

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

Allegato 2 al provvedimento n. 30674

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

A/553

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

27 febbraio 2023

I. Numero del procedimento

1. A/553 - Aiscat e ASPI / Condotte abusive escludenti nel mercato del telepedaggio.

II. Parte del procedimento

2. Autostrade per l'Italia S.p.A. (“ASPI” o “Società”).

III. Fattispecie contestata

3. In data 11 ottobre 2022, su segnalazione di UnipolTech S.p.A. (“Unipol”), l’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (“AGCM” o “Autorità”) ha avviato un procedimento istruttorio nei confronti di ASPI e AISCAT - Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori (“AISCAT”), per accertare un possibile abuso di posizione dominante in violazione dell’art. 102 del TFUE (“Procedimento”, il provvedimento di notifica del suo avvio, “Provvedimento di Avvio”).
4. Secondo il Provvedimento di Avvio, ASPI, attraverso l’associazione AISCAT, sulla quale eserciterebbe un’influenza determinante, avrebbe posto in essere un abuso escludente di carattere complesso a partire dal 2019, e ancora ad oggi in corso, consistente in una molteplicità di condotte con effetti nel mercato nazionale del telepedaggio, in cui l’ingresso ai fornitori di servizio (“FdS”) nuovi entranti non sarebbe consentito a parità di condizioni con lo storico operatore Telepass S.p.A. (“Telepass”).
5. La Società godrebbe di una posizione dominante nel mercato della gestione autostradale e, tramite Telepass, nel mercato nazionale del telepedaggio.
6. Le condotte di natura escludente contestate a ASPI consisterebbero sinteticamente nell’aver:
 - (i) dirottato verso il servizio europeo di telepedaggio (“SET”) / servizio interoperabile di telepedaggio mezzi pesanti (“SIT-MP”), i FdS interessati ad operare unicamente a livello nazionale per i mezzi leggeri;
 - (ii) mancato di applicare sconti e agevolazioni tariffarie verso i clienti dei FdS;
 - (iii) applicato condizioni contrattuali di minore favore ai FdS SET/SIT-MP rispetto a quelle di cui Telepass gode ai fini della prestazione del servizio di telepedaggio nel sistema nazionale (c.d. sistema “Legacy”), e segnatamente:
 - un obbligo di garanzia tramite fideiussione bancaria di importo massimo pari al fatturato medio mensile del FdS moltiplicato per 2 (art. 9 dei contratti SET e SIT-MP);

- la facoltà per la concessionaria (anche esattore di pedaggio o “EdP”) di recedere dal contratto in caso di intervenuta cessazione del rapporto contrattuale tra il FdS e una o più concessionarie interconnesse, senza che a ciò corrisponda un indennizzo per il FdS (art. 23.2 dei contratti SET e SIT-MP);
 - l’obbligo per il FdS di applicare alla concessionaria una commissione non superiore a quella applicata ad altre concessionarie per servizi analoghi, senza che a ciò corrisponda un obbligo per gli EdP di non discriminazione nella remunerazione tra i FdS (art. 11.7 dei contratti SET e SIT-MP);
 - il divieto di trasferimento del contratto in capo al FdS, anche in caso di cessione di azienda o ramo aziendale da parte del FdS (art. 20.1 dei contratti SET e SIT-MP);
- (iv) trattato i c.d. “errati transiti” generati dalla clientela dei FdS SET e SIT-MP in maniera deteriore rispetto a quelli generati dai clienti di Telepass nel sistema Legacy;
- (v) omesso di adeguare i varchi e la cartellonistica al SET e SIT-MP.

IV. Mercati interessati

7. Secondo il Provvedimento di Avvio, il caso in esame concerne i mercati: (i) della gestione autostradale, in cui ciascuna concessionaria gestisce in esclusiva le tratte affidate in concessione, e quello, collegato al primo, (ii) della fornitura del servizio di telepedaggio all’utenza che percorre le autostrade, di dimensione nazionale.
8. Nel primo mercato, ASPI sarebbe dominante in quanto concessionaria esclusivista delle tratte di propria competenza e, nel secondo mercato, tramite la società Telepass.

V. Descrizione degli impegni proposti

A. Impegni strutturali

9. Non applicabile.

B. Impegni comportamentali

10. Ad avviso della scrivente Società, la tesi esposta nel Provvedimento di Avvio è destituita di fondamento, tanto riguardo alla definizione dei mercati rilevanti, e alla presunta posizione dominante di ASPI in ciascuno di essi, quanto alle sue relazioni con la società Telepass, al suo ruolo all’interno di AISCAT, e alle condotte di natura asseritamente escludente che le sono imputate, per tutte le

ragioni esposte nel corso dell'audizione *infra*-procedimentale in data 6 febbraio 2023 e nella memoria difensiva depositata in data 20 febbraio 2023, a cui ci si riporta integralmente.

11. Cionondimeno, in ottica di massima collaborazione, ASPI è disposta ad assumere, ai sensi dell'art. 14-*ter* della L. n. 287/90, gli impegni comportamentali di seguito descritti (“**Impegni**”), senza che ciò costituisca una forma di acquiescenza alle tesi prospettate nel Provvedimento di Avvio.
12. Inoltre, sempre nello spirito di massima collaborazione che caratterizza la posizione di ASPI, la Società intende ricomprendere negli Impegni altresì iniziative ulteriori rispetto alle condotte oggetto del Procedimento, utili a consolidare ancor di più la parità di trattamento tra Telepass (nel sistema Legacy) e i FdS SET e SIT-MP e a garantire a questi ultimi un'ancor più profonda penetrazione del mercato. Questi impegni aggiuntivi dovrebbero altresì rivelarsi utili a dirimere le preoccupazioni manifestate da Unipol nella sua ultima segnalazione in data 31 gennaio 2023 (“**Nuova Segnalazione**”), per quanto di competenza di ASPI.
13. Gli Impegni, se non diversamente specificato nella descrizione di ciascuno di essi che segue - Impegni 3, 4 (in parte), 5 - saranno assunti in caso di chiusura dell'istruttoria senza accertamento dell'infrazione, ai sensi dell'art. 14-*ter* della Legge n. 287/1990.

➤ **Impegni**

Impegno 1 – Introduzione di un servizio interoperabile di telepedaggio unico per mezzi pesanti e mezzi leggeri (“SIT”)

14. Nel corso della riunione in data 14 febbraio 2023, il Consiglio Direttivo di AISCAT, su proposta di ASPI, ha deliberato a favore dell'introduzione di un servizio interoperabile di telepedaggio unico per mezzi pesanti e mezzi leggeri (“**SIT**”) sulla rete autostradale italiana, che funzionerà con apparati provvisti della sola tecnologia *Dedicated Short Range Communication* (DSRC) e senza necessità di un accreditamento in Paesi diversi dall'Italia.
15. A livello tecnico, le concessionarie dovranno eseguire, ciascuna per quanto di competenza, gli aggiornamenti dei propri *software* eventualmente necessari per consentire il passaggio dei mezzi leggeri nei varchi di pista dedicati al SIT-MP (e al SET). I FdS interessati potranno così offrire il servizio di telepedaggio per i mezzi leggeri ai loro clienti con gli stessi apparati in utilizzo nel SIT-MP.
16. Contrattualmente, ai FdS già attivi nel SIT-MP verrà offerta la possibilità di estendere la propria offerta anche ai mezzi leggeri tramite il costituendo SIT, senza necessità di ulteriori procedure di accreditamento o verifiche tecniche, con la semplice sottoscrizione di un *addendum* al contratto SIT-MP in essere,

per estenderne l'ambito di applicazione ai mezzi leggeri.

17. ASPI si impegna a richiedere la convocazione di un'Assemblea di AISCAT, intorno alla metà di marzo 2023, per raccogliere l'adesione delle associate ad implementare il SIT come sopra delineato entro 6 mesi dall'eventuale accettazione degli Impegni.
18. Resta inteso che gli Impegni 2, 3, 4, 5, 6, 8 e 9 che seguono si applicheranno, per quanto rilevante, anche nei confronti dei FdS e dei loro clienti nell'implementando SIT.

Impegno 2 – Introduzione di una procedura di accreditamento / ri-accreditamento per i nuovi apparati di Telepass in ambito Legacy

19. ASPI e AISCAT Servizi S.r.l. (“AISCAT Servizi”) hanno avviato una collaborazione per l'implementazione di procedure di: (i) accreditamento dei nuovi apparati; (ii) ri-accreditamento di nuove versioni di apparati già in esercizio di Telepass in ambito Legacy, in entrambi i casi¹, analoghe a quelle esistenti e applicate per l'accreditamento di nuovi apparati / ri-accreditamento di apparati già in esercizio dei FdS in ambito SET e SIT-MP.
20. L'accreditamento / ri-accreditamento degli apparati Telepass nel sistema Legacy non godrà di alcun trattamento preferenziale rispetto al SET/SIT-MP, ma sarà gestito invece attraverso un canale unico secondo l'ordine di priorità della domanda.
Dunque, le richieste di accreditamento di nuovi apparati, o ri-accreditamento di nuove versioni di apparati già in esercizio, da parte di Telepass in ambito Legacy saranno gestite in coda a eventuali omologhe domande di accreditamento o ri-accreditamento in ambito SIT o SET ad esse precedenti².
21. ASPI si impegna a farsi parte attiva in AISCAT affinché la procedura di accreditamento / ri-accreditamento degli apparati di Telepass in ambito Legacy sia completa entro 90 giorni dall'eventuale accettazione degli Impegni.

¹ Per quanto riguarda l'accreditamento di nuovi apparati, rispetto alle procedure vigenti in ambito SET e SIT-MP, quelle in ambito Legacy non prevedranno le fasi di *back-office* e di *test* di fatturazione, in quanto gli apparati che funzionano nel sistema Legacy, a differenza di quelli in uso nel SET e SIT-MP, hanno tutti una struttura comune che non richiede tecnicamente di ripetere queste fasi per ogni nuovo apparato accreditato. Ad ogni modo, le fasi di *back-office* e di *test* di fatturazione hanno un'incidenza più che modesta nell'ambito delle procedure di accreditamento dei nuovi apparati in ambito SET e SIT-MP, quindi non sono in grado di determinare, nella sostanza, una maggiore onerosità delle procedure di accreditamento dei nuovi apparati SET e SIT-MP rispetto a quelle in fase di implementazione nel sistema Legacy.

² Per completezza, alle procedure di ri-accreditamento – sia in ambito SET/SIT-MP che in ambito Legacy – si darà la priorità rispetto a domande di accreditamento di nuovi apparati.

Impegno 3 – Implementazione degli algoritmi e dei protocolli necessari per il calcolo degli sconti spettanti ai clienti dei FdS

22. Come compiutamente illustrato nel corso dell’audizione di ASPI in data 6 febbraio u.s. e nella memoria difensiva, il processo di implementazione degli algoritmi di calcolo degli sconti per la loro integrazione nelle fatture inviate ai FdS dalle concessionarie è iniziato prima e indipendentemente dal Procedimento.
23. ASPI, infatti, ha avviato, insieme alle altre concessionarie interconnesse, i processi di revisione dei protocolli per consentire l’integrazione degli sconti nelle fatture ai FdS a settembre 2021, e, subito a valle, nella prima parte del 2022, ha avviato, per quanto di competenza, i conseguenti aggiornamenti della piattaforma di *servicing* di Movyon S.p.A. (“**Movyon**”), in fase di imminente conclusione.
24. L’aggiornamento della piattaforma di Movyon metterà in grado ciascuna delle concessionarie che utilizzano il *service* di Movyon e hanno installati sistemi di pagamento relativi al servizio di telepedaggio (ossia: per il Gruppo ASPI, ASPI, Raccordo Autostradale Valle d’Aosta S.p.A. (“**RAV**”), Società Autostrada Tirrenica p.a. (“**SAT**”), Tangenziale di Napoli S.p.A.; al di fuori del Gruppo ASPI: Salerno Napoli Pompei S.p.A. (“**SPN**”), Concessioni Autostradali Venete S.p.A. “**CAV**”, Autovie Venete S.p.A., Anas S.p.A. (“**Anas**”), Autostrada del Brennero S.p.A. (“**Autostrada del Brennero**”) di applicare: (i) lo sconto moto per i transiti in uscita sulle proprie tratte e (ii) gli sconti applicabili sulle tratte di rispettiva competenza.
25. Ad oggi, tra le concessionarie che utilizzano il *service* di Movyon, quelle che applicano sconti ulteriori rispetto allo sconto moto sulle tratte di propria competenza sono: CAV, Autostrada del Brennero, RAV e SAT³. [omissis]
26. In questo contesto, gli impegni di ASPI consistono nel mettere a disposizione delle concessionarie che utilizzano il *service* di Movyon, secondo la tempistica certa di seguito illustrata, l’infrastruttura che consentirà loro, a partire dalla data del suo completamento, l’integrazione degli sconti nelle fatture emesse nei confronti dei FdS e, ai FdS, di conoscere l’importo dello sconto eventualmente applicabile a ogni singolo transito dei loro clienti.

³ Anche SPN applica uno sconto sulla tratta di propria competenza, già attivo per i clienti dei FdS SET a partire da gennaio 2023. L’implementazione di questo sconto prima del completamento integrale della VCCF 2.0 è stato possibile in quanto detta implementazione richiede protocolli di dialogo con gli apparati dei FdS più semplici rispetto agli altri sconti praticati dalle concessionarie che utilizzano il *service* di Movyon, in quanto il presupposto per l’applicazione è il mero transito sulla tratta di SPN e non anche il riconoscimento dei clienti quali aventi diritto allo sconto.

A. Gli sconti “chiusi” di competenza delle concessionarie che utilizzano la piattaforma di Movyon

27. CAV e Autostrada del Brennero applicano sulle proprie tratte sconti “chiusi”, ossia sconti applicabili a transiti che hanno origine e fine sulle tratte autostradali di rispettiva competenza. [omissis]
28. Rispetto a questi sconti, ASPI si impegna ad implementare gli aggiornamenti della piattaforma di Movyon che renderanno possibile la loro integrazione nella fattura ai FdS da parte delle concessionarie di competenza e, ai FdS, di conoscere l’importo dello sconto eventualmente applicabile a ogni singolo transito dei loro clienti:
- a) a partire dal 1° luglio 2023, per lo sconto di competenza di CAV e gli sconti “Brenner Pass” e “Urban Pass Trento” di competenza di Autostrada del Brennero;
 - b) a partire dal 1° novembre 2023, per lo sconto “Urban Pass Bolzano” di competenza di Autostrada del Brennero; [omissis].

L’impegno in questione consentirà quindi alle concessionarie competenti l’implementazione dei rispettivi sconti entro le date di cui ai punti **a)**, **b)** e **c)** di cui sopra.

B. Lo sconto moto

29. Il calcolo dello sconto moto applicabile a ogni singolo transito potrà essere effettuato dalle concessionarie di uscita (*i.e.*, in cui termina il transito dell’utente) aderenti allo sconto moto⁴, grazie ai dati messi a disposizione sulla piattaforma di comparto gestita da AISCAT Servizi, dai quali è possibile derivare se un determinato cliente ha diritto allo sconto moto o meno.
30. ASPI si impegna a:
- a) implementare gli algoritmi che consentiranno alle concessionarie che

⁴ SPN non ha richiesto di ricevere la trasmissione del calcolo dello sconto moto da parte della piattaforma di Movyon per i transiti in uscita sulla sua rete. Non essendo questa società parte della rete interconnessa, questo non incide sul calcolo dello sconto moto sulle tratte di competenza delle altre concessionarie. In altri termini, prima di entrare nella tratta di competenza di SPN, l’utente “esce” dalla rete interconnessa tramite rilievo del suo apparato di telepedaggio dalle strutture di pista della concessionaria interconnessa competente e gli viene riconosciuto lo sconto moto maturato per il suo transito fino a quel momento. Poi l’utente entra sulla tratta di competenza di SPN e il suo apparato registra questa entrata come momento iniziale di un nuovo transito, che si chiuderà nel momento in cui uscirà dalla rete SPN, per poi eventualmente iniziare *ex novo* sulla rete di altra concessionaria.

utilizzano il *service* di Movyon di inviare alla piattaforma di comparto gestita da AISCAT Servizi la documentazione ricevuta dai FdS, relativa alle richieste di adesione allo sconto moto dei singoli clienti, entro il 31 marzo 2023;

- b) rendere tecnicamente possibile il calcolo dello sconto moto, e la sua conseguente integrazione nella fattura emessa dalle concessionarie verso i FdS - e, per i FdS, di conoscere l'importo dello sconto moto eventualmente applicabile a ogni transito dei loro clienti - per tutte le concessionarie che utilizzano il *service* di Movyon, a prescindere dall'origine del transito (casello di entrata), ad eccezione di SPN, entro il 3 aprile 2023.

31. Ciò significa che, a partire da tale data, lo sconto in questione sarà operativo per le concessionarie che utilizzano il *service* Movyon e che procederanno alla sua applicazione, tenuto conto che i FdS potranno conoscere l'importo di pedaggio al netto dello sconto moto per tutti i transiti in uscita sulla rete di competenza delle concessionarie che utilizzano il *service* di Movyon, ad eccezione di SPN.

C. Lo sconto SAV/RAV e lo sconto SAT

32. Per l'integrazione in fattura dello sconto SAV/RAV, si è resa necessaria l'implementazione di una piattaforma di comparto gestita da AISCAT Servizi, in quanto funzionale alla lettura dei dati di transito di due concessionarie che utilizzano piattaforme di *servicing* diverse, Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A. (già definita "RAV") (piattaforma di Movyon) e Società Autostrade Valdostane S.p.A. ("SAV") (piattaforma di Sinelec S.p.A.).

33. ASPI si impegna, per quanto di sua competenza ad:

- a) implementare gli algoritmi che consentiranno il dialogo tra la piattaforma di Movyon e la piattaforma di comparto entro luglio 2023, così che Movyon possa: (i) inviare alla piattaforma di comparto la documentazione ricevuta dai FdS, relativa alle richieste di adesione allo sconto SAV/RAV dei singoli clienti; (ii) inviare alla piattaforma di comparto i flussi di dati relativi ai transiti in uscita sulla rete delle concessionarie che utilizzano il *service* Movyon; (iii) ricevere dalla piattaforma di comparto i flussi di dati relativi agli sconti attribuiti e utilizzarli per la conseguente integrazione dello sconto nella fattura emessa dalle concessionarie verso i FdS e consentire a questi ultimi di conoscere l'importo dello sconto SAV/RAV eventualmente applicabile a ogni transito dei loro clienti;
- b) offrire tutto il supporto tecnico necessario a AISCAT Servizi per agevolare l'implementazione degli algoritmi di calcolo dello sconto SAV/RAV sulla piattaforma di comparto entro luglio 2023, data entro la quale tale sconto

sarà a tutti gli effetti operativo per le concessionarie che utilizzano la piattaforma di Movyon⁵ e che procederanno alla sua applicazione.

34. La stessa piattaforma di comparto sarà utilizzata anche per il calcolo dello sconto SAT. Questo sconto, infatti, si applica a transiti in entrata o in uscita sulla rete di competenza di SAT e richiede un algoritmo particolarmente complesso. Si è quindi stabilito di utilizzare la piattaforma di comparto per non gravare del calcolo la concessionaria di uscita, che potrebbe essere qualunque concessionaria interconnessa, anche diversa da SAT.
35. ASPI si impegna, per quanto di sua competenza, ad:
- a) implementare gli algoritmi che consentiranno il dialogo tra la piattaforma di Movyon e la piattaforma di comparto ai fini del calcolo dello sconto SAT entro febbraio 2024, così che Movyon possa: (i) inviare alla piattaforma di comparto i flussi di dati relativi ai transiti sulla rete delle concessionarie che utilizzano il *service* Movyon; (ii) ricevere dalla piattaforma di comparto i flussi di dati relativi agli sconti attribuiti e utilizzarli per la conseguente integrazione dello sconto nella fattura emessa dalle concessionarie verso i FdS e consentire a questi ultimi di conoscere l'importo dello sconto SAT eventualmente applicabile a ogni transito dei loro clienti;
 - b) offrire tutto il supporto tecnico necessario a AISCAT Servizi per agevolare l'implementazione dell'algoritmo di calcolo dello sconto SAT sulla piattaforma di comparto entro febbraio 2024, data entro la quale tale sconto sarà a tutti gli effetti operativo per le concessionarie che utilizzano la piattaforma di Movyon⁶ e che procederanno alla sua applicazione.

Impegno 4 – Sospensione dell'addebito degli errati transiti ai FdS per quattro mesi e correzione automatica dei RMPP

36. L'implementazione di algoritmi di accoppiamento targa / apparato sulla piattaforma di comparto consentirà di ridurre in maniera significativa, se non eliminare del tutto, i problemi di gestione connessi alla fatturazione degli errati transiti.
37. Cionondimeno, ASPI si impegna ad offrire, anche per conto delle sue controllate, a tutti i FdS SET e / o SIT – in esercizio e nuovi entranti –

⁵ Fanno eccezione SPN e TANA, in quanto non facenti parte della rete interconnessa. In altri termini, prima di entrare nella tratta di competenza di SPN o di TANA, l'utente "esce" dalla rete interconnessa tramite rilievo del suo apparato di telepedaggio dalle strutture di pista della concessionaria interconnessa competente e gli viene riconosciuto lo sconto SAV/RAV maturato per il suo transito. Poi l'utente entra sulla tratta di competenza di SPN o di TANA e il suo apparato registra questa entrata come momento iniziale di un nuovo transito, che si chiuderà nel momento in cui uscirà dalla rete SPN o di TANA, per poi eventualmente iniziare *ex novo* sulla rete di altra concessionaria.

⁶ Fanno eccezione SPN e TANA, per cui valgono le medesime considerazioni di cui alla nota precedente.

l'estensione del termine di addebito dei transiti anomali da 60 a 180 giorni, entro 60 giorni dall'eventuale accettazione degli Impegni.

38. Inoltre, ASPI si impegna ad aggiornare la piattaforma di Movyon in modo tale da consentire la riconversione automatica dei mancati rilevamenti in uscita (c.d. RMPP) sulla rete del Gruppo ASPI, e delle concessionarie che utilizzano la piattaforma di Movyon, nell'addebito degli effettivi transiti effettuati, entro il 31 marzo 2023.

Impegno 5 - Implementazione a una data certa dei correttivi che renderanno possibile alle concessionarie l'invio di rettifiche dei transiti errati e RMPP ai FdS entro 11 mesi dagli stessi transiti

39. Analogamente a quanto rappresentato per l'integrazione degli sconti in fattura, l'implementazione dei correttivi, sia tecnici che contrattuali, che renderanno possibile la rettifica dei transiti anomali e dei RMPP da parte delle concessionarie che utilizzano il *service* di Movyon fino a 11 mesi dagli stessi transiti – e, quindi, l'addebito dell'importo corretto in fattura ai FdS interessati che aggiorneranno i loro sistemi di conseguenza - è già in corso.
40. ASPI si impegna ad ogni modo, per sé e per le sue controllate, a portare a compimento tale processo entro il 31 marzo 2023 per i FdS interessati che aggiorneranno i loro sistemi di conseguenza; l'implementazione del correttivo in esame consentirà a tutte le concessionarie che utilizzano il *service* di Movyon di provvedere alla rettifica degli errati transiti e dei RMPP entro 11 mesi dagli stessi transiti per i FdS interessati che aggiorneranno i loro sistemi di conseguenza.
41. Il correttivo in esame consentirà anche, per il pregresso, la rettifica degli errati transiti e RMPP antecedenti di 11 mesi rispetto alla data della sua implementazione, quindi, considerando il 31 marzo 2023 quale data di implementazione, di tutti i transiti dei clienti dei FdS interessati che abbiano aggiornato i loro sistemi di conseguenza effettuati a partire dal 1 maggio 2022 per cui le concessionarie abbiano ricevuto una richiesta di rettifica⁷.

Impegno 6 – Modifiche ai contratti SET e SIT-MP in essere e di nuova sottoscrizione

42. ASPI si impegna, anche per conto delle sue controllate, ad apportare ai contratti SET e SIT-MP, in essere e di nuova sottoscrizione, le seguenti modifiche entro 6 mesi dall'eventuale accettazione degli Impegni:
- a) l'art. 23.2 sarà modificato come segue: (i) l'ipotesi di cessazione del

⁷ [omissis]

contratto tra il FdS e una o più concessionarie interconnesse formerà oggetto di una clausola risolutiva espressa; (ii) nessuna conseguenza sarà prevista in caso di cessazione del contratto tra il FdS e una o più concessionarie non interconnesse;

b) l'art. 11.7 sarà abrogato;

c) l'art. 20.1 sarà modificato nel senso di consentire al FdS la cessione del contratto purché il cessionario possieda i medesimi requisiti e garanzie del cedente (iscrizione nel registro SET, possesso dei requisiti di carattere generale, mantenimento o nuova produzione di garanzie contrattuali) e ne sia data idonea dimostrazione ad ASPI.

Impegno 7 – Contributo all'adeguamento dei varchi e della segnaletica delle concessionarie che non hanno ancora provveduto

43. ASPI ha tempestivamente completato il processo di adeguamento di varchi e segnaletica, dunque, nulla può esserle contestato in merito.

44. Ciononostante, ASPI è disposta a impegnarsi a farsi promotrice in seno ad AISCAT della creazione di un gruppo di lavoro *ad hoc* per catalizzare il processo di adeguamento dei varchi e della cartellonistica delle concessionarie che ancora non hanno provveduto, entro 90 giorni dall'eventuale accettazione degli Impegni.

Impegno 8 – Accesso della clientela dei FdS ai parcheggi in struttura

45. ASPI, attraverso Movyon, si impegna ad inviare ai gestori dei parcheggi che si sono dotati, tramite la stessa Movyon, di impianti di controllo dinamico per l'accesso alla struttura ed il pagamento del servizio compatibili con gli apparati Telepass, una comunicazione con cui si offrirà ai medesimi gestori dei parcheggi, e agli operatori da questi indicati, ove venisse richiesto, la collaborazione necessaria per l'adeguamento di *software* e *hardware* utili a consentire, tramite gli apparati di terra già installati, anche la lettura degli apparati di altri operatori.

46. L'Impegno verrà attuato entro 30 giorni dall'eventuale accettazione degli Impegni.

Impegno 9 – Apertura di un tavolo per l'integrazione del servizio di cash back in fattura con tutti i FdS

47. ASPI si impegna a proporre l'apertura di un tavolo con tutti i FdS SET e SIT-MP interessati, ai fini di analizzare le potenzialità e la fattibilità della possibile integrazione del *cash back* in fattura o altra forma di collaborazione a riguardo.

48. A tal fine, sarà inviata una lettera a tutti i FdS SET e SIT-MP, attivi o in fase di

accreditamento, così da sollecitare la loro partecipazione al tavolo.

49. L'Impegno verrà attuato entro 30 giorni dall'eventuale accettazione degli Impegni.

C. Eventuale periodo di validità

50. Gli Impegni sono assunti a tempo indeterminato.

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

51. Si ritiene che gli Impegni proposti siano in grado di realizzare una piena parità delle armi tra i FdS SET e SIT e Telepass nell'ambito del sistema Legacy, non soltanto quanto ai profili rilevati nel Provvedimento di Avvio, ma persino avuto riguardo ad ambiti non oggetto di istruttoria.

52. In particolare, l'introduzione di un SIT unico per mezzi pesanti e mezzi leggeri (Impegno n. 1) consentirà ai FdS a ciò interessati di operare unicamente in Italia con la sola tecnologia DSRC (la stessa utilizzata ad oggi per il SIT-MP e nel SET per i mezzi leggeri fino al 2027).

53. Pertanto, la prestazione del servizio di telepedaggio a livello solamente nazionale per i mezzi leggeri non sarà più esclusivo appannaggio di Telepass nel sistema Legacy, realizzando una piena apertura in senso *pro-concorrenziale* del mercato nazionale del telepedaggio.

54. Al contempo, i nuovi apparati Telepass in ambito Legacy saranno sottoposti a una procedura di accreditamento / ri-accreditamento analoga a quella utilizzata in ambito SIT e SET (Impegno 2), così uniformando i sistemi anche sotto questo ulteriore profilo.

55. Gli Impegni 1 e 2 sono quindi idonei a superare i rilievi di cui al Provvedimento di Avvio circa l'asserita chiusura del sistema nazionale di telepedaggio⁸.

56. Al contempo, i successivi Impegni 3 – 7 consentiranno di sterilizzare le differenze individuate nel Provvedimento di Avvio tra il SET/SIT e il sistema Legacy.

57. In particolare, attraverso l'Impegno di ASPI (Impegno 3) relativo ad una più rapida implementazione degli algoritmi e dei protocolli che consentiranno il calcolo degli sconti spettanti ai clienti dei FdS⁹, le concessionarie che utilizzano il *service* di Movyon potranno applicare lo sconto moto, gli sconti SAV/RAV e SAT, e gli sconti di rispettiva competenza (se presenti) direttamente nella fattura emessa verso i FdS e i FdS potranno conoscere l'importo dello sconto

⁸ Para. 17 – 21 del Provvedimento di Avvio.

⁹ Para. 28 – 30 del Provvedimento di Avvio.

eventualmente applicabile a ogni singolo transito dei loro clienti.

58. Attraverso l’Impegno di ASPI ad offrire, anche per conto della sue controllate, a tutti i FdS SET e / o SIT – in esercizio e nuovi entranti – l’estensione del termine di addebito dei transiti anomali da 60 a 180 giorni (Impegno 4), dovrebbe risolversi in maniera pressoché radicale la questione del mancato riconoscimento dei veicoli nell’ambito dei c.d. errati transiti, lasciando a ciascun FdS il tempo necessario per contattare il suo cliente e ricostruire il transito in quei casi – si presume sporadici – in cui la ricostruzione non dovesse avvenire automaticamente tramite gli algoritmi di accoppiamento nel frattempo implementati. Allo stesso tempo, saranno portati a termine a breve gli aggiornamenti necessari per la correzione automatica dei mancati rilevamenti in uscita (RMPP) sulla piattaforma di Movyon, il che comporterà un drastico calo delle casistiche di RMPP sulla rete del Gruppo ASPI e delle altre concessionarie che utilizzano il *service* di Movyon.
59. Questo Impegno sarebbe di per sé sufficiente a superare le criticità concorrenziali rilevate nel Provvedimento di Avvio¹⁰. Ciononostante, per dirimere anche le ulteriori preoccupazioni manifestate da Unipol nella Nuova Segnalazione, ASPI si è altresì impegnata, anche per conto delle altre concessionarie del Gruppo, a catalizzare il processo in atto di implementazione dei correttivi che renderanno possibile la rettifica dei transiti anomali e RMPP fino a 11 mesi dagli stessi transiti, anziché a 6 mesi com’è attualmente (Impegno 5), per tutte le concessionarie che utilizzano il *service* di Movyon. Ciò consentirà altresì la rettifica degli errati transiti e RMPP antecedenti di 11 mesi rispetto al 31 marzo 2023, data di implementazione del correttivo in esame, per i transiti dei clienti dei FdS interessati che abbiano aggiornato i loro sistemi, quindi, di tutti i transiti effettuati a partire dal 1 maggio 2022.
60. Il combinato disposto degli Impegni 4 e 5 renderà quindi non soltanto più facile la rettifica degli errati transiti e dei RMPP (Impegno 4), ma estenderà altresì sensibilmente il numero dei transiti e RMPP rettificabili (Impegno 5) *pro-futuro* e per il *pro-gresso*, a partire, come illustrato, dal 1 maggio 2022.
61. A livello contrattuale, le clausole dei contratti SET/SIT individuate dall’AGCM nel Provvedimento di Avvio saranno modificate (artt. 23.2 e 20.1.) o abrogate (art. 11.7), eliminando i possibili profili distorsivi paventati nel Provvedimento di Avvio¹¹ (Impegno 6).
62. In particolare, sarà chiarita la natura tecnica della necessità che la cessazione del contratto tra il FdS e una o più concessionarie interconnesse sia causa di

¹⁰ Para. 31 – 33 del Provvedimento di Avvio.

¹¹ Para. 23 – 27 del Provvedimento di Avvio.

risoluzione del contratto e questa ipotesi formerà oggetto di una clausola risolutiva espressa (art. 23.2). La clausola di parità di trattamento tra EdP (art. 11.7) sarà espunta, dunque, verrà meno qualsiasi criticità associata. La cessione del contratto da parte del FdS sarà sempre consentita, garantendogli così massima libertà di impresa, purché il cessionario abbia i requisiti per operare nel SET/SIT (art. 20.1).

63. Quanto alla garanzia, le criticità prospettate nel Provvedimento di Avvio sono già venute meno¹², in quanto l'importo massimo della stessa è già stato ridotto, nei contratti in essere, dal fatturato medio mensile del FdS moltiplicato per due al fatturato medio mensile *tout court*, senza alcun moltiplicatore. La medesima soluzione sarà implementata anche nei contratti SET e SIT che saranno sottoscritti in futuro.
64. ASPI darà inoltre il suo contributo per l'adeguamento dei varchi e della segnaletica delle concessionarie che ancora non hanno provveduto (Impegno 7), nonostante ASPI non sia responsabile di queste condotte, e non potrebbe essere dunque diffidata a porre in essere alcun'azione a riguardo.
65. Infine, i FdS saranno facilitati nell'apportare miglioramenti a processi del tutto estranei all'oggetto del Procedimento, ossia, le modalità di accesso dei loro clienti ai parcheggi in struttura, migliorando così le loro *performances* anche in settori diversi dal pagamento del pedaggio autostradale (Impegno 8).
66. Analogamente, i FdS avranno l'opportunità di valutare modalità di collaborazione con ASPI per l'erogazione ai propri clienti del *cash back*, che migliorerà la qualità complessiva del servizio offerto (Impegno 9).
67. L'attuazione dell'insieme degli Impegni proposti è pertanto suscettibile non soltanto di superare le criticità individuate nel Provvedimento di Avvio, ma di conseguire risultati *pro-competitivi* più significativi di quelli che potrebbero essere realizzati attraverso l'eventuale prosecuzione dell'istruttoria.
68. In caso di accettazione degli Impegni proposti, ASPI invierà una prima relazione di ottemperanza sullo stato di implementazione degli stessi entro il 31 ottobre 2023 e una seconda entro il 31 marzo 2024.

Alla luce di tutto quanto precede, si auspica che codesta Autorità voglia accogliere gli Impegni proposti e, per l'effetto, chiudere l'istruttoria in corso senza l'accertamento dell'infrazione contestata nel Provvedimento di Avvio, ai sensi e per gli effetti dell'art. 14-ter della L. n. 287/1990.

¹² Para. 26 del Provvedimento di Avvio.

Nel restare a disposizione per qualsiasi ulteriore chiarimento possa occorrere,
l'occasione è gradita per porgere i migliori saluti.

Con osservanza.

Avv. Vito Auricchio


Avv. Filippo Arena


Avv. Nicoletta De Mucci


Avv. Antonio Campitiello
