

**A553 - AISCAT E ASPI/CONDOTTE ABUSIVE ESCLUDENTI NEL MERCATO DEL  
TELEPEDAGGIO**

*Allegato 1 al provvedimento n. 30674*

**FORMULARIO PER LA PRESENTAZIONE DEGLI IMPEGNI**  
**AI SENSI DELL'ART. 14-TER DELLA LEGGE N. 287/90**

**1. Numero del Procedimento**

A553 - AISCAT E ASPI/CONDOTTE ABUSIVE ESCLUDENTI NEL MERCATO DEL TELEPEDAGGIO

\*\*\*

**2. Parte del Procedimento**

Associazione Italiana delle Società Concessionarie per la costruzione e l'esercizio di Autostrade e Trafori stradali (AISCAT).

\*\*\*

**3. Fattispecie contestata**

Con provvedimento n. 30328 del assunto nell'Adunanza dell'11 ottobre 2022 (“**Comunicazione di Avvio**”), notificato ad AISCAT in data 18 ottobre 2022, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (“**AGCM**” o “**Autorità**”) – su segnalazione di UnipolTech S.p.A. (già AlfaEvolution Technology S.p.A., di seguito “**UnipolT**”) – ha avviato il procedimento istruttorio A553 (“**Procedimento**”) nei confronti di AISCAT e Autostrade per l'Italia S.p.A. (“**ASPI**”) per verificare l'esistenza di eventuali violazioni dell'art. 102 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (“**TFUE**”).

Più precisamente, nella Comunicazione di Avvio è riportato quanto segue:

- (i) «ASPI, attraverso l'associazione AISCAT, si [sarebbe] concretamente adoperata per mantenere in essere la chiusura del sistema nazionale del telepedaggio, rimasto ancora oggi in appannaggio esclusivo dell'impresa da essa storicamente controllata (Telepass), nonché per ritardare e ostacolare la piena operatività degli operatori nuovi entranti nel SET, sottoposti a condizioni discriminatorie rispetto a Telepass» (§ 46);
- (ii) «In particolare, ASPI, tramite AISCAT, pare aver operato per il 'dirottamento' dei FdS richiedenti l'accesso verso il solo sistema SET (e SIT-MP), più oneroso dal punto di vista dei requisiti richiesti per l'accreditamento e della relativa procedura, nonché delle condizioni applicate (diverse da quelle di cui gode Telepass per il sistema nazionale), sia i) sotto il profilo contrattuale, sia ii) sotto il profilo relativo alla possibilità di accordare alla clientela sconti, sia iii) sotto il profilo del trattamento dei c.d. errati transitò» (§ 46);

- (iii) *«Rispetto a tali condotte, riconducibili ad unum in quanto accomunate da un fine ostruzionistico e discriminatorio unico, ulteriori impedimenti e ritardi allo sviluppo del SET, nonostante l'adozione della Direttiva 2019/520/UE e il suo recepimento a livello nazionale, sembrano essere stati posti in essere da ASPI, attraverso lo strumento associativo AISCAT, in relazione all'adeguamento al SET di tutti i varchi autostradali e della relativa cartellonistica (ancora oggi non completamente implementati)» (§ 47);*
- (iv) *«In conclusione, ASPI, attraverso l'associazione AISCAT, in seno alla quale la prima pare il proprio ruolo decisionale alle associate e vieppiù all'intero comparto autostradale, sembrerebbe aver posto in essere un abuso escludente di carattere complesso, attraverso una molteplicità di condotte, con effetti in un mercato diverso da quello della gestione autostradale in concessione, ma collegato al primo, cioè il mercato del telepedaggio, il cui ingresso ai FdS nuovi entranti non è consentito a parità di condizioni con lo storico monopolista Telepass» (§ 47):*
- (v) *«L'abuso risulterebbe essere stato posto in essere almeno dal gennaio 2019, allorquando UnipolIT ha presentato ad AISCAT una formale richiesta di accreditamento per svolgere il servizio di telepedaggio sulla rete autostradale italiana in concessione, sia per ML che per MP» (§ 48);*
- (vi) *«L'abuso, persistendo ad oggi l'assoluta chiusura del sistema di telepedaggio nazionale e non essendo ancora definitivamente implementato il sistema SET, sembrerebbe ancora in essere» (§ 48).*

\*\*\*

#### 4. Mercati interessati

Nella Comunicazione di Avvio l'Autorità rileva che le condotte contestate:

- (i) sarebbero state poste in essere nel *«mercato della gestione autostradale e [in] quello, collegato al primo, della fornitura del servizio di telepedaggio all'utenza che percorre le autostrade» (§ 37);*
- (ii) avrebbero determinato un asserito *«pregiudizio al mercato intraeuropeo [...], potendo ostacolare e sembrando di fatto avere sin qui dilazionato significativamente l'ingresso e la piena operatività di concorrenti attuali e potenziali, anche esteri, sul mercato del telepedaggio, appaiono suscettibili di alterare il commercio tra Stati membri» (§§ 49 e 50).*

\*\*\*

#### 5. Descrizione degli impegni proposti

In via preliminare, AISCAT ritiene utile chiarire alcuni aspetti di ordine generale che rilevano ai fini della contestualizzazione e valutazione degli impegni; ciò anche alla luce dei rilievi mossi con la Comunicazione di Avvio in relazione alle condotte segnalate da UnipolTech.

- (i) Sul piano della c.d. *governance*, ASPI non ha mai rivestito in AISCAT un *«ruolo predominante»*, atteso che:



- ai sensi dell'art. 9, comma 1, lett. 3 dello Statuto, l'Assemblea generale delibera «*sulla nomina del Consiglio Direttivo*», che è l'organo titolare di «*tutti i poteri di gestione dell'Associazione, sia ordinaria che straordinaria*» (art. 10, comma 5);
  - nel periodo 2019-2022 il Consiglio Direttivo non è stato espressione di una maggioranza di ASPI. In particolare:
    - Nel 2019 dei quindici membri del Consiglio Direttivo solo cinque erano espressione di ASPI, nello specifico:
      - 1 vicepresidente su 4;
      - 4 consiglieri su 10.
    - Nel 2020 dei quattordici membri del Consiglio Direttivo solo cinque erano espressione di ASPI, nello specifico:
      - 1 vicepresidente su 4;
      - 4 consiglieri su 9.
    - Nel triennio 2021-2023 dei quindici membri del Consiglio Direttivo solo sei sono espressione di ASPI, nello specifico:
      - 1 vicepresidente su 4 nel 2021 e su 3 nel biennio 2022-2023;
      - 5 consiglieri su 10.
- (ii) AISCAT – in quanto associazione di categoria – non è dotata di poteri impositivi verso l'attività svolta dalle proprie associate, potendo esercitare solo un'azione di supporto e di facilitazione che, con riguardo specificamente alla tematica oggetto del Procedimento, è riferita all'applicazione di una disciplina di legge. Questa incapacità di esercitare un'azione coattiva e vincolante nei confronti delle associate è d'altronde ben rilevabile dalla lettura dello Statuto e, in particolare, dalla lettura degli articoli relativi all'oggetto e scopo dell'associazione (art. 3), che conferiscono il diritto di recesso dall'associazione in qualsiasi momento (art. 5), sui poteri attribuiti agli organi associativi (art. 6 e ss.).
- (iii) AISCAT, come sarà chiarito anche negli Impegni di seguito descritti, ha già avviato, nei limiti delle proprie competenze, iniziative utili a supportare le Concessionarie ai fini della predisposizione di misure funzionali al perfezionamento del servizio di telepedagogia. Si precisa, a tal proposito, che alcune di queste iniziative sono state avviate anche in data antecedente l'avvio del Procedimento e hanno visto il coinvolgimento diretto, oltre che delle Concessionarie, anche dei FdS.
- (iv) L'attività dell'Associazione si svolge nel rispetto dei principi europei e nazionali in materia di concorrenza (art. 1 Statuto) e, a questo proposito, AISCAT si è dotata fin dal 2012 di un Codice antitrust i cui precetti «*si applicano all'Associazione ed, in particolare, a tutti coloro che ricoprono cariche all'interno della stessa, ai dipendenti dell'Associazione nonché a tutti gli Associati nell'esercizio delle loro attività e nei rapporti fra di loro e con i terzi*», i quali «*sono*

*tenuti a conoscere e rispettare i principi in esso contenuti, contribuendo attivamente alla loro osservanza»* (art. 2 Codice antitrust). A tal fine, AISCAT provvede alla più ampia diffusione del Codice antitrust presso tali soggetti, anche attraverso la pubblicazione dello stesso sul proprio sito internet, e a vigilare sull'osservanza e il rispetto dello stesso. In ossequio a quanto previsto dallo Statuto, dalla normativa vigente, oltre che dal predetto Codice antitrust, gli organi di AISCAT non hanno mai assunto alcuna decisione in violazione dei principi in materia di concorrenza e l'Associazione, nell'esercizio delle proprie competenze, ha sempre operato nel rispetto del mercato.

Tutto ciò premesso, AISCAT ritiene che le proprie condotte siano pienamente lecite ai sensi dell'art. 102 TFUE e non integrino in alcun modo gli estremi di comportamenti abusivi. Tuttavia, al solo fine di eliminare ogni preoccupazione espressa da codesta Spett.le Autorità, nei limiti delle proprie competenze AISCAT ritiene opportuno proporre una serie di impegni, in parte in continuità con le azioni già intraprese, idonei a superare tutti i rilievi sollevati nel Provvedimento.

Per tale ragione gli impegni descritti nel prosieguo (“**Impegni**”) non possono essere interpretati quale diretta o indiretta ammissione, da parte di AISCAT, della fondatezza delle contestazioni mosse nella Comunicazione di Avvio.

Conformemente a quanto stabilito dall'art. 14-ter della legge n. 287/90, gli Impegni sono presentati sul presupposto che l'AGCM confermi che non sussistano ragioni per proseguire l'istruttoria e, conseguentemente, provveda alla chiusura del Procedimento senza l'accertamento di alcun comportamento illecito.

Gli Impegni sono stati approvati all'unanimità dal Consiglio Direttivo (organo titolare di tutti i poteri di gestione, sia ordinaria che straordinaria – art. 10) di AISCAT nella seduta del 22 febbraio 2023.

Su richiesta delle Concessionarie associate, e sebbene il formulario sia stato già approvato all'unanimità dall'organo competente (il Consiglio Direttivo) in base allo Statuto, gli Impegni saranno inoltre sottoposti all'Assemblea generale che si terrà nel mese di marzo 2023 con l'intervento dei rappresentanti delle singole Concessionarie associate. L'Assemblea generale, in particolare, sarà chiamata a esprimersi su tutte le misure che saranno di seguito descritte e ad approvarle singolarmente.

**- IMPEGNO 1 - Modulazioni tariffarie/scontistiche sul pedaggio abilitate dalle concessionarie autostradali.**

Il panorama delle modulazioni tariffarie/scontistiche sul pedaggio autostradale applicate dalle concessionarie autostradali italiane è variegato e presenta le seguenti peculiarità.

**(i) Perimetro di applicazione:**

- Modulazioni tariffarie/scontistiche che si sviluppano esclusivamente all'interno della rete autostradale gestita da una singola società concessionaria. Rientrano



all'interno di questo *cluster* le modulazioni tariffarie/scontistiche che si applicano a transiti che hanno origine (stazione di ingresso) e destinazione (stazione di uscita) all'interno della rete autostradale gestita in concessione da una singola società concessionaria. La maggior parte delle agevolazioni tariffarie oggi disponibili rientra all'interno di questo perimetro.

- Modulazioni tariffarie/scontistiche che si sviluppano all'interno della rete autostradale gestita da più società concessionarie interconnesse. Rientrano all'interno di questo *cluster* le modulazioni tariffarie/scontistiche che si applicano ai transiti che hanno origine (stazione di ingresso) e/o destinazione (stazione di uscita) all'interno della rete autostradale gestita da più concessionarie aderenti all'iniziativa e che possono essere gestite soltanto utilizzando i dati di più concessionarie interconnesse. Con riferimento alle agevolazioni tariffarie oggi in essere sulla rete a pedaggio italiana, le agevolazioni offerte congiuntamente da RAV e SAV sono una delle poche rientranti in questo perimetro;
- Modulazioni tariffarie che si sviluppano all'interno dell'intera rete autostradale interconnessa. Rientrano all'interno di questo *cluster* le modulazioni tariffarie/scontistiche che si applicano a transiti che hanno origine (stazione di ingresso) e/o destinazione (stazione di uscita) all'interno dell'intera rete autostradale interconnessa. Lo Sconto Moto rientra all'interno di questo perimetro.

**(ii) Procedure di adesione:**

- Modulazioni tariffarie/scontistiche per le quali è necessaria la registrazione da parte dell'utente, per tipologia del veicolo (ad es. per lo Sconto Moto è necessario che il cliente dimostri di associare il dispositivo di telepedaggio univocamente a un motoveicolo) per questioni legati alla residenza (alcune modulazioni tariffarie/scontistiche sono state introdotte al fine di agevolare i pendolari residenti di una determinata area geografica e che utilizzano con frequenza determinate strade a pedaggio; spesso in questi casi viene anche richiesto all'utente di dichiarare in anticipo la stazione di entrata e di uscita dove applicare la modulazione tariffaria). Per le modulazioni tariffarie/scontistiche che prevedono questo tipo di regole di adesione, si rende necessario il coinvolgimento dei FdS come interfaccia per gli utenti/clienti (ad es. devono informare i clienti relativamente alle modulazioni tariffarie disponibili, devono supportare i clienti nel caso di richieste di chiarimenti e devono raccogliere la modulistica di adesione sottomessa dai clienti che intendono aderire ad una modulazione tariffaria);
- Modulazioni tariffarie/scontistiche per le quali non è necessaria la registrazione da parte dell'utente. In questo caso, al verificarsi di eventuali requisiti previsti (ad es. classe del veicolo in pista), tutti gli utenti dotati di un dispositivo di telepedaggio beneficiano della modulazione tariffaria. Possono anche

presentarsi casi in cui la modulazione tariffaria/scontistica è resa disponibile a tutta l'utenza (inclusa quella senza dispositivo di telepedaggio). Di norma questo avviene nel caso di interventi con importanti ripercussioni sulla viabilità ordinaria.

**(iii) Modalità di calcolo:**

- Modulazioni tariffarie/scontistiche elaborate al momento del transito.
- Modulazione tariffarie/scontistiche elaborate al verificarsi di determinati requisiti (ad es. origine/destinazione soggetta ad agevolazione tariffaria, passaggio con classe o tipologia di veicolo soggetta ad agevolazione tariffaria).
- Modulazioni tariffarie/scontistiche elaborate al superamento di specifiche soglie (ad es. superamento del numero di transiti minimi, oltre il quale viene riconosciuta una modulazione tariffaria su tutti i transiti effettuati in un determinato periodo temporale).

Ciò chiarito, occorre inoltre precisare che:

- (i) l'applicazione delle agevolazioni tariffarie riguarda le Concessionarie e i FdS che intendono aderirvi;
- (ii) a questo fine, le Concessionarie si avvalgono dei propri Centri Elaborazione Dati (CED) o di servizi offerti da terze parti per l'acquisizione e l'elaborazione dei dati dei transiti avvenuti presso le proprie piste di esazione (caselli) e, per quanto riguarda il SET/SIT-MP, scambiano direttamente i dati con i FdS;
- (iii) non meno importante è il ruolo attivo svolto dai FdS. L'attuale modello di servizio del SET/SIT-MP prevede, infatti, che il FdS rappresenti l'interfaccia primaria e unica verso gli utenti/clienti del servizio stesso. Questo con riferimento alle modulazioni tariffarie in termini "funzionali" si traduce come segue:
  - il FdS deve fornire ai propri utenti/clienti informazioni (norme e condizioni ed eventuale modulistica per l'adesione) relativamente alla modulazione tariffaria e rappresentare il primo livello di assistenza in caso di richieste di chiarimento;
  - il FdS deve raccogliere e mettere a disposizione delle società Concessionarie la modulistica di adesione alla modulazione tariffaria debitamente firmata dai clienti/utenti;
  - il FdS deve fornire evidenza nella fattura del proprio utente/cliente circa l'applicazione della scontistica.

In merito al ruolo di AISCAT, va poi considerato che:

- (i) AISCAT supporta le Concessionarie associate nell'armonizzazione delle iniziative volte alla definizione dei flussi di scambio dati tra Concessionarie e FdS;
- (ii) con particolare riferimento al perimetro di applicazione delle modulazioni tariffarie, AISCAT, su richiesta delle Concessionarie interessate, può assumere un ruolo tecnico-operativo che assolve con il supporto della società da essa controllata (Aiscat

Servizi S.r.l.), tramite la realizzazione di modifiche del cosiddetto Sistema di Comparto (“SdC”) di proprietà delle Concessionarie e gestito da AISCAT Servizi. Lo sviluppo del SdC è necessario per l’applicazione delle agevolazioni tariffarie che coinvolgono più Concessionarie interconnesse, poiché all’interno del SdC sono presenti i dati dei transiti di tutte le Concessionarie interconnesse;

- (iii) alcun ruolo di AISCAT è invece mai stato previsto, né richiesto nell’ambito servizio di telepedaggio nazionale (c.d. *legacy*): in quel caso è il fornitore del sistema (Telepass) ad applicare le agevolazioni, tenendo informate le Concessionarie tramite modalità di comunicazione sviluppate con le singole società;
- (iv) nel perseguimento dei propri scopi istituzionali, AISCAT può sensibilizzare le Concessionarie associate all’implementazione delle modulazioni tariffarie sulle reti autostradali dalle medesime gestite, ma non ha alcun potere di vincolare/obbligare queste ultime all’implementazione, né di sostituirsi ad esse nel processo decisionale o nella gestione operativa delle agevolazioni applicate.

All’interno del perimetro di pertinenza appena descritto, anche attraverso l’implementazione di alcuni interventi operativi sul SdC, AISCAT sta già supportando le Concessionarie nella definizione di una apposita procedura tecnico/operativa che abiliti la possibilità di fruizione anche agli utenti SET/SIT-MP delle modulazioni/agevolazioni sul pedaggio. Queste le iniziative che sono state avviate.

**(i) Interventi di natura tecnica/procedurale.**

➤ ***Adeguamento del modello di interfaccia tecnica tra Concessionarie e FdS per permettere l’applicazione degli sconti.***

Su richiesta delle Concessionarie, AISCAT e Aiscat Servizi hanno iniziato a lavorare a questo intervento a partire dall’ultimo trimestre 2021. L’adeguamento del modello di interfaccia tecnica tra Concessionarie e FdS consiste nell’aggiornamento del cosiddetto Allegato C-TA, documento che descrive il modello di *front-end* (ossia quello di interazione tra dispositivo di telepedaggio e infrastruttura di pista) e il modello di *back-office* (ossia quello di interazione tra i sistemi informativi delle Concessionarie e quello dei FdS). L’aggiornamento dell’Allegato C-TA riguarda, in particolare, il modello di *back-office* e si è reso necessario in quanto nella prima stesura dell’Allegato C-TA non erano stati introdotti i dettagli necessari per gestire le modulazioni tariffarie.

L’aggiornamento dell’Allegato C-TA è stato oggetto di discussione nell’ambito di Tavolo Tecnico cui hanno preso parte rappresentanti delle Concessionarie, di AISCAT, di Aiscat Servizi; i FdS sono stati periodicamente informati sulle evoluzioni in corso.

Di seguito si indicano i due specifici aspetti oggetto di intervento:

- Introduzione di nuovi flussi di scambio dati, il flusso *Discounted list* e il flusso *White list*, per garantire la comunicazione dell’adesione dei clienti nei casi in cui sia prevista una registrazione presso i FdS. Entrambi i flussi

avranno origine all'interno dei sistemi dei FdS (in quanto di loro pertinenza e competenza) e saranno acquisiti dai sistemi delle Concessionarie. Con il flusso *Discounted list*, il FdS potrà trasmettere alle Concessionarie la modulistica sottoscritta dall'utente/cliente per aderire alla modulazione tariffaria, mentre con il flusso *White List* il FdS potrà indicare alle concessionarie le modulazioni tariffarie attive a livello di singolo PAN (Personal Account Number);

- Modifica dei flussi di trasmissione dei dati di transito (*Billing details*) con evidenza delle quote di agevolazione da applicare da parte dei FdS. Il *Billing details* è un flusso che nasce all'interno dei sistemi delle società Concessionarie e che viene acquisito dai sistemi dei FdS.

Il processo di adeguamento del modello di interfaccia tecnica tra Concessionarie e FdS per permettere l'applicazione degli sconti in termini operativi necessita di interventi sia sui sistemi delle società Concessionarie, che all'interno dei sistemi dei FdS, i quali, oltre allo sviluppo del *software*, necessitano anche di *test* congiunti tra Concessionarie e FdS. A questo fine, le modifiche alle procedure di scambio informazioni tra Concessionarie e FdS (compresa UnipolTech S.p.A.) propedeutiche, fra l'altro, allo "sconto moto" (introduzione dei nuovi flussi di *white list* e *discounted list*) sono state ultimate da varie Concessionarie e su alcune tratte autostradali è stata avviata la fase di *test* nel mese di gennaio 2023. Le modifiche al *Billing details* sono state già condivise tra Concessionarie e FdS stessi, e permettono già l'applicazione di agevolazioni per le quali la registrazione non sia richiesta. Inoltre, in data 10.2.2023 AISCAT ha trasmesso alle Concessionarie e ai FdS il modello dell'Allegato C-TA consolidato con i lavori intercorsi fino a quella data, che si allega *sub doc. 1*, ai fini della approvazione da parte del comparto e della sua successiva formalizzazione da parte di AISCAT.

#### ➤ ***Sviluppi sul SdC.***

AISCAT, su richiesta delle Concessionarie interconnesse, si è resa disponibile, con il supporto di Aiscat Servizi, per sviluppare il SdC con l'introduzione di nuove e specifiche funzionalità relative al tema delle modulazioni tariffarie.

AISCAT e Aiscat Servizi hanno iniziato a lavorare a questo intervento durante il terzo trimestre del 2022.

Gli interventi previsti sono due:

- Introduzione di un Modulo SW per l'archiviazione e la gestione della modulistica. Questo intervento, che richiede anche l'adeguamento delle interfacce tecniche tra Concessionarie ed il SdC stesso, consentirà di centralizzare e rendere disponibile a tutte le Concessionarie interconnesse la raccolta della modulistica sottoscritta del cliente e di registrare a livello di SdC l'attivazione delle modulazioni/scontistiche sul pedaggio.

In questo modo si otterranno due benefici (con particolare riferimento a modulazioni tariffarie multi-concessionaria, come ad esempio lo Sconto Moto):

- 1) il FdS non dovrà più inviare la modulistica a tutte le società Concessionarie (basterà inviarla ad una sola concessionaria, la quale successivamente si occuperà di caricarla sul SdC);
- 2) tutte le Concessionarie interconnesse avranno accesso in *near real time* alla stessa documentazione.

Sul punto occorre aggiungere che, con le opportune configurazioni, il modulo potrà essere utilizzato per qualsiasi modulazione tariffaria e che anche le Concessionarie non interconnesse, oggi non presenti sul SdC potranno, aderendo, facilmente adottare tale soluzione.

- Sviluppo di algoritmi di calcolo per applicazione delle scontistiche. Come già anticipato, alcune modulazioni tariffarie riguardano più Concessionarie interconnesse. Per come le Concessionarie si sono organizzate a livello di Centri Elaborazioni Dati (CED), ad oggi l'unico sistema a poter centralizzare in modo naturale tutti i transiti di ingresso e di uscita sulla rete interconnessa è il SdC, che risulta quindi il sistema preferenziale per qualsiasi modulazione tariffaria su rete interconnessa per la quale si renda necessaria la raccolta dei dati di transito di più società Concessionarie e la centralizzazione dell'operazione di calcolo.

Questo è il caso specifico delle varie modulazioni oggi esistenti nell'area della Valle d'Aosta su cui AISCAT, su richiesta delle Concessionarie interconnesse (in particolar modo di Raccordo Autostradale Valle d'Aosta - RAV e Società Autostrade Valdostane - SAV che sono le concessionarie più direttamente interessate), e con il supporto della propria controllata Aiscat Servizi, ha iniziato a lavorare per sviluppare specifici moduli *software* necessari ai fini della creazione degli algoritmi di calcolo necessari all'applicazione delle scontistiche esistenti. Gli interventi in corso prevedono degli sviluppi volti alla predisposizione di moduli base per garantire la possibilità di applicazione di agevolazioni/scontistiche. Questo permetterà in futuro, laddove altre Concessionarie ne facessero richiesta, di poter gestire ulteriori agevolazioni/sconti (i.e. agevolazioni/sconti anche diversi da quello RAV-SAV), sviluppando soltanto gli algoritmi per la gestione delle specifiche modalità previste. Quanto sopra potrà essere utilizzato, ad esempio, anche per la gestione dello sconto applicato dalla Società Autostrada Tirrenica (SAT).

**(ii) Interventi di natura legale:**

- ***Definizione di uno Schema di atto aggiuntivo ai Contratti SET e SIT-MP recante la disciplina tipo da applicare per l'applicazione delle scontistiche da parte delle concessionarie.***

Lo schema di atto aggiuntivo disciplinerà i termini e le condizioni per l'applicazione di specifiche iniziative di scontistica e/o di modulazione tariffaria che una qualsiasi società Concessionaria intenda promuovere per determinate categorie di utenti che abbiano i requisiti previsti dalle iniziative stesse e siano al contempo titolari di un contratto di telepedaggio. Inoltre, lo schema definirà genericamente le modalità di adesione ad una specifica iniziativa e i compiti di Concessionarie e FdS, il tutto tenendo in considerazione che ogni singola iniziativa seguirà un suo *iter* specifico (comunicato di volta in volta dalla/e Concessionaria/e ai FdS) disciplinato tramite “Proposta di Iniziativa” contenente Norme e Condizioni dell’iniziativa e Modulo di adesione all’iniziativa (laddove necessario);

- ***Adeguamento del Protocollo di Intesa per l'estensione dello Sconto Moto agli utenti SET.***

Il Protocollo di Intesa originariamente definito nel 2017 individua le regole di base dello Sconto Moto per il Telepass nazionale, l'unico attivo all'epoca, descrivendone a titolo di esempio, le regole di adesione e di calcolo, la non cumulabilità con altri sconti, introducendo il principio di recupero della quota sconto in isoincontro per le concessionarie. Per permetterne l'estensione agli operatori di telepedaggio SET, AISCAT, in collaborazione con le Concessionarie, ha avviato un aggiornamento di tale Protocollo di Intesa, così da renderlo “neutro” rispetto alla totalità dei FdS;

- ***Predisposizione “Proposta di iniziativa” per l'applicazione dello Sconto Moto agli utenti SET,*** contenente Norme e Condizioni dell’iniziativa e Modulo di adesione all’iniziativa (anche in questo caso, così come già anticipato al punto precedente sul Protocollo di Intesa, l'intervento è necessario per omologare la modulistica rispetto a tutti i possibili FdS).

La documentazione sopra elencata oggetto dei c.d. ‘interventi legali’ è stata trasmessa da AISCAT in data 10.2.2023 alle Concessionarie e ai FdS, ai fini della approvazione da parte del comparto e della sua successiva formalizzazione da parte di AISCAT e viene allegata *sub* **docc. 2, 3 e 4.**

Come già precisato, le iniziative sopra descritte sono state avviate da AISCAT su richiesta e con il supporto delle Concessionarie e con il diretto coinvolgimento dei FdS, ma non sono state ancora ultimate, sebbene alcune di esse siano prossime al completamento (sono prossime al completamento, in particolare, le misure descritte *infra* il cui termine di implementazione è indicato al 31 marzo 2023). Per questo motivo, al solo fine di superare i rilievi mossi da codesta Spett.le Autorità nella Comunicazione di Avvio del procedimento,

ma senza riconoscimento alcuno della loro fondatezza, AISCAT, tenuto conto e nei limiti delle proprie competenze

#### PROPONE DI IMPEGNARSI

- a completare l'aggiornamento del modello di interfaccia tecnica tra Concessionarie e FdS necessario ai fini dell'applicazione degli sconti, tramite aggiornamento del cosiddetto Allegato C-TA, entro e non oltre il 31 marzo 2023;
  - a completare lo sviluppo del SdC con l'introduzione di nuove e specifiche funzionalità di archiviazione e gestione della modulistica relative alle modulazioni tariffarie per motoveicoli, entro e non oltre il 31 marzo 2023;
  - a completare lo sviluppo del SdC per la gestione delle scontistiche SAV e RAV, in particolare, con la definizione di moduli *software* necessari ai fini della creazione degli algoritmi di calcolo necessari all'applicazione delle scontistiche, entro 120 giorni dalla data di approvazione degli impegni e comunque non oltre il 30 luglio 2023;
  - a sviluppare all'interno del SdC specifici moduli per la gestione delle scontistiche SAT, in particolare, con la creazione degli algoritmi di calcolo necessari all'applicazione delle scontistiche, entro e non oltre il 27 febbraio 2024;
  - a completare le attività di **(i)** definizione di uno Schema di atto aggiuntivo ai Contratti SET e SIT-MP recante la disciplina tipo da applicare per l'applicazione delle scontistiche da parte delle concessionarie, **(ii)** adeguamento del Protocollo di Intesa per l'estensione dello Sconto Moto agli utenti SET, **(iii)** predisposizione della c.d. "Proposta di iniziativa" per l'applicazione dello Sconto Moto agli utenti SET, entro e non oltre il 31 marzo 2023;
  - a trasmettere alle Concessionarie, e per conoscenza a codesta Spettabile Autorità, non appena saranno ultimate le attività di sviluppo del SdC e di predisposizione della modulistica e documentazione descritte ai punti che precedono, entro i termini sopra indicati, atto scritto recante l'invito alle medesime Concessionarie alla relativa applicazione, sulle tratte di rispettiva competenza, con esplicita richiesta di rendere tali misure in concreto operative con immediatezza.
- **Impegno n. 2 – Risoluzione delle problematiche attinenti alle irregolarità di transito da parte di clienti dei FdS SET/SIT-MP.**

Occorre anzitutto premettere che le irregolarità di transito sono determinate dal non corretto dialogo tra l'apparato di bordo e i sistemi di rilevazione delle piste di esazione in entrata e/o uscita. Le cause che possono far scaturire questo fenomeno sono molteplici, potendo consistere:

- (i) **nel malfunzionamento dei sistemi di esazione delle Concessionarie** che impedisce il corretto completamento della transazione. In questo caso si hanno tipicamente errori ripetuti sullo stesso impianto, su numerose transazioni fino a risoluzione del problema;

- (ii) **nel malfunzionamento dell'apparato di bordo fornito dal FdS ai propri clienti:** anche in questo caso si determina un'impossibilità di avere transazioni corrette, con reiterazione di anomalie per lo stesso apparato/cliente;
- (iii) **nell'errato posizionamento dell'apparato di bordo da parte del cliente del FdS:** l'apparato deve essere posizionato al centro del parabrezza, con l'antenna rivolta verso l'alto, in caso di diverso posizionamento (ad esempio apparato tenuto nel portaoggetti o appoggiato sul cruscotto) le possibilità di errori di dialogo aumentano;
- (iv) **nella presenza nel veicolo di due apparati a bordo, dello stesso o di diverso FdS:** in questo caso si determinano interferenze che rendono molto alta la probabilità di fallimento del corretto dialogo; le criticità relative a questa casistica sono note, tanto che la legislazione in materia di telepedaggio (d.lgs. 153/2021) prevede esplicitamente che sia responsabilità dell'utente l'assicurare la presenza di un solo dispositivo a bordo del veicolo;
- (v) **nell'utilizzo, in entrata, di pista di esazione non abilitate al SET/SIT-MP:** i clienti dei FdS effettuano l'ingresso in una porta non abilitata al telepedaggio ritirando il biglietto e in uscita utilizzano invece piste dedicate al telepedaggio prive di accettatore di biglietto; l'effetto finale è di una transazione di uscita priva dei dati ingresso che determina, in modo analogo a quanto descritto per le casistiche precedenti, un'irregolarità di transito;
- (vi) **nell'utilizzo, in uscita, di pista di esazione non abilitate al SET/SIT-MP:** i clienti effettuano l'uscita in una porta non abilitata al telepedaggio dopo aver utilizzato invece una pista dedicata al telepedaggio in ingresso. In questo caso il transito non si conclude con il dispositivo di telepedaggio e, in mancanza del dato di entrata, viene applicato il pedaggio relativo alla stazione più lontana. L'esito finale, in tali casi, è l'emissione di un rapporto di mancato pagamento del pedaggio con rilevazione della targa. Nel caso di clienti di telepedaggio, qualora questi lo segnalino all'operatore della Concessionaria, il rapporto di mancato pagamento viene emesso con una condizione particolare che permette di differenziarlo e di applicare dei trattamenti preliminari prima dell'avvio del recupero del credito.

Non tutte le cause dei c.d. transiti irregolari sono, pertanto, imputabili alle Concessionarie; sono, infatti, diverse le cause che possono scaturire da problematiche riconducibili al FdS e/o al Cliente di quest'ultimo.

In questo contesto, al fine di facilitare l'introduzione a livello di comparto di una efficace risoluzione delle problematiche conseguenti le irregolarità dei transiti, AISCAT, anche attraverso il coinvolgimento della propria controllata Aiscat Servizi, a partire dal terzo trimestre 2022 si è attivata su richiesta delle Concessionarie nell'individuare una soluzione tecnica utile a risolvere le problematiche determinate dai transiti irregolari mediante l'aggiornamento del SdC. Si precisa, ancora una volta, che a questo fine che AISCAT può

svolgere una funzione di mero supporto alle Concessionarie e non può sostituirsi alle loro specifiche competenze.

In tal senso, di seguito si fornisce un riepilogo delle iniziative intraprese sul tema.

- (i) Tutte le Concessionarie autostradali hanno, sin dai primi mesi dell'anno 2022, attivato forme di recupero delle irregolarità in caso di transiti tracciati tramite apparato di bordo sia in entrata che in uscita.
- (ii) A partire dal mese di luglio 2022 sono state avviate da alcune Concessionarie autostradali attività **tese a garantire l'abbinamento di transiti rilevati in ingresso tramite targa e conclusi in uscita con apparato di bordo SET**. In questo caso, AISCAT ha da subito proposto di estendere tale iniziativa a tutte le Concessionarie (tanto che da ottobre 2022 diverse società hanno attivato servizi analoghi mentre altre stanno sviluppando le necessarie applicazioni *software*).
- (iii) Allo scopo di armonizzare e rendere più efficienti e complete le procedure in oggetto, a seguito di vari incontri tenutisi nel luglio 2022, le Concessionarie interconnesse hanno richiesto ad AISCAT e ad Aiscat Servizi di **realizzare nel SdC specifiche soluzioni *software* sostitutive ed integrative di quelle indicate al precedente punto, a beneficio del comparto autostradale interconnesso, utili a consentire l'abbinamento tramite l'utilizzo sia dei dati di transito con rilevazione dell'apparato di telepedaggio che quelli rilevati tramite targa, sia in ingresso che in uscita.**

Con riferimento all'iniziativa descritta al punto (iii) che precede, occorre precisare che nell'ambito del SdC, che già contiene i dati dei transiti di tutte le Concessionarie interconnesse aderenti, corredati del codice identificativo dell'apparato di telepedaggio, a far data dal mese di ottobre 2022 è stato avviato lo sviluppo di nuove funzionalità finalizzate:

- alla raccolta delle *White List* prodotte dai FdS, che contengono i dati degli apparati e della targa ad essi collegata;
- all'acquisizione dei dati delle targhe relative ai transiti irregolari di entrata e di uscita potenzialmente associabili a clienti che utilizzano sistemi di Telepedaggio SET/SIT-MP;
- allo sviluppo dell'algoritmo che, previo accesso alle *White List* e sulla base delle regole di validazione previste permette, dove possibile, l'abbinamento delle entrate e delle uscite e la definizione del pedaggio dovuto;
- alla messa a disposizione dei dati relativi ai transiti irregolari così rielaborati alle Concessionarie interconnesse aderenti, che le utilizzeranno nell'ambito dei vigenti flussi di scambio dati con il FdS, per l'addebito al cliente del pedaggio relativo al transito come ricostruito. Lo sviluppo di tali funzionalità consentirà una riduzione degli errati transiti, limitando le ricadute operative verso i sistemi di *back-office* dei FdS e delle Concessionarie e riducendo i problemi al cliente

finale. La fornitura del flusso *White List* da parte del FdS è condizione necessaria per l'attivazione della soluzione sopra descritta.

- (iv) Su richiesta delle Concessionarie, AISCAT e Aiscat Servizi hanno inoltre predisposto una modifica all'Allegato G del c.d. Schema di Contratto Tipo, estendendo da 6 mesi a 11 mesi il termine massimo entro cui le Concessionarie possono trasmettere ai FdS, tramite i c.d. *Billing Details*, i dati relativi ai transiti (*i.e.* le segnalazioni delle anomalie di transito per poter ottenere le rettifiche di addebiti già effettuati, con emissione di un rimborso verso il cliente utilizzatore del servizio e corrispondente storno della quota nei confronti del FdS). La proposta di modifica, che si allega *sub doc. 5*, è stata sottoposta a Concessionarie e FdS in data 10.2.2023.

AISCAT, consapevole che la soluzione della problematica inerente ai c.d. transiti irregolari presenta una notevole complessità, ritiene che i risultati dei vari interventi vadano costantemente monitorati.

Come già precisato, le iniziative sopra descritte sono state avviate da AISCAT con il supporto delle Concessionarie e il coinvolgimento dei FdS, ma non sono state ancora ultimate, sebbene alcune di esse siano prossime al completamento (sono prossime al completamento, in particolare, le misure descritte *infra* il cui termine di implementazione è indicato al 31 marzo 2023). Per questo motivo, al solo fine di superare i rilievi mossi da codesta Spett.le Autorità nella Comunicazione di Avvio del procedimento, ma senza riconoscimento alcuno della loro fondatezza, AISCAT, tenuto conto e nei limiti delle proprie competenze:

#### PROPONE DI IMPEGNARSI

- a completare le attività di sviluppo del *software* del SdC per il sistema interconnesso che permettano (i) l'abbinamento tramite l'utilizzo sia dei dati di transito con rilevazione dell'apparato di telepedaggio che quelli rilevati tramite targa, sia in ingresso che in uscita, e (ii) la messa a disposizione delle Concessionarie per la relativa fase di *test*, entro e non oltre il 31 marzo 2023;
- a trasmettere alle Concessionarie, e a questa Spettabile Autorità per conoscenza, non appena saranno ultimate le attività di sviluppo del *software* del SdC descritte al precedente punto, entro e non oltre il suddetto termine del 31 marzo 2023, atto recante l'invito alle medesime Concessionarie alla relativa applicazione, sulle tratte di rispettiva competenza, con esplicita richiesta di renderlo in concreto operativo con immediatezza;
- a completare l'aggiornamento dell'Allegato G allo Schema di Contratto Tipo tra Concessionarie e FdS estendendo da 6 mesi a 11 mesi il termine per la trasmissione dei c.d. *Billing Details*, entro e non oltre il 31 marzo 2023;
- a invitare le Concessionarie associate a regolarizzare le posizioni pendenti con i FdS dovute alle irregolarità di transito relative agli anni 2022-2023;

- a convocare, entro 15 giorni dalla data di approvazione degli impegni, un tavolo tra le Concessionarie, i FdS ed AISCAT, volto ad analizzare periodicamente e per un periodo di due anni decorrente dalla data di approvazione degli impegni, l'impatto prodotto dalle misure sopra illustrate e, in particolar modo, a valutarne l'efficacia ai fini della soluzione delle cause che determinano le anomalie in modo da proporre opportune azioni volte alla diminuzione di tali casistiche anche, se necessario, tramite forme di comunicazione alla clientela; nonché a verificare la qualità del processo di abbinamento delle irregolarità e di certificazione del pedaggio per individuare eventuali azioni di ulteriore miglioramento delle soluzioni.

**- Impegno n. 3 - Segnaletica autostradale inerente al servizio di telepedaggio e varchi.**

Con l'avvio in operatività dei primi fornitori SET lungo la rete autostradale, il comparto autostradale ha provveduto a elaborare una revisione della segnaletica afferente al telepedaggio e dei varchi in modo da renderle coerenti con la nuova realtà del mercato. Tale attività è stata pressoché ultimata da quasi tutte le Concessionarie che hanno attivato il servizio SET/SIT-MP ed entro il primo trimestre dell'anno corrente (considerando le tempistiche tecniche necessarie per le procedure di approvvigionamento materiali e relativi lavori di installazione) è previsto il completamento sulla quasi totalità della rete autostradale a pedaggio. I casi residui, per quanto consta ad AISCAT, riguarderanno solo un esiguo numero di situazioni particolari legate a fattispecie in cui sono in corso lavorazioni strutturali nei caselli.

Premesso quanto sopra, tenuto conto e nei limiti delle proprie competenze, che non le consentono di intervenire in via diretta sulla gestione delle tratte autostradali gestite dalle Concessionarie, al solo fine di superare i rilievi mossi da codesta Spett.le Autorità nella Comunicazione di Avvio del Procedimento, ma senza riconoscimento alcuno della loro fondatezza, AISCAT:

**PROPONE DI IMPEGNARSI**

- a effettuare una ricognizione di settore per accertare l'attuale stato ed i progressi raggiunti nell'aggiornamento di varchi e segnaletica inerente al telepedaggio sulle tratte di competenza di ogni società concessionaria a pedaggio;
- all'esito della ricognizione, a invitare le Concessionarie associate, nei limiti della propria competenza: **a)** al rapido completamento delle installazioni che ancora risultino mancanti; **b)** a comunicare alla medesima Associazione il termine entro cui le operazioni di completamento saranno ultimate;
- a comunicare i risultati della verifica a codesta Spett.le Autorità entro 45 giorni dalla data di approvazione degli Impegni.

**- Impegno n. 4 - Revisione dello schema di contratto tra Concessionarie e FdS.**

In via preliminare, occorre precisare che lo Schema di Contratto Tipo predisposto dal comparto autostradale, con il supporto di AISCAT, rappresenta unicamente un modello non vincolante per Concessionarie e FdS, la cui stipulazione è rimessa alla libera contrattazione di tali soggetti, i quali possono negoziare le singole clausole a seconda delle proprie specifiche esigenze. A conferma, si evidenzia che delle clausole contrattuali oggetto dei rilievi di codesta Spett.le Autorità, soltanto gli articoli 20.1 e 23.3 (su cui si vedrà meglio *infra*) figurano nello Schema di Contratto Tipo predisposto con il supporto di AISCAT, il quale, al contrario, non contiene alcuna indicazione in ordine all'importo massimo della garanzia (art. 9.2), né alcuna clausola di “parità di trattamento” in ordine alle commissioni applicate alle concessionarie da parte del FdS (art. 11.1 o 11.7 in alcuni contratti delle Concessionarie).

In merito alle clausole oggetto dei rilievi, si precisa quanto segue:

- (i) **art. 9:** l'obbligo di prestare una garanzia a favore della Concessionaria da parte dei FdS è previsto dall'All. II al Regolamento di esecuzione della Direttiva n. 2019/520/UE, che al punto 1.1 stabilisce che «*La sezione dedicata alle condizioni commerciali deve comprendere almeno i seguenti elementi applicabili ai fornitori del S.E.T.: (...) c) i requisiti applicabili riguardo a una garanzia bancaria o a uno strumento finanziario equivalente, che non possono superare l'importo medio mensile delle transazioni di pedaggio versato dal fornitore del S.E.T. per il settore sottoposto a pedaggio. Tale importo deve essere determinato sulla base dell'importo totale delle transazioni di pedaggio pagato l'anno precedente dal fornitore del S.E.T. per il settore sottoposto a pedaggio. Nel caso di nuovi fornitori del S.E.T. e nuovi settori sottoposti a pedaggio, l'importo deve essere basato sulla media prevista delle transazioni di pedaggio pagabili dal fornitore del S.E.T. per il settore sottoposto a pedaggio nel periodo di fatturazione, sulla base del numero di contratti e del pedaggio medio per contratto previsti nel piano commerciale del fornitore del S.E.T. per lo specifico settore sottoposto a pedaggio*». Alcuni contratti in essere delle Concessionarie hanno previsto che l'importo garantito tramite fideiussione sia fissato sul valore corrispondente ad 1 mese moltiplicato per 2. L'indicazione di tale moltiplicatore non è presente nello Schema di Contratto Tipo;
- (ii) **art. 20.1:** la *ratio* che sorregge tale clausola contrattuale risiede nell'impedire che, attraverso la cessione d'azienda o di ramo d'azienda, il FdS possa trasferire il contratto a soggetti privi dei requisiti tecnico-economici necessari ai fini dell'accreditamento;
- (iii) **art. 23.2:** la *ratio* della presenza di tale previsione contrattuale risiede nel fatto che le concessionarie facenti parte della rete autostradale interconnessa effettuano l'esazione del pedaggio, le une per conto delle altre, in virtù di un apposito rapporto giuridico derivante dalla sottoscrizione della “*Convenzione per la gestione interconnessa della rete autostradale sud-nord occidentale e nord orientale*” (“**Convenzione di Interconnessione**”), atto formalmente approvato anche dalla struttura di vigilanza sulle concessioni autostradali dell'ente concedente .

Il sistema di esazione “interconnesso” è stato realizzato in attuazione dell’art. 14 della Legge n. 531 del 12 agosto 1982, che ha previsto la promozione di *«iniziative atte a conseguire al più presto l’unificazione degli attuali sistemi di esazione dei pedaggi, da parte delle società concessionarie interessate, allo scopo di assicurare, nel quadro di una organica e funzionale gestione della intera rete autostradale, la interconnessione diretta tra le diverse autostrade e tratti autostradali, con la conseguente eliminazione di barriere intermedie, per un costante adeguato miglioramento del servizio reso alla utenza»*. In attuazione di tale norma il comparto ha quindi provveduto a fornirsi di apposita regolazione – tramite la Convenzione di Interconnessione – che consentisse di utilizzare su tutta la rete interconnessa un sistema automatizzato per il rilevamento dei transiti e l’esazione dei conseguenti pedaggi, nonché desse la possibilità di effettuare nell’ambito della rete stessa qualsiasi percorso senza necessità di soste per l’utenza presso barriere intermedie diaframmanti le singole competenze territoriali. Il sistema appena descritto doveva nello stesso tempo permettere la corretta ripartizione e il riconoscimento dei pedaggi di competenza di ciascuna concessionaria.

In questo contesto, l’interruzione del servizio di anche una soltanto delle Concessionarie interconnesse comporterebbe l’interruzione della funzionalità del sistema di esazione comune di comparto, con rilevanti criticità di natura tecnica, giuridica e commerciale, con potenziali problemi di sicurezza e con la necessità di porre in essere sistemi alternativi “degradati” di esazione estremamente più lunghi ed onerosi, a tutto svantaggio anche degli utenti e in difformità con i principi sanciti dalla menzionata legge n. 531/1982.

La clausola prevista nell’articolo 23 dello Schema di Contratto SET/SIT-MP, pertanto, è necessaria ad assicurare senza soluzione di continuità il funzionamento del servizio di telepedaggio sulla intera rete interconnessa in condizioni di sicurezza.

Si precisa, per completezza, che l’ipotesi di recesso a catena ivi disciplinata a tutt’oggi non si è mai verificata.

Ciò premesso, AISCAT propone di impegnarsi a predisporre e a sottoporre alle Concessionarie associate una revisione dello Schema di Contratto Tipo che abbia ad oggetto la clausola relativa al divieto di cessione del contratto da parte del *Service Provider* (articolo 20.1), quella concernente la facoltà per le concessionarie di risolvere il rapporto in caso di avvenuto recesso dall’analogo contratto da parte di un’altra concessionaria gestore di tratte appartenenti alla rete autostradale interconnessa (articolo 23.2), quella riferita alla garanzia che il FdS deve prestare alla Concessionaria (art. 9.1).

- (i) La modifica all’art. 9.1 verrebbe apportata prevedendo che possa essere prestata fideiussione, a prima richiesta e senza eccezioni, da primario istituto bancario o assicurativo.
- (ii) La modifica dell’art. 20.1 consisterebbe nella sostituzione della attuale previsione, che vieta in assoluto la cessione del contratto, con altra previsione che autorizzi tale

operazione e che, in particolare, riconosca il diritto di cessione del contratto da parte di un FdS in favore di un soggetto in possesso di certificazione SET regolarmente rilasciata dal proprio organismo nazionale a ciò deputato (nel caso di contratto riguardante il SET), ovvero possieda requisiti e capacità finanziarie, tecniche ed organizzative analoghe o superiori a quelle in possesso del cedente.

- (iii) La modifica all'art. 23.2 verrebbe apportata sostituendo l'attuale previsione che, *«in caso di cessazione comunque intervenuta di uno o più contratti di pari oggetto del presente stipulati dalla Società con le Concessionarie di cui all'Allegato E»*, conferisce alla Concessionaria *«la facoltà di recesso dal presente Contratto, senza che a fronte di tale recesso possa essere richiesto dalla Società il pagamento di alcun indennizzo dandone comunicazione alla Società con raccomandata a/r con un preavviso di 60 (sessanta) giorni calendariali»*, con una diversa previsione contenente una clausola risolutiva espressa. In base alla nuova clausola, quindi, il contratto tra Concessionaria interconnessa e FdS si risolverebbe di diritto nell'ipotesi in cui analogo contratto tra altra concessionaria interconnessa e il medesimo FdS sia oggetto di risoluzione o ne cessino gli effetti (ad esempio per mancato esercizio del diritto di rinnovo).

La modifica chiarirebbe la portata precettiva dell'art. 23.2 e sarebbe coerente con la necessità di assicurare senza soluzione di continuità il funzionamento di telepedaggio sulla intera rete interconnessa in condizioni di sicurezza.

In coerenza con la modifica all'art. 23.2 appena descritta, e al fine di evitare che la condizione risolutiva ivi apposta possa essere qualificata come “meramente potestativa”, AISCAT propone anche di modificare l'art. 10.1 con l'eliminazione della facoltà di disdetta anticipata del Contratto attualmente prevista a favore di entrambe le parti.

Ribadita la non vincolatività dello Schema di Contratto Tipo, la cui definizione è rimessa alla libera negoziazione delle parti, al solo fine di superare i rilievi mossi da codesta Spett.le Autorità nella Comunicazione di Avvio del Procedimento, ma senza riconoscimento alcuno della loro fondatezza, AISCAT, tenuto conto e nei limiti delle proprie competenze:

#### **PROPONE DI IMPEGNARSI**

- a predisporre e a sottoporre alle Concessionarie, entro il termine di 30 giorni decorrente dalla approvazione degli Impegni, una proposta di modifica dello Schema di Contratto Tipo con:
  - (i) integrazione dell'art. 9.1 con la previsione per cui la fideiussione, a prima richiesta e senza eccezioni, possa essere rilasciata anche da un primario istituto assicurativo;
  - (ii) eliminazione del divieto di cessione del contratto da parte del FdS (art. 20.1) e inserimento di una clausola che ne consenta la cessione a soggetti terzi, purché in possesso: o di certificazione SET regolarmente rilasciata dal proprio

organismo nazionale a ciò deputato (nel caso di contratto riguardante il SET); o dei requisiti e delle capacità finanziarie, tecniche ed organizzative analoghe o superiori a quelle del cedente (nel caso di contratto riguardante il SIT-MP);

- (iii) revisione dell'art. 23.2 sul c.d. "recesso a catena" e sua modifica con la previsione di una clausola risolutiva espressa, in base alla quale il contratto tra Concessionaria interconnessa e FdS si risolve di diritto nell'ipotesi in cui analogo contratto tra altra Concessionaria interconnessa e il medesimo FdS sia oggetto di risoluzione o ne cessino gli effetti;
- (iv) modifica dell'art. 10.1 con eliminazione della parte di tale clausola che fa «*salva la facoltà di disdetta di ciascuna delle Parti da esercitarsi con raccomandata a/r con preavviso di 6 (sei) mesi rispetto alla data naturale di scadenza*».

**- Impegno n. 5 - Estensione a nuovi apparati Telepass per il telepedaggio nazionale un adeguato processo di certificazione.**

Il sistema di telepedaggio nazionale non prevede attualmente una procedura di accreditamento degli apparati di telepedaggio circolanti.

Al fine di superare i rilievi contenuti nella Comunicazione di Avvio, e senza che questo possa implicare riconoscimento alcuno della loro fondatezza, AISCAT è disponibile a elaborare e a presentare alle concessionarie una apposita procedura volta all'accREDITAMENTO tecnico dei nuovi apparati per il telepedaggio nazionale che Telepass dovesse immettere sul mercato.

La procedura che si propone di sviluppare sarà simile a quella applicata per nuovi apparati o per l'evoluzione degli apparati già circolanti immessi dai Fornitori del Servizio SET/SIT-MP già operanti nella rete italiana.

La procedura dovrà, pertanto, prevedere una fase preliminare di certificazione degli apparati da parte di un organismo notificato, a carico di Aiscat Servizi. In base all'esito di tale analisi verranno decisi i successivi passi di accreditamento:

- (i) in presenza di nuovi apparati o di modifiche ai protocolli di comunicazione con le apparecchiature di pista, verrà attivata una fase di Verifica di Conformità del Corretto Funzionamento (VCCF) consistente in prove in campo con transiti su piste di esazione di tutte le società concessionarie. Aiscat effettuerà la raccolta degli esiti delle prove effettuate dalle concessionarie e, in caso positivo, darà avvio alla successiva fase di Verifica di Regolare Servizio (VRS) consistente nella distribuzione di un numero limitato di apparati ai clienti per verifica di piena funzionalità per un periodo minimo di tre mesi;
- (ii) in caso apparati già circolanti che non presentino modifiche ai protocolli di comunicazione con le apparecchiature di pista, si attiverà direttamente una procedura di VRS semplificata (come applicata anche ai FdS SET/SIT-MP) che prevede la

circolazione di un numero limitato dei nuovi apparati per un periodo di circa un mese senza necessità preliminare della fase di VCCF.

Premesso quanto sopra, al solo fine di superare i rilievi mossi nella Comunicazione di Avvio del Procedimento, ma senza riconoscimento alcuno della loro fondatezza, AISCAT, tenuto conto e nei limiti delle proprie competenze:

#### **PROPONE DI IMPEGNARSI**

- a predisporre e a mettere a disposizione di tutte le Concessionarie, ai fini della successiva applicazione da parte di queste ultime, una procedura di accreditamento tecnico che troverà applicazione ai nuovi apparati per il telepedaggio nazionale che l'operatore Telepass immetterà sul mercato e in caso di modifiche ai protocolli di comunicazione con le apparecchiature di pista. L'impegno sarà attuato da AISCAT entro 90 giorni dalla data di approvazione degli Impegni da parte dell'AGCM. La procedura sarà omologa a quella applicata per i nuovi apparati o per l'evoluzione degli apparati già circolanti immessi dai FdS SET/SIT-MP già operanti nella rete italiana;
- a trasmettere alle Concessionarie, e per conoscenza a Codesta Spettabile Autorità, contestualmente all'invio della procedura di cui al precedente punto entro il termine di 90 giorni sopra indicato, atto scritto recante l'invito alle medesime Concessionarie alla relativa applicazione, sulle tratte di rispettiva competenza della rete interconnessa, con esplicita richiesta di rendere la procedura in concreto operativa entro e non oltre 6 mesi dalla data di approvazione degli Impegni.

#### **- Impegno n. 6 – Estensione del SIT ai mezzi leggeri.**

Il sistema SIT-MP è stato introdotto per facilitare l'accesso dei FdS al sistema autostradale italiano dei FdS allora attivi (interessati alla clientela mezzi pesanti) in un momento storico nel quale il SET, sebbene formalmente esistente, prevedeva dei vincoli di ordine tecnico e amministrativo che lo rendevano, di fatto, non praticabile in quanto particolarmente oneroso.

In origine, infatti, l'accreditamento SET obbligava i FdS alla registrazione nello Stato europeo dove avevano sede legale, alla fornitura ai propri clienti di un apparato di bordo con tecnologia DSRC ETSI + DSRC CEN + localizzazione satellitare, e ad assicurare la copertura del servizio in tutti gli Stati membri (Direttiva 2004/52/CE e dalla successiva Decisione 2009/750/CE).

La Direttiva 2019/520/UE, invece, ha ridotto a quattro il numero di Stati membri in cui gli FdS devono essere accreditati e consentito, solo per i veicoli leggeri e fino al 2027, l'utilizzo della sola tecnologia DSRC.

In questo diverso contesto nel mercato italiano sono presenti due FdS (AXXES e UNIPOLTECH) che sono già operanti sulla rete autostradale come operatori SET, potendo quindi fornire il servizio sia con mezzi pesanti che con quelli leggeri. Vi sono altri operatori (AXXES, UNIPOLTECH e DKV) accreditati a operare nel sistema SIT-MP. Ve

ne sono altri ancora (DKV, TELEPASS, TOLLTICKET) che hanno in fase di ultimazione le procedure di accreditamento SET.

Tuttavia, al fine di superare i rilievi contenuti nella Comunicazione di Avvio, e senza che questo possa implicare riconoscimento alcuno della loro fondatezza, AISCAT è disponibile a proseguire nelle interlocuzioni con le società concessionarie ai fini dell'estensione del SIT-MP anche ai veicoli leggeri, come discusso nel Consiglio Direttivo del 14 febbraio u.s.

Premesso quanto sopra, al solo fine di superare i rilievi mossi nella Comunicazione di Avvio del Procedimento, ma senza riconoscimento alcuno della loro fondatezza, AISCAT, tenuto conto e nei limiti delle proprie competenze:

#### **PROPONE DI IMPEGNARSI**

- a trasmettere alle Concessionarie, entro 45 giorni dalla data di approvazione degli Impegni, una procedura per l'estensione del SIT anche ai veicoli leggeri, ai fini della successiva applicazione da parte delle medesime Concessionarie, eliminando la distinzione contrattuale tra MP e ML e prevedendo che nell'ambito del medesimo contratto tra concessionarie e FdS possano essere gestiti sia veicoli leggeri che veicoli pesanti.

Tale documento conterrà le seguenti misure:

- l'accREDITamento al SIT-ML sarà automatico per i FdS con gli apparati di bordo già accREDITati SIT-MP, ferma restando la necessità di adeguamento del contratto in essere con le Concessionarie;
  - gli operatori non accREDITati saranno sottoposti a una procedura analoga a quella attualmente prevista per il SIT-MP;
- a trasmettere alle Concessionarie, e per conoscenza a Codesta Spettabile Autorità, contestualmente all'invio del documento di cui al precedente punto entro il termine di 45 giorni sopra indicato, atto scritto recante l'invito alle medesime Concessionarie alla relativa applicazione, sulle tratte di rispettiva competenza della rete interconnessa, con esplicita richiesta di rendere l'estensione del SIT anche ai veicoli leggeri in concreto operativa entro e non oltre 6 mesi dalla data di approvazione degli Impegni.

\*\*\*

#### **6. Considerazioni circa l'idoneità degli impegni a far venire meno i profili anticoncorrenziali oggetto dell'istruttoria**

Ferma restando la piena liceità delle proprie condotte, AISCAT ritiene che il *set* di impegni prospettati sia pienamente idoneo non solamente a risolvere le preoccupazioni concorrenziali che hanno dato origine al caso di specie, ma anche ad evitare che possano verificarsi in futuro situazioni analoghe a quelle descritte nell'avvio dell'istruttoria.

Più in particolare:

- con l'**Impegno 1** AISCAT si impegna a fornire supporto alle Concessionarie nell'elaborazione di soluzioni tecniche che consentano di accordare le agevolazioni tariffarie applicate dalle medesime Concessionarie anche agli utenti di FdS SET/SIT-MP. Nello specifico, nei limiti delle competenze di AISCAT, l'aggiornamento dell'Allegato C-TA, la predisposizione di una modulistica uniforme per l'applicazione degli sconti e la realizzazione di modifiche al SdC (contenente i dati di transito di tutte le Concessionarie interconnesse e dunque necessario per l'applicazione delle agevolazioni tariffarie che coinvolgono più Concessionarie) consentiranno una gestione comune dei flussi di scambio dati tra Concessionarie e FdS, permettendo a tutti i FdS di aderire agli sconti sulle tariffe applicati dalle Concessionarie. L'Impegno 1 consentirà, quindi, alle Concessionarie l'implementazione degli sconti sulle tratte autostradali dalle medesime gestite. L'Impegno 1 è dunque idoneo a superare i rilievi sollevati da questa Autorità con riferimento all'asserita preclusione del SET-SIT-MP rispetto alla possibilità di accordare agevolazioni tariffarie all'utenza (§ 28-30 della Comunicazione di Avvio).
  
- Con l'**Impegno 2** AISCAT si impegna a fornire supporto alle Concessionarie aderenti al SdC nell'individuazione di soluzioni tecniche utili a risolvere le problematiche attinenti alle irregolarità di transito da parte di clienti dei FdS SET/SIT-MP. Nello specifico, il completamento dell'aggiornamento del SdC permetterà, per le tratte autostradali interconnesse, l'abbinamento delle irregolarità tramite l'utilizzo sia dei dati di transito con rilevazione dell'apparato di telepedaggio che quelli rilevati tramite targa, sia in ingresso che in uscita, anche per i FdS. Oltre a questo, la modifica dell'Allegato G relativa al termine di segnalazione delle anomalie di transito alle concessionarie (di cui AISCAT propone l'estensione da 6 a 11 mesi), ove applicato dalle Concessionarie, garantirà ai FdS un tempo sufficiente a contestare le fatture emesse relativamente a transiti irregolari effettuati dai propri clienti. L'Impegno 2 è dunque idoneo, nei limiti di quanto di competenza di AISCAT, a superare il rilievo mosso da questa Autorità in ordine all'asserito diverso trattamento dei c.d. errati transiti per i FdS SET/SIT-MP (§ 31-33 della Comunicazione di avvio)
  
- Con l'**Impegno 3** AISCAT, nei limiti delle proprie competenze e fermo rimanendo che alla data di presentazione dei presenti Impegni la quasi totalità della cartellonistica e dei varchi della rete interconnessa risulta aggiornata, si impegna a sollecitare le Concessionarie associate ancora inadempienti al rapido completamento delle installazioni che risultino mancanti e a provvedere ad un monitoraggio quadrimestrale dello stato di avanzamento dell'adeguamento della segnaletica. L'Impegno 3 è dunque idoneo, per quanto di competenza di AISCAT, al superamento del rilievo mosso da questa Autorità in relazione all'adeguamento della cartellonistica (§ 34-36 della Comunicazione di Avvio).
  
- Con l'**Impegno 4** AISCAT, ferma rimanendo la non vincolatività dello Schema di Contratto Tipo, si impegna a proporre alle Concessionarie associate la modifica di alcune clausole contrattuali oggetto di rilievo da parte di questa Autorità, nei limiti di

quelle effettivamente presenti nello Schema di Contratto Tipo. In particolare, (i) con la modifica dell'art. 20.1 si consente la cessione del Contratto ad un soggetto in possesso di adeguati requisiti, (ii) con la modifica dell'art. 23.2 si individua una clausola risolutiva espressa del Contratto dovuta a ragioni tecniche legate all'interconnessione della rete, eliminando qualsiasi arbitrio delle Concessionarie nell'esercizio del c.d. recesso a catena (iii) con la modifica dell'art. 10.1, coerentemente con la modifica dell'art. 23.2, si elimina la possibilità per Concessionarie e FdS di disdire anticipatamente il Contratto e (iv) con la modifica dell'art. 9.1 si consente la prestazione di garanzia fideiussoria rilasciata anche da primario Istituto Assicurativo. L'Impegno 4 è dunque idoneo a superare i rilievi di questa Autorità in ordine alla asserita onerosità delle previsioni contenute nelle clausole dello Schema di Contratto Tipo (§ 23-27 della Comunicazione di Avvio).

- Con gli **Impegni 5 e 6** AISCAT, nei limiti delle proprie competenze, si impegna a sottoporre alle Concessionarie associate una procedura volta all'accreditamento tecnico dei nuovi apparati per il telepedaggio nazionale (*Legacy*) che l'operatore Telepass dovesse immettere sul mercato, nonché una procedura utile a estendere l'utilizzo del SIT anche ai veicoli leggeri, eliminando la distinzione contrattuale tra MP e ML e prevedendo la possibilità che nell'ambito del medesimo contratto tra concessionarie e FdS possano essere gestiti sia veicoli leggeri che veicoli pesanti. In questo modo, Telepass potrebbe essere sottoposto – come lo è attualmente con riferimento al sistema SET – a una procedura analoga a quella cui devono sottoporsi i nuovi FdS che intendano operare nel mercato e, grazie all'estensione del SIT anche ai veicoli leggeri, gli altri FdS, al pari di Telepass, potrebbero offrire il proprio servizio in Italia anche ai mezzi leggeri senza il vincolo dell'accreditamento in almeno 4 stati europei con l'utilizzo della sola tecnologia DSRC. Non residuerebbe, pertanto, alcun ulteriore asserito profilo di disparità di trattamento dei nuovi FdS rispetto a Telepass e sarebbe altresì superato il rilievo mosso da questa Autorità in ordine alla presunta chiusura del sistema nazionale di Telepedaggio (§ 17-21 della Comunicazione di Avvio).

\*\*\*

## 7. Conclusioni.

L'attuazione degli Impegni sopra delineati consente indubbiamente di rimuovere le preoccupazioni concorrenziali che emergono dalla Comunicazione di Avvio, dimostrano lo spirito collaborativo della Società e sono idonei a prevenire contrasti simili a quelli che hanno dato origine all'istruttoria in futuro.

\*\*\*