al contenuto delle loro proposte di transazione e che quindi mantengono l'impegno a seguire la procedura di transazione, rinunciando a chiedere l'accesso al fascicolo ai soli fini del procedimento, a presentare memorie e a chiedere l'audizione di cui all'art. 14 del D.P.R. 217/98. In assenza di siffatta risposta, l'Autorità prenderà atto della violazione commessa dalla parte del suo impegno e potrà interrompere la procedura di transazione.

**20.** L'Autorità mantiene in ogni caso il diritto di adottare una comunicazione delle risultanze istruttorie che non rispecchi la proposta di transazione delle parti. In tal caso, torneranno ad

applicarsi le disposizioni generali di procedura. Le ammissioni formulate dalle parti nella proposta di transazione si intendono ritirate e non possono essere utilizzate come prove contro nessuna parte del procedimento.

*(v) Decisione dell’Autorità e riduzione della sanzione ad esito della transazione*

**21.** Una volta che le parti abbiano confermato nella loro risposta alla comunicazione delle risultanze istruttorie quanto indicato al punto 19 della presente comunicazione, l’Autorità potrà procedere, senza ulteriori fasi procedurali, all’adozione della decisione definitiva, previa acquisizione dei pareri previsti dalla legge.

**22.** L’Autorità mantiene in ogni caso il diritto di adottare una decisione finale che si discosti dalla posizione espressa nella comunicazione delle risultanze istruttorie che riporta le proposte di transazione delle parti. Qualora decida di agire in tal senso, l’Autorità informa le parti e notifica loro una nuova comunicazione delle risultanze istruttorie per garantire loro l’esercizio del diritto alla difesa e di partecipazione al procedimento secondo le norme generali di procedura applicabili. Le ammissioni formulate dalle parti nella loro proposta di transazione si intendono ritirate e non possono essere utilizzate come prove nei confronti di nessuna delle parti del procedimento.

**23.** L’importo finale della sanzione è stabilito nella decisione in cui l’Autorità accerta l’infrazione e commina una sanzione ai sensi dell’articolo 15 della legge.

**24.** Conformemente alla prassi dell’Autorità, il fatto che un’impresa o un’associazione di imprese abbia cooperato nel quadro della presente comunicazione durante il procedimento amministrativo sarà indicato nella decisione definitiva, in modo da spiegare le ragioni che giustificano il livello della sanzione. La maggiore cooperazione che necessariamente le parti forniscono nel contesto della procedura di transazione non costituisce autonoma circostanza attenuante ai fini della quantificazione della sanzione.

**25.** Qualora la procedura di transazione si concluda positivamente in un procedimento che non ha ad oggetto un cartello segreto, l’Autorità ridurrà del 20% l’ammontare della sanzione da irrogare una volta applicato, se necessario, il massimale del 10% stabilito dall’art. 15, comma 1-*bis*, della legge.

**26.** Qualora la procedura di transazione si concluda positivamente in un procedimento che ha ad oggetto un cartello segreto l’Autorità ridurrà del 10% l’ammontare della sanzione da irrogare una volta applicato, se necessario, il massimale del 10% stabilito dall’art. 15, comma 1-*bis*, della legge.

**27.** Qualora la decisione di transazione dell’Autorità riguardi imprese che possono beneficiare anche del trattamento favorevole ai sensi del programma di clemenza, la riduzione della sanzione accordata loro a titolo di transazione sarà aggiunta alla riduzione della sanzione concessa loro a titolo di trattamento favorevole.

**C. Considerazioni generali**

**28.** La presente comunicazione si applica a tutti i procedimenti istruttori avviati successivamente alla pubblicazione della stessa sul Bollettino dell’Autorità, nonché ai procedimenti istruttori in corso, per i quali non sia stata già trasmessa la comunicazione delle risultanze istruttorie.

**29.** L’accesso alle proposte di transazione è accordato soltanto ai destinatari della comunicazione delle risultanze istruttorie che non abbiano presentato proposta di transazione, purché si impegnino a non copiare con qualsiasi mezzo meccanico o elettronico alcuna informazione contenuta nelle proposte di transazione alla quale è loro consentito l’accesso e a utilizzare le informazioni ottenute

dalle proposte di transazione unicamente ai fini dei procedimenti giudiziari o amministrativi per l'applicazione delle regole nazionali e comunitarie di concorrenza sulle quali verte il relativo procedimento. Ad ogni altro soggetto partecipante al procedimento non è accordato l'accesso alle proposte di transazione.

**30.** Ove previsto, le proposte di transazione presentate in base alla presente comunicazione sono trasmesse unicamente alla Commissione e alle altre autorità garanti della concorrenza negli Stati membri, a norma dell'articolo 12 del regolamento (CE) n. 1/2003.

**31.** L'Autorità si riserva la facoltà di modificare o integrare la presente comunicazione decorso un anno dalla data della sua pubblicazione alla luce dell'esperienza applicativa.

---

---

*Autorità garante  
della concorrenza e del mercato*

Bollettino Settimanale  
Anno XXXIII- N. 19 - 2023

---

*Coordinamento redazionale*

Giulia Antenucci

*Redazione*

Valerio Ruocco, Manuela Villani  
Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato  
Direzione gestione documentale, protocollo e servizi  
statistici  
Piazza Giuseppe Verdi, 6/a - 00198 Roma  
Tel.: 06-858211 Fax: 06-85821256

Web: <https://www.agcm.it>

---

*Realizzazione grafica*

Area Strategic Design

---