

A391 - SERVIZI DI SOCCORSO AUTOSTRADALE

Provvedimento n. 17328

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO
NELLE SUE ADUNANZE del 20 settembre 2007;

SENTITI il Relatore Professor Piero Barucci;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTO l'articolo 81 del Trattato CE;

Visto il Regolamento del Consiglio n. 1/2003 del 16 dicembre 2002;

VISTO le segnalazioni pervenute in data 13 e 19 giugno 2006 e ulteriormente integrate in data 26 giugno 2007;

VISTI gli atti del procedimento;

I. LE PARTI

Strada dei Parchi S.p.A. è una società controllata da Autostrade per l'Italia S.p.A. e concessionaria dal 1° gennaio 2003 delle autostrade Roma-L'Aquila-Teramo e Torano-Pescara. La concessione delle due arterie autostradali è stata aggiudicata nel 2001 alla nuova società, a seguito della gara bandita dalla società ANAS S.p.A., e si estende fino al 2009.

Società Autostrada Tirrenica S.p.A. è una società controllata da Autostrade per l'Italia S.p.A., titolare della concessione dell'intera direttrice Livorno-Civitavecchia, e attualmente gestisce la tratta Livorno-Rosignano.

ANAS S.p.A. (di seguito, ANAS), è il gestore della rete stradale e autostradale italiana di interesse nazionale. E' sottoposta al controllo, alla vigilanza tecnica e operativa del Ministero delle Infrastrutture. E' una Società per Azioni il cui socio unico è il Ministero dell'Economia e delle Finanze. ANAS controlla e gestisce direttamente 26.000 chilometri tra strade ed autostrade. In particolare, ANAS gestisce in proprio una parte consistente del mercato autostradale italiano, nella quale è ricompreso il Raccordo Salerno Avellino e il Raccordo A16 – Benevento.

Europ Assistance Vai S.p.A. (di seguito, VAI) è una società controllata dal gruppo assicurativo Europ Assistance Italia S.p.A., autorizzata al soccorso stradale sia su viabilità ordinaria che su tutta la rete autostradale italiana. Costituita per sviluppare assistenza completa su strada, grazie ad una rete capillare di officine convenzionate su tutte le concessioni comprese all'interno della rete autostradale, fornisce soccorso per autovetture e mezzi commerciali ai clienti, e a pagamento anche a terzi.

ACI Global S.p.A. (di seguito, ACI) è una società controllata dal gruppo ACI S.p.A. il cui *core business* è rappresentato dall'assistenza tecnica ai veicoli e l'assistenza sanitaria alla persona su tutte le strade e le autostrade italiane.

II. LE SEGNALAZIONI E LE INFORMAZIONI ASSUNTE

In data 13 e 19 giugno 2006, sono pervenute all'Autorità due segnalazioni, successivamente integrate in data 26 giugno 2007, da parte di ACI e VAI, nelle quali si lamenta la natura anticoncorrenziale dei comportamenti adottati dalle società Strada dei Parchi S.p.A. (di seguito, SP), Società Autostrada Tirrenica S.p.A. (di seguito, SAT) ed ANAS concessionari autostradali rispettivamente per le tratte A24, A25, Raccordo autostradale Salerno Avellino e per il Raccordo autostradale A16 – Benevento;

I comportamenti segnalati consisterebbero nell'applicazione da parte di SP e SAT, responsabili in base alla convenzione stipulata con ANAS dell'organizzazione e gestione del servizio di soccorso meccanico autostradale (di seguito, anche, SSM) sulle tratte autostradali gestite in concessione, nonché da parte della stessa ANAS sulle tratte direttamente gestite (tra cui è ricompreso Raccordo autostradale Salerno Avellino e per il Raccordo autostradale A16 – Benevento), di un aumento asseritamente ingiustificato del contributo spese per l'attività della sala radio operativa che viene richiesto alle organizzazioni di soccorso per lo svolgimento del servizio, tra cui le società segnalanti.

Nei fatti, risulta che ANAS e SP hanno effettivamente applicato alle nuove convenzioni in vigore dal 2006 l'aumento del contributo per la sala radio, passando da una precedente richiesta di 3 euro + IVA ad un contributo di 7,5 euro + IVA per ogni soccorso effettuato.

Anche SAT dopo aver inizialmente accordato il mantenimento dell'entità del corrispettivo nei limiti di 3 euro + IVA fino al 30 aprile 2007, ha proceduto ad applicare un incremento graduale nei mesi successivi fino a raggiungimento dell'importo di 7,5 euro + IVA. Successivamente, ha invece rivisto la propria posizione richiedendo, per il 2007, alle

organizzazioni di soccorso una quota fissa pari a 700 euro + IVA per ogni officina, convenzionata o di proprietà dell'operatore di soccorso oltre ad un contributo di sala radio pari a 4 euro + IVA per ogni soccorso effettuato¹. Le concessionarie autostradali interessate hanno evidenziato che l'incremento del corrispettivo richiesto è determinato dall'esigenza di coprire i costi effettivi sostenuti dalla concessionaria autostradale per la gestione della sala radio e dal confronto di mercato con l'operatore di soccorso autostradale SPS S.A. S.p.A. che ha ritenuto sostenibile e condivisibile il nuovo maggiore aumento.

III. IL QUADRO DI RIFERIMENTO: IL SETTORE AUTOSTRADALE ED I SERVIZI DI SOCCORSO MECCANICO AUTOSTRADALE (SSM)

La rete autostradale italiana fa interamente capo all'ANAS, il quale ne affida in larga misura la costruzione e la gestione a società concessionarie mediante apposite convenzioni che fissano la durata dell'esercizio, i diritti e gli obblighi delle concessionarie, nonché i criteri per l'adeguamento delle tariffe.

Le convenzioni con cui viene affidata la gestione delle tratte autostradali contengono previsioni pressoché analoghe e la gestione complessiva della rete autostradale italiana è disciplinata da un quadro regolamentare unico sull'intero territorio nazionale e differenziato rispetto a quello vigente in altri Paesi.

La gestione della rete autostradale comprende tutte le attività atte a garantire la sicurezza sulla rete autostradale gestita, il controllo e l'assistenza al traffico, l'esazione di pedaggi, l'informazione, nonché tutti gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, di ampliamento ed ammodernamento delle infrastrutture, ecc..

Oltre alla gestione della rete autostradale in senso stretto, la concessione riguarda tutti i servizi che vengono resi agli utenti di tale rete alcuni dei quali sono a loro volta affidati dalle concessionarie in regime di sub-concessione (ad esempio, i servizi di ristorazione e oil nelle aree di servizio) mentre altri vengono assicurati in regime di licenza in presenza di determinati requisiti la cui ricorrenza è accertata dal concessionario (nel caso dei servizi di soccorso meccanico autostradale).

Le Convenzioni che regolano i rapporti tra il concedente (ANAS) e il concessionario autostradale impongono a quest'ultimo la promozione ed il mantenimento, a propria cura e spese - ed in condizioni di equilibrio economico-finanziario - delle attività inerenti le tratte autostradali di competenza tra cui rientra il soccorso meccanico autostradale. Queste, approvate di norma con Decreto Interministeriale, infatti, stabiliscono espressamente che il concessionario riscuote i pedaggi autostradali e *"assume l'obbligo di provvedere, a propria cura e spese, all'esercizio dell'autostrada [...] per tutta la durata della concessione"* nonché *"al mantenimento ed alla promozione di un servizio di soccorso stradale"* (articolo 3, sub c della Convenzione).

Da quanto sopra sembra dunque che l'onere di fornire tale servizio, sulla base dello stesso titolo concessorio, gravi integralmente sul soggetto gestore della tratta autostradale, che non può scaricarlo né a monte, sul soggetto concedente, né a valle, sugli operatori di soccorso autorizzati in quanto tale onere è remunerato direttamente ed esclusivamente attraverso la riscossione del pedaggio autostradale.

Più nel dettaglio, i servizi di soccorso autostradale sono disciplinati dalla Direttiva 24 maggio 1999 del Ministero dei Lavori pubblici e dai singoli Regolamenti interni adottati da ciascuna delle società concessionarie e costituenti parte integrante delle Convenzioni intercorrenti tra queste e gli operatori autorizzati a fornire i servizi di soccorso. La norma, oltre a ribadire che *"rientra nei compiti degli Enti [proprietari e concessionari di autostrade] garantire, su tutto il tracciato autostradale di competenza, l'organizzazione del sistema di assistenza e sicurezza ed il suo mantenimento in perfetta efficienza"*, stabilisce che *"tale sistema di assistenza e sicurezza deve svolgersi attraverso appositi sistemi di chiamata di soccorso (cd. colonnine SOS), opportunamente collegati ad una centrale operativa dell'Ente, e su un adeguato e tempestivo servizio di soccorso [...]"*.

In caso contrario, *"la mancanza di un sistema di assistenza, come sopra descritto, facendo venire meno un requisito essenziale previsto nella definizione di autostrada [...] può costituire causa di declassamento dell'autostrada in strada extraurbana principale, con tutte le conseguenze di ordine giuridico-economico che ne derivano"*.

In tale ottica, si precisa che *"la centrale operativa dell'Ente, valutando prioritariamente gli aspetti della sicurezza, deve indirizzare la chiamata [dell'utente] nei confronti del soggetto autorizzato che nella particolare situazione sia in grado di intervenire più rapidamente e con attrezzature maggiormente adeguate. Nel caso di più centri autorizzati per l'intervento che si trovino in analoghe condizioni e l'utente non abbia espresso preferenza le chiamate dovrebbero essere alternate fra di loro in modo perequativo"*.

Il servizio di soccorso stradale assume inoltre i caratteri del servizio pubblico essenziale qualora gli interventi riguardino un *"veicolo fermo per avaria o incidente sulle carreggiate, sulle rampe di accesso o di uscita o nella corsia di emergenza"* e in tali casi la centrale operativa dell'Ente dispone immediatamente l'intervento *"prescindendo dalla facoltà di scelta dell'utente, avendo unicamente riguardo all'entità ed all'ubicazione sia delle strutture interne che di quelle di supporto esterne autorizzate in modo tale da garantire, in condizioni di sicurezza, l'effettuazione dell'intervento stesso con la massima tempestività"*(Art. 4).

¹ [Secondo quanto dichiarato da ACI, la valorizzazione della quota fissa da corrispondere per le officine autorizzate e del totale del contributo sala radio sarebbe sostanzialmente equivalente alla somma dei contributi sala radio complessivamente dovuti sulla base dell'importo di 7,5 euro + IVA.]

Infine, la Direttiva disciplina i presupposti affinché i soggetti interessati possano essere autorizzati a svolgere servizi di SSM e a tal fine stabilisce che gli Enti *“al fine di garantire l'uniformità del servizio, nell'ambito degli standard di sicurezza, devono accertare l'esistenza dei requisiti prescritti in capo ai soggetti richiedenti, controllandone durante il periodo di validità dell'autorizzazione, il loro permanere per tutte le tratte autostradali di competenza”*.

In conformità ai principi generali fissati dalla Direttiva ed in esecuzione di ciascuna Convenzione-Tipo, le singole concessionarie autostradali adottano un regolamento per lo svolgimento dell'SSM sulle tratte autostradali gestite, che disciplina in dettaglio la struttura e le modalità di svolgimento dell'SSM.

In particolare, il regolamento stabilisce: *i) le garanzie che l'organizzazione dovrà prestare; ii) le sanzioni pecuniarie che l'organizzazione dovrà corrispondere alla concessionaria in caso di inadempimenti; iii) le ipotesi di risoluzione espressa del rapporto autorizzativo con la concessionaria; iv) le tariffe massime applicabili per lo svolgimento dell'SSM già predeterminate dalle concessionarie autostradali in sede associativa (AISCAT)².*

IV. IL MERCATO DELLA GESTIONE DEI SERVIZI DI SOCCORSO AUTOSTRADALE

In base a quanto previsto dalle convenzioni stipulate con l'ANAS, la gestione delle diverse tratte autostradali è di competenza delle società concessionarie, le quali, a loro volta, autorizzano società terze a fornire i servizi di soccorso stradale. L'autorizzazione, attraverso un'apposita convenzione, conferisce all'operatore di soccorso stradale il diritto di prestare i propri servizi su una determinata tratta in concessione e di essere inserito nel sistema di smistamento e gestione delle chiamate degli utenti predisposto dalle sale radio operative gestite in esclusiva da parte di ciascun concessionario.

La convenzione, oltre a recepire *in toto* il Regolamento adottato dalla società concessionaria (che assume la natura di *“condizioni generali di contratto”*), disciplina i diritti e gli obblighi dell'operatore di soccorso stradale, le modalità di gestione delle chiamate generiche e nominative da parte degli utenti, determina le tariffe massime da applicare a questi ultimi e le eventuali sanzioni da applicare agli operatori di soccorso in caso di ritardo o di totale inadempienza, soprattutto in quei casi in cui l'intervento assume i connotati del servizio pubblico.

Con particolare riferimento alla gestione delle chiamate da parte degli utenti, la sala radio operativa della società concessionaria è chiamata a smistare la richiesta di intervento nei confronti dell'operatore di soccorso più adatto (in termini di tempestività e attrezzature più idonee) nel caso di chiamate generiche da parte degli utenti o ad autorizzare l'impresa di soccorso interpellata ad effettuare l'intervento, nel caso di chiamata diretta da parte dell'utente convenzionato con un particolare operatore di soccorso. Peraltro, il Regolamento prevede che ogni qual volta vengano meno le condizioni di sicurezza e transitabilità o l'intervento rivesta i caratteri del servizio pubblico, la sala radio operativa della società concessionaria avrà la facoltà di far eseguire gli interventi di soccorso o di recupero ad Enti o ditte dalla stessa scelti, derogando ai criteri di selezione sopra richiamati. In tale ottica, il servizio di sala radio operativa fornito, in via esclusiva, dalla società concessionaria rappresenta per l'operatore di soccorso un momento essenziale di snodo, disciplina e condizionamento della propria attività.

Il mercato dei servizi di soccorso meccanico autostradale sembra, allo stato delle informazioni disponibili, potersi considerare di dimensione locale, corrispondente ad ogni singola concessione autostradale. Ciascuna tratta gestita in concessione, infatti, non sembra sostituibile con altre dal punto di vista degli operatori di soccorso stradale. A tal fine, è sufficiente rilevare che un operatore di soccorso intenzionato a fornire ad un proprio cliente il servizio di SSM su tutta la rete autostradale deve necessariamente disporre dell'autorizzazione su ogni singola tratta e conseguentemente poter usufruire dei servizi di smistamento forniti dalle sale radio operative di ciascun concessionario autostradale. A conferma di ciò, gli operatori di soccorso stradale segnalanti hanno sottolineato l'esigenza di garantire ai propri clienti un servizio di assistenza capillare ed esteso ad ogni concessione compresa nella rete autostradale nazionale; ragione per cui, gli stessi hanno dichiarato di non essere disposti ad interrompere il rapporto con alcuna concessionaria pur in presenza di considerevoli aumenti degli oneri a proprio carico.

Va poi rilevato che la domanda finale dei servizi di soccorso ha un carattere prettamente locale in quanto espressa dagli utenti che necessitano di tali servizi in un determinato punto della rete non programmabile a priori. Tale peculiarità è ancor più evidente per quella parte della domanda che non è abbonata ad alcun operatore di SSM e che, dunque, è totalmente dipendente dall'attività della sala radio operativa nell'individuazione dell'operatore di soccorso più adeguato per l'intervento richiesto; tali utenti, pertanto, non hanno alcuna possibilità di scelta tra le diverse ed eventuali condizioni commerciali offerte dagli operatori di SSM autorizzati in quel determinato punto della rete autostradale.

V. LA POSIZIONE DOMINANTE DEI CONCESSIONARI AUTOSTRADALI

Sulla base di quanto premesso, possono, dunque, essere identificati tanti mercati distinti del prodotto quante sono le concessioni autostradali, in ciascuno dei quali il rispettivo concessionario esercita prerogative e funzioni circa l'accesso e le modalità di svolgimento del servizio tali da individuare a suo carico un significativo potere di mercato. Ciascuna concessione autostradale, infatti, rappresenta il più piccolo contesto nel cui ambito è possibile, tenendo conto delle

² *[Dalle indagini svolte risulta inoltre che le società concessionarie stabiliscono le tariffe massime dei servizi di soccorso autostradale in modo congiunto, attraverso l'associazione di categoria AISCAT.]*

esistenti opportunità di sostituzione, l'esercizio di un significativo grado di potere di mercato da parte del concessionario autostradale. L'esercizio di tale potere è peraltro ulteriormente agevolato dalla gestione esclusiva in capo al concessionario della sala radio operativa e relativa struttura logistica presente in maniera capillare sull'intera tratta gestita in concessione.

Può ragionevolmente ritenersi, dunque, che SP, SAT e ANAS in quanto gerenti in via esclusiva le rispettive tratte autostradali in regime di concessione, detengano una posizione dominante nei relativi mercati della gestione dei servizi di soccorso autostradale. SP, SAT e ANAS, infatti, non forniscono direttamente il servizio di soccorso stradale sulle tratte autostradali ma rappresentano gli unici soggetti sui quali grava, in via esclusiva, l'onere di organizzare, promuovere e mantenere, a propria cura e spese ed in condizioni di equilibrio economico-finanziario il servizio di soccorso sull'intera tratta autostradale di competenza. Essi, pertanto, sono gli unici soggetti in grado di autorizzare l'accesso alla rete e di garantire i servizi di sala radio operativa, entrambi presupposti imprescindibili per consentire lo svolgimento dei servizi in parola.

VI. IL PRESUNTO ABUSO DI POSIZIONE DOMINANTE

In relazione ai comportamenti denunciati, va in primo luogo verificato se l'imposizione di un contributo agli operatori di SSM per i servizi forniti dalle sale radio operative sia giustificato. Si è visto, infatti, che il concessionario e non altri ha l'obbligo di provvedere all'organizzazione, promozione e mantenimento di un servizio di soccorso stradale che può, peraltro, frequentemente assumere i caratteri del pubblico servizio. In considerazione dell'esercizio, tra le altre, di tale funzione, il concessionario è autorizzato ad incamerare totalmente il pedaggio autostradale versato dagli utenti.

Sul punto, la direttiva 24 maggio 1999 citata, nel disciplinare la portata di tale onere gravante sul concessionario, attribuendo a quest'ultimo la proprietà della sala radio operativa e disciplinando i casi in cui il servizio assume carattere pubblicistico, non interviene ad attribuire eventuali oneri a carico degli operatori di SSM per l'utilizzo della sala radio operativa. Sul punto, nemmeno la Convenzione-Tipo regolante i rapporti tra concedente e concessionario prevede una diversa ripartizione dei costi riconducibili alla predisposizione ed al funzionamento delle sale radio operative.

La traslazione di tali oneri finanziari sugli operatori di SSM sembra configurarsi, pertanto, come una scelta autonoma dei concessionari non supportata né tanto meno autorizzata da alcuna fonte normativa primaria o secondaria.

Quanto alle condotte riguardanti l'aumento ingiustificato del contributo spese per il servizio di sala radio, risulta che SP, SAT e ANAS hanno subordinato il rinnovo dell'autorizzazione ad ACI e VAI per lo svolgimento dell'SSM alla corresponsione di un significativo aumento del contributo spese per ciascun intervento registrato. Gli elementi acquisiti mostrano, infatti, che ANAS e SP hanno effettivamente applicato alle nuove convenzioni in vigore dal 2006 l'aumento del contributo per la sala radio, passando da una precedente richiesta di 3 euro + IVA ad un contributo di 7,5 euro + IVA per ogni soccorso effettuato.

SAT, dopo aver mantenuto l'entità del corrispettivo nei limiti di 3 euro + IVA fino al 30 aprile 2007, ha quindi proceduto ad un incremento graduale nei mesi successivi fino a raggiungimento dell'importo di 7,5 euro + IVA. Per il 2007, SAT ha rivisto la propria posizione richiedendo alle organizzazioni di soccorso una quota fissa pari a 700 euro + IVA per ogni officina, convenzionata o di proprietà dell'operatore di soccorso oltre ad un contributo di sala radio pari a 4 euro + IVA per ogni soccorso effettuato³.

Alla luce delle considerazioni che precedono, l'applicazione e/o il successivo aumento dei contributi per i servizi resi dalle sale radio operative nelle tratte interessate appaiono, dunque, integrare gli estremi di altrettante condotte abusive, rilevanti ai sensi dell'articolo 3 della l. n. 287/90.

Infatti, le condizioni di prezzo praticate da SP, SAT e ANAS nelle tratte interessate sono significativamente maggiori rispetto a quelle praticate dalle altre concessionarie di tratte autostradali, alcune delle quali con maggior traffico e, pertanto, caratterizzate da un maggior costo per la resa dei servizi di sala radio. E ciò risulta in maniera ancor più evidente se si considera che molte delle concessionarie attive su altre porzioni della rete autostradale nazionale e che praticano un contributo minore (pari a 3 euro + IVA) appartengono allo stesso Gruppo Autostrade cui sono nondimeno riconducibili SP e SAT.

VII. LA PRESUNTA INTESA TRA GLI OPERATORI DI SSM

Le tariffe massime relative ai servizi di SSM sono determinate dai concessionari autostradali in sede associativa (AISCAT) e successivamente trasfuse nel Regolamento di disciplina dell'SSM predisposto da ciascun concessionario autostradale⁴.

Dalle indagini effettuate emerge che ACI Global e Europ Assistance VAI, in relazione ai servizi di SSM forniti su tutte le tratte ricomprese sulla rete autostradale nazionale, sono entrambe allineate sui massimi tariffari predisposti in sede AISCAT⁵.

³ [Secondo quanto dichiarato da ACI, la valorizzazione della quota fissa da corrispondere per le officine autorizzate e del totale del contributo sala radio sarebbe sostanzialmente equivalente alla somma dei contributi sala radio complessivamente dovuti sulla base dell'importo di € 7,50+IVA.]

⁴ [Cfr, a proposito, il sito web www.autostrade.it/pdf/tariffe-soccorso.pdf.]

Tale parallelismo nella determinazione delle condizioni commerciali da applicare alla clientela può integrare gli estremi per un'infrazione all'articolo 81, par. 1, del Trattato CE, in quanto riguarda i principali operatori di soccorso autostradale attivi in ambito nazionale su tutte le tratte ricomprese nella rete autostradale.

RITENUTO, pertanto, che SP, SAT e ANAS sono in posizione dominante sui relativi mercati della gestione dei servizi di soccorso meccanico autostradale e che, quindi, i comportamenti da queste adottati nei confronti di ACI e Europ Assistance VAI appaiono configurare altrettanti abusi di posizione dominante vietati ai sensi dell'articolo 3 della legge n. 287/90;

RITENUTO, inoltre, che l'allineamento delle tariffe praticate da ACI Global e Europ Assistance VAI per la fornitura dei servizi di SSM appare configurare un'intesa avente per oggetto e/o effetto una restrizione della concorrenza, in violazione dell'articolo 81, par. 1, del Trattato CE;

DELIBERA

- a) l'avvio dell'istruttoria ai sensi dell'articolo 14, della legge n. 287/90, nei confronti delle società Strada dei Parchi S.p.A., Società Autostrada Tirrenica S.p.A. e ANAS S.p.A. per accertare l'esistenza di violazioni dell'articolo 3 della legge n. 287/90;
- b) l'avvio dell'istruttoria ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90, nei confronti delle società ACI Global S.p.A. e Europ Assistance VAI S.p.A. per accertare l'esistenza di violazioni dell'articolo 81, par. 1, del Trattato CE;
- c) la fissazione del termine di giorni trenta decorrenti dalla notificazione del presente provvedimento per l'esercizio da parte dei legali rappresentanti delle parti del diritto di essere sentiti, precisando che la richiesta di audizione dovrà pervenire alla Direzione "Industria e Servizi" di questa Autorità almeno dieci giorni prima della scadenza del termine sopra indicato;
- d) che il responsabile del procedimento è il Dott. Arduino D'Anna;
- e) che gli atti del procedimento possono essere presi in visione presso la Direzione "Industria e Servizi" di questa Autorità dai rappresentanti legali delle parti, nonché da persona da essi delegata;
- f) che il procedimento deve concludersi entro il 30 ottobre 2008.

Il presente provvedimento verrà notificato ai soggetti interessati e pubblicato ai sensi di legge.

IL SEGRETARIO GENERALE
Luigi Fiorentino

IL PRESIDENTE
Antonio Catricalà

⁵ [Cfr. Il Sole 24Ore.com del 23 luglio 2007, "Tanti vantaggi oltre al soccorso stradale" ma anche <http://www.esasoccorso.it/?s=2&tx=le-nostre-tariffe> e sul sito web www.aciglobal.it al link "ACI Soccorso stradale 803116" e <http://www.vai803803.it>.]