

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

Provvedimento n. 31011

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 14 dicembre 2023;

SENTITO il Relatore, Presidente Roberto Rustichelli;

VISTO l'articolo 102 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE);

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

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287 e, in particolare l'articolo 14-ter;

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

VISTA la "Comunicazione sulle procedure di applicazione dell'articolo 14-ter della legge 10 ottobre 1990, n. 287", adottata nell'adunanza del 6 settembre 2012 e pubblicata sul Bollettino n. 35 del 17 settembre 2012;

VISTO il proprio provvedimento n. 30328 dell'11 ottobre 2022, con il quale è stata avviata un'istruttoria ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/1990, nei confronti della società Autostrade per l'Italia S.p.A. e AISCAT - Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori, per accertare l'esistenza di eventuali violazioni dell'articolo 102 del TFUE, in relazione alla mancata apertura alla concorrenza del sistema nazionale del telepedaggio e all'imposizione agli operatori nuovi entranti nel Sistema Europeo di Telepedaggio di condizioni discriminatorie rispetto a quelle dell'operatore storico Telepass S.p.A.;

VISTE le comunicazioni del 27 febbraio 2023, con le quali Autostrade per l'Italia S.p.A. e AISCAT - Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori hanno presentato impegni, ai sensi dell'articolo 14-ter della legge n. 287/1990, secondo le modalità indicate nell'apposito "Formulario per la presentazione degli impegni ai sensi dell'articolo 14-ter della legge n. 287/90";

VISTA la propria delibera del 28 giugno 2023, con la quale è stata disposta la pubblicazione, in data 3 luglio 2023, degli impegni proposti da Autostrade per l'Italia S.p.A. e AISCAT - Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori sito *Internet* dell'Autorità, al fine di consentire ai terzi interessati di esprimere le loro osservazioni;

VISTE le osservazioni dei terzi interessati pervenute nell'ambito del *market test* in ordine agli impegni pubblicati;

VISTE le modifiche accessorie agli impegni, presentate da Autostrade per l'Italia S.p.A. e AISCAT - Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori in data 29 settembre 2023 (cfr. Allegato 1 e Allegato 2 alla presente delibera contenenti la versione consolidata degli impegni);

VISTA la propria comunicazione alla Commissione europea del 2 novembre 2023, ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 4, del Regolamento (CE) n. 1/2003;

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

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

1. Autostrade per l'Italia S.p.A. (di seguito, "ASPI") è la principale società concessionaria autostradale italiana, attiva nella costruzione e gestione di autostrade, infrastrutture di trasporto limitrofe alla rete autostradale, infrastrutture di sosta ed intermodali. Il totale delle tratte autostradali gestite da ASPI è di circa 3.000 km.

Il 5 maggio 2022 è stato completato il passaggio della partecipazione di controllo di ASPI dell'88,06%, precedentemente detenuta da Atlantia S.p.A. (oggi Mundys S.p.A.), a Holding Reti Autostradali S.p.A. (HRA), veicolo d'investimento partecipato da Cassa Depositi e Prestiti Equity (51%), Blackstone Infrastructure Partners (24,5%) e dai fondi gestiti da Macquarie Asset Management (24,5%).

Fanno parte del Gruppo Autostrade per l'Italia le seguenti società concessionarie autostradali: SITMB-Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco S.p.A. (di seguito anche "SITMB", 51%), RAV-Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A. (di seguito anche "RAV", controllata da SITMB al 47,97%); TANA-Tangenziale di Napoli S.p.A. (di seguito anche "TANA", 100%); SAT-Società Autostrada Tirrenica S.p.A. (di seguito anche "SAT", 99,99%).

Per quanto qui di interesse, rileva anche che ASPI controlla al 100% la società Movyon S.p.A., che fornisce servizi di manutenzione ordinaria e straordinaria e di *back office* a numerose concessionarie italiane, non solo appartenenti al gruppo.

2. AISCAT - Associazione Concessionarie Autostradali Italiane (di seguito, "AISCAT"), con sede in Roma, è l'associazione delle concessionarie autostradali e trafori italiani a pedaggio, costituita nel 1966 e aderente a Confindustria. Allo stato sono associate a essa sedici società concessionarie (tra cui, ASPI, SITMB, RAV, TANA e SAT), che gestiscono nel loro complesso 4.835 km di autostrade dei circa 7.000 km della rete autostradale italiana. Tra le

associate, il gruppo Autostrade per l'Italia detiene la maggioranza dei diritti di voto nell'Assemblea Generale dell'Associazione e ha indicato, con riferimento alle cariche vigenti, sei su undici componenti del Consiglio Direttivo.

Segnalante

3. UnipolTech S.p.A. (già AlfaEvolution Technology S.p.A., di seguito "UnipolT") è la società, soggetta a direzione e coordinamento di Unipol Gruppo S.p.A., attiva nella progettazione, sviluppo ed erogazione di servizi innovativi basati su telematica, nuove soluzioni internet (IoT) e utilizzo dei *Big Data* per gli ecosistemi *Mobility, Property* e *Health* del gruppo Unipol. Nell'ambito del settore *Mobility*, UnipolT ha sviluppato e dato avvio alla commercializzazione nel dicembre 2021 del prodotto UnipolMove, che consente il pagamento elettronico del pedaggio autostradale.

Intervenienti

4. Telepass S.p.A. (di seguito, "Telepass") è la società storicamente attiva nel telepedaggio sul mercato italiano. Telepass nasce nei primi anni '90 come un servizio di pagamento differito del pedaggio ideato e fornito da ASPI; nel 2008 il ramo aziendale inerente alle attività gestione e commercializzazione di Telepass e di tutti i rapporti contrattuali con la clientela viene formalmente conferito a una autonoma società del gruppo appositamente creata, Telepass S.p.A.. Nel 2016, ASPI ha ceduto la propria partecipazione nel capitale di Telepass all'allora società controllante Atlantia S.p.A. (oggi Mundys S.p.A.), che a tutt'oggi controlla Telepass, mentre dal maggio 2022 non controlla più ASPI (cfr. *supra* §1).

Il sistema nazionale (anche detto "*legacy*") di telepedaggio su cui opera Telepass prevede un sistema di raccolta delle informazioni centralizzato presso la concessionaria Autostrade per l'Italia, che svolge attività di *acquiring* dei transiti effettuati sulle tratte autostradali gestite dalla stessa ASPI e da tutte le altre concessionarie. Nel tempo, Telepass, anche tramite le società controllate, ha espanso le proprie aree di operatività ed è oggi attiva, tra l'altro, nei servizi di pagamento, nell'intermediazione assicurativa e in altri servizi connessi alla mobilità.

5. Axxès S.A.S. (di seguito, "Axxès"), società di diritto francese, opera come fornitore di servizi interoperabili di telepedaggio per mezzi pesanti a livello europeo ed è attiva sul mercato francese, italiano, belga, tedesco, spagnolo, portoghese, austriaco, polacco, svizzero, ungherese, bulgaro e danese. Axxès ha completato le procedure di accreditamento in Italia in ambito SIT-MP e SET (vedi *infra*) con due differenti apparati di bordo, con cui oggi è operativa sulla rete autostradale italiana.

II. IL PROCEDIMENTO ISTRUTTORIO

6. In data 19 maggio 2022, UnipolT ha denunciato un insieme di condotte a suo dire adottate da AISCAT e/o dalle principali concessionarie autostradali in Italia, che avrebbero per oggetto e/o per effetto di ostacolarne l'ingresso nel mercato italiano del telepedaggio autostradale.

7. In sintesi, le condotte oggetto di denuncia possono essere distinte in cinque principali filoni: i) predisposizione e applicazione, da parte di AISCAT, di una procedura di accreditamento al nuovo servizio SET lunga e farraginoso, nell'ambito della quale AISCAT avrebbe tenuto comportamenti dilatori; ii) mancato adeguamento di tutti i varchi autostradali per il funzionamento contestuale dei due servizi SIT e SET; iii) mancato adeguamento della cartellonistica dei varchi autostradali per segnalare agli utenti il funzionamento anche dei servizi SET; iv) impedimento all'applicazione agli utenti di UnipolT di agevolazioni tariffarie invece applicate agli utenti Telepass; v) applicazione, nei rapporti contrattuali tra UnipolT e le concessionarie, di un contratto standard predisposto da AISCAT contenente clausole contrattuali onerose e discriminatorie rispetto alle clausole applicate a Telepass.

8. In data 18 luglio 2022, UnipolT ha integrato l'iniziale denuncia segnalando un'ulteriore questione, relativa alla fatturazione ai propri clienti di importi non dovuti a causa dei c.d. errati transiti, consistente nella prassi delle concessionarie di addebitare al cliente, in caso di mancata rilevazione del transito del veicolo in entrata per malfunzionamenti tecnici, il transito calcolato dalla stazione di entrata geograficamente più lontana anziché dalla stazione di entrata effettiva (e, quindi, parametrato a una tratta più lunga del reale). Analoghe anomalie riscontrate sui clienti Telepass verrebbero invece corrette automaticamente dalle concessionarie, avendo Telepass, a differenza di UnipolT, diretto accesso a un *database* condiviso con le varie concessionarie che consente un controllo incrociato (tramite fotografia) della targa del veicolo in ingresso e che evita così addebiti per tratte non effettivamente percorse.

9. Ricevuta la segnalazione, l'Autorità ha proceduto a svolgere l'attività preistruttoria, inviando richieste di informazioni a trenta concessionarie autostradali, all'associazione AISCAT e al nuovo operatore tedesco di telepedaggio DKV Euro Service GmbH (di seguito, "DKV"), nonché a sentire in audizione il segnalante.

10. In data 11 ottobre 2022, l'Autorità ha deliberato di avviare un procedimento nei confronti di ASPI e AISCAT, per accertare l'esistenza di violazioni dell'articolo 102 del TFUE. In particolare, secondo il provvedimento di avvio, ASPI, attraverso l'associazione AISCAT, in seno alla quale la prima, in virtù della sua capacità di imporre il proprio ruolo decisionale alle associate e viepiù all'intero comparto autostradale, avrebbe posto in essere un abuso escludente di carattere complesso, attraverso una molteplicità di condotte, con effetti sul mercato nazionale del telepedaggio, il cui ingresso ai fornitori di servizi (di seguito, "FdS") nuovi entranti non sarebbe consentito a parità di condizioni con lo storico monopolista Telepass. Più in dettaglio, ASPI, attraverso l'associazione AISCAT, si sarebbe concretamente adoperata per mantenere in essere la chiusura del sistema nazionale del telepedaggio, 'dirottando' i nuovi entranti

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 transiti. Ulteriori impedimenti e ritardi sembrerebbero essere stati posti in essere in relazione all'adeguamento al SET di tutti i varchi autostradali e della relativa cartellonistica.

11. Rispettivamente, in data 25 ottobre e 21 novembre 2022 sono pervenute le istanze di partecipazione al procedimento di Telepass e Axxès, che sono state accolte.

12. Con comunicazione del 31 gennaio 2023, UnipolT ha sollevato due ulteriori profili discriminatori rispetto a Telepass. Il primo è relativo all'accesso ai parcheggi "in struttura"¹, considerato che la società del gruppo ASPI Movyon offre anche servizi di manutenzione dei sistemi di *back office* che garantiscono il funzionamento del Telepass, oltre che in autostrada, presso tali parcheggi. Secondo UnipolT vi sarebbero vincoli contrattuali tra Movyon e Telepass che impedirebbero alla prima di poter aggiornare i *software* delle antenne dei parcheggi per consentire la lettura dei dispositivi che utilizzano lo *standard* SET. In assenza di tale aggiornamento, i clienti UnipolMove non sono in grado di accedere ai parcheggi in struttura tramite il proprio *device*, dovendo ricorrere alla soluzione meno "esperienziale" della lettura targa. Il secondo profilo è relativo all'accesso al servizio di *cash back* in caso di code dovute a cantieri sulla rete di competenza di ASPI: la concessionaria, tramite la controllata Free To X S.r.l., avrebbe integrato il servizio di *cash back* nel sistema di fatturazione Telepass, mentre non si sarebbe resa disponibile a farlo per UnipolT.

13. Con comunicazione del 27 febbraio 2023, nella versione definitiva del formulario depositata, ASPI e AISCAT hanno presentato impegni ai sensi dell'articolo 14-ter della legge n. 287/1990, tesi a risolvere i profili di criticità concorrenziale sollevati nel provvedimento di avvio nonché gli ulteriori profili discriminatori rappresentati da UnipolT.

14. Di tali impegni l'Autorità ha deliberato la pubblicazione, a far data dal 3 luglio 2023, per consentire ai terzi interessati di esprimere le proprie osservazioni. Entro il termine del 2 agosto 2023, sono pervenute osservazioni da parte del segnalante UnipolT, degli intervenienti Axxès e Telepass e dell'associazione di consumatori Konsumer Italia. Tali osservazioni sono state ulteriormente chiarite da UnipolT e Telepass nel corso di audizioni tenutesi, rispettivamente, il 13 e il 21 settembre 2023.

15. Al fine di recepire le osservazioni pervenute durante il *market test*, a valle delle audizioni tenutesi rispettivamente il 14 e 19 settembre 2023, ASPI e AISCAT, in data 29 settembre 2023, hanno presentato modifiche accessorie agli impegni precedentemente prospettati.

III. IL QUADRO REGOLATORIO DI RIFERIMENTO

16. Il pedaggio autostradale consiste in un corrispettivo, commisurato alla classe di appartenenza del veicolo e alla percorrenza chilometrica, dovuto al c.d. Esattore del Pedaggio (di seguito, "EdP") al quale è stata affidata, mediante una convenzione di concessione con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (di seguito "MIT"), la gestione dell'infrastruttura autostradale.

17. Il pedaggio può essere pagato in contanti, mediante carte di pagamento (di debito e credito), Viacard, o attraverso il c.d. telepedaggio, cioè un servizio di pagamento elettronico acquistabile da specifici Fornitori di Servizi (o *service provider*) che, per poter erogare il servizio in una tratta autostradale, devono avere sottoscritto un apposito contratto con il relativo gestore concessionario (ossia l'EdP). Il FdS fornisce all'uopo all'utente un dispositivo elettronico da installare a bordo del veicolo (c.d. *on board unit*, di seguito "OBU") che dialoga con i rilevatori installati presso le stazioni di entrata e di uscita delle tratte autostradali².

18. Il mercato del telepedaggio è caratterizzato dalla coesistenza di una triplice tipologia di servizi (e relativi regimi regolatori): i) il **servizio nazionale** (o *legacy*) del telepedaggio nel quale solo Telepass opera da oltre trent'anni sia per i mezzi leggeri (di seguito, "ML") che per i mezzi pesanti (di seguito, "MP"); ii) il **Servizio Europeo di Telepedaggio** (di seguito, "SET") introdotto dalla Direttiva 2004/52/CE³ (ormai abrogata) e attualmente disciplinato dalla Direttiva 2019/520/UE⁴ - erogabile sia per i ML che per i MP; iii) il **Servizio Interoperabile di Telepedaggio** definito dalla sigla SIT, il cui accesso è consentito ai FdS solo per i MP (c.d. **SIT-MP**).

Nel seguito si illustreranno le principali caratteristiche di tali tre sistemi di telepedaggio.

¹ [Si tratta di parcheggi a pagamento coperti (di solito multipiano), come ad esempio quelli degli aeroporti e delle stazioni ferroviarie, o grandi parcheggi cittadini.]

² [Il sistema di pedaggio della rete autostradale italiana costituisce un sistema interconnesso, costituito da una rete fisicamente interconnessa di autostrade, all'interno della quale ogni EdP è delegato a richiedere al FdS il pagamento dei pedaggi relativi a percorsi che terminano in corrispondenza di una delle sue stazioni di uscita, anche quelli che possono essere iniziati nella stazione di entrata di un altro EdP e/o possono avere attraversato porzioni di una tratta di competenza di un altro EdP: il pedaggio viene quindi interamente riscosso dalla società concessionaria cui compete la stazione di uscita e viene ripartito tra gli altri gestori interessati, sulla base della c.d. Convenzione di interconnessione.]

³ [Direttiva del 29.4.2004 concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità, attuata in Italia con D.MIT n. 4405 del 18 novembre 2005. Tale Direttiva del 2004 ha rinviato la definizione del SET a una successiva decisione della Commissione (decisione 2009/750/CE del 6 ottobre 2009), poi abrogata dal Regolamento di esecuzione UE 2020/204 della Commissione del 28 novembre 2019.]

⁴ [Recepita in Italia con D.Lgs. 5 novembre 2021, n. 153.]

19. Il servizio nazionale (o legacy) di telepedaggio ha costituito il primo servizio di telepedaggio introdotto in Italia, attraverso il lancio nel 1990, da parte di ASPI, del proprio prodotto Telepass, ed è rimasto l'unico nonostante l'assenza di alcuna riserva, a livello regolamentare e normativo, a favore di Telepass stessa.

Per l'erogazione di questo servizio, ASPI ha sempre gestito un sistema di raccolta delle informazioni sui transiti in modo centralizzato e, anche dopo lo scorporo della società Telepass, ha continuato ad avere un ruolo operativo esclusivo di interfaccia tra Telepass e le altre società concessionarie interconnesse, svolgendo per esse il servizio di *acquiring*, ossia ricostruendo per ogni transito la quota di spettanza di ogni concessionaria e retrocedendo loro il pedaggio di competenza⁵.

20. Mentre con il servizio di telepedaggio offerto da Telepass l'utente può effettuare il pagamento elettronico delle tratte autostradali percorse entro i confini nazionali, dovendo l'utente che viaggia in un Paese straniero dotarsi del diverso servizio di telepedaggio ivi offerto, il **SET** è stato introdotto per consentire di pagare elettronicamente il pedaggio autostradale in più Stati membri con un unico dispositivo elettronico a bordo (OBU), senza dover avere nell'abitacolo, a fronte di un viaggio transfrontaliero, più dispositivi forniti dagli operatori di telepedaggio dei diversi Paesi.

Lo stesso obiettivo può essere raggiunto da un operatore del sistema nazionale (*alias* Telepass) solo stipulando contratti bilaterali con i gestori del telepedaggio di Paesi stranieri, quindi non attraverso una gestione *diretta* (come un operatore SET accreditato in più Stati) bensì *indiretta* del servizio di telepedaggio in tali Stati esteri (al proposito, risulta che Telepass abbia accordi bilaterali per i ML con i gestori di Francia, Spagna, Croazia e Portogallo).

21. Il SET costituisce, secondo la normativa di derivazione europea, un servizio "complementare" al servizio nazionale⁶. Già la Direttiva 2004/52/CE chiariva che chiunque, con i necessari requisiti, potesse operare come fornitore del SET⁷ e ciò è stato ribadito a più chiare lettere nella Direttiva 2019/520/UE⁸. Il quadro normativo e regolamentare prevede dunque un servizio esercitabile liberamente da chiunque ne abbia i requisiti.

22. Mentre per il servizio *legacy* non è stata prevista alcuna procedura di accreditamento, l'associazione AISCAT ha elaborato una procedura di accreditamento per accedere al SET divisa in tre fasi⁹, che comporta tempi e costi rilevanti. Inoltre, il FdS del SET ha l'obbligo, ex articolo 5 della Direttiva 520/2019/UE, di concludere contratti sul territorio di almeno quattro Stati membri (altri tre oltre l'Italia) entro trentasei mesi dalla propria registrazione¹⁰.

23. Il **SIT-MP** è un sistema *nazionale* di telepedaggio creato nel 2013 dal comparto autostradale italiano, attualmente limitato ai soli mezzi pesanti, che funziona con il medesimo protocollo tecnico-informatico del SET. Il relativo FdS deve aver comunque completato l'iter di accreditamento in Italia (con tutte le sue tre fasi), pur non avendo l'obbligo di concludere contratti sul territorio di almeno quattro Stati membri: pertanto, il cliente del SIT-MP può usufruire del servizio solo nell'ambito dei confini nazionali, a meno che il FdS non stipuli accordi bilaterali con operatori stranieri. Il SIT, diversamente dal SET che richiede un OBU *multistandard*, prevede l'utilizzo della sola, meno costosa, tecnologia DSRC; tuttavia, la Direttiva 520/2019/UE ha autorizzato fino al 31 dicembre 2017 i FdS SET ad utilizzare per i mezzi leggeri anche apparati provvisti della sola tecnologia DSRC.

24. Nel SET e SIT-MP non esiste un ruolo centralizzato di una singola concessionaria. Ogni FdS deve stipulare un accordo con ciascuna concessionaria autostradale e le concessionarie hanno definito un atto aggiuntivo alla Convenzione di Interconnessione per disciplinare i rapporti derivanti dall'introduzione di tali nuovi sistemi sulla rete interconnessa; in particolare, la concessionaria di uscita rileva i dati del transito intervenuto, calcola e incassa il pedaggio per l'intero percorso tramite il FdS e retrocede alle altre concessionarie eventuali importi di loro spettanza. La gestione operativa e tecnica del pedaggio da incassare viene svolta dalla concessionaria di uscita attraverso una

⁵ [Cfr. doc. 501.]

⁶ [D. Lgs. n. 153/2021, articolo 1, comma 4.]

⁷ [In essa si stabiliva che: "i sistemi di telepedaggio dovrebbero essere interoperabili e basati su norme pubbliche disponibili per tutti i fornitori di sistemi su base non discriminatoria" (considerando 6) e che il servizio "sarà definito da un corpus di norme contrattuali che autorizzino tutti gli operatori e/o gli emittenti a fornire il servizio" (articolo 3, comma 1). Nello stesso senso l'articolo. 3, comma 1 del D. MIT di sua attuazione, n. 4405 del 18 novembre 2005.]

⁸ [È previsto, in particolare, che: "gli esattori dei pedaggi dovrebbero concedere l'accesso al settore del SET di loro competenza ai fornitori del SET in maniera non discriminatoria" (considerando 19 e articolo 6, comma 3) e "gli utenti dovrebbero potersi abbonare al SET tramite qualsiasi fornitore del SET, a prescindere dalla loro nazionalità, dallo Stato membro di residenza o dallo Stato membro di immatricolazione del veicolo" (considerando 26). Cfr. anche la decisione della Commissione 2009/750/CE, cit., considerando 5 e 6 e articolo 5, comma 3.]

⁹ [La procedura è divisa in fase 1 (centralizzata in AISCAT - cui le concessionarie conferiscono delega - e svolta tramite la sua controllata Aiscat Servizi Srl, relativa a verifiche documentali ed eventuali test base di radio-comunicazione tra OBU e RS; con predisposizione da parte di AISCAT del contratto di servizio standard e dei relativi Allegati A-I, nonché degli accordi tipo di VCCF), fase 2 (c.d. Verifica di Conformità del Corretto Funzionamento-VCCF, operata dagli EdP con il supporto di Aiscat Servizi Srl per il coordinamento delle attività che prevedono una interconnessione tra i diversi EdP; negoziazione dei contratti di servizi con i singoli EdP) e fase 3 (c.d. Verifica di Regolare Servizio-VRS, operata dagli EdP, che prevede un test di funzionamento in pista con clientela effettiva).]

¹⁰ [Articolo 5, comma 1 della Direttiva 2019/520/UE: "Gli Stati Membri adottano le misure necessarie affinché i fornitori del SET da essi registrati concludano contratti di SET riguardo tutti i settori del SET sul territorio di almeno 4 Stati Membri entro 36 mesi dalla loro registrazione". Tale norma si aggiunge alla previsione secondo cui "Il fornitore del SET non ha l'obbligo di fornire i suoi servizi in tutta l'Unione ma dovrebbe coprire tutti settori del SET (e cioè le tratte stradali/autostradali) in qualsiasi Stato membro nel quale decidano di fornire i propri servizi" (considerando 37 Direttiva 2019/520/UE); v. pure articolo 5, comma 1 D.Lgs. n. 153/2021.]

piattaforma di *servicing*, propria o di terzi, cui conferisce mandato. Movyon di ASPI è una delle quattro piattaforme attive e gestisce tale servizio, oltre che per le concessionarie del gruppo ASPI, anche, per quanto qui di interesse, per Salerno Pompei Napoli S.p.A., Concessioni Autostradali Venete S.p.A., Autostrada del Brennero S.p.A..

IV. I MERCATI RILEVANTI E LA POSIZIONE DOMINANTE

25. Nell'ambito del presente procedimento, vengono in rilievo il mercato della gestione autostradale e quello, collegato al primo, della fornitura del servizio di telepedaggio all'utenza che percorre le autostrade.

26. Nel primo mercato operano le società concessionarie, associate o meno all'associazione di categoria AISCAT, cui il MIT ha affidato in esclusiva la gestione di una o più tratte autostradali, e che pertanto sono ciascuna in posizione dominante nella gestione della propria tratta. Tra di esse, la società ASPI costituisce la più importante concessionaria italiana, gestendo una porzione chilometrica autostradale di assoluto rilievo (circa 3.000 km di rete dei 4.835 km complessivamente gestiti dalle associate AISCAT e dei circa 7.000 dell'intera rete nazionale).

27. In ragione del proprio rilievo, ASPI appare svolgere all'interno della associazione AISCAT un ruolo predominante, tanto da esercitare in essa un centrale potere decisionale.

28. Il mercato della fornitura del servizio di telepedaggio è collegato con quello della gestione autostradale in quanto esattori del pedaggio (EdP) sono i concessionari autostradali, con cui i FdS devono stipulare contratti per potere erogare il servizio di pagamento automatizzato nelle rispettive tratte di competenza. In tal senso, i concessionari autostradali sono gli unici che, ciascuno per la propria tratta, possono rendere possibile in concreto l'espletamento del servizio di telepedaggio, procedendo materialmente all'adeguamento tecnico dei varchi e all'adeguamento della relativa cartellonistica, e gestendo poi il connesso necessario flusso dei dati.

29. Nell'ambito del mercato del telepedaggio rileva che ASPI è la storica ideatrice del sistema nazionale Telepass, creato oltre trent'anni fa. Telepass è rimasta nel medesimo gruppo societario di ASPI fino a maggio 2022, allorquando ASPI è passata dal controllo di Atlantia a quello di Cassa Depositi e Prestiti, uscendo così dal gruppo Atlantia, di cui invece Telepass continua a far parte¹¹.

In ragione di tale integrazione verticale, ASPI è stata sino a poco tempo fa soggetto dominante anche nel mercato della fornitura del servizio di telepedaggio sulla rete nazionale, mercato distinto ma collegato a quello della gestione autostradale. A tutt'oggi, ASPI svolge in modalità accentrata il servizio di lettura transiti nel sistema nazionale di telepedaggio per tutte le concessionarie della rete autostradale italiana.

V. GLI IMPEGNI PROPOSTI

30. In risposta alle criticità di natura concorrenziale sollevate dall'Autorità nel provvedimento di avvio del presente procedimento e in considerazione degli ulteriori profili sollevati dal segnalante in corso di istruttoria, ASPI e AISCAT, in data 27 febbraio 2023, hanno presentato impegni ai sensi dell'articolo 14-ter della legge n. 287/1990, consistenti, in sintesi:

- a) nel predisporre procedure di accreditamento e di certificazione dei nuovi apparati per il telepedaggio nazionale che l'operatore Telepass immetterà sul mercato, analoghe a quelle già in essere per gli apparati immessi dai FdS SET e/o SIT-MP già operanti nella rete italiana;
- b) nell'estendere il SIT, attualmente limitato ai mezzi pesanti, anche ai mezzi leggeri;
- c) nel sollecitare e monitorare il completamento del processo di adeguamento dei varchi e della cartellonistica inerenti al telepedaggio delle concessionarie che ancora non vi hanno provveduto;
- d) nell'estendere le agevolazioni tariffarie attive per Telepass a tutti i Fornitori di Servizi accreditati, in tempi brevi e definiti;
- e) nell'implementare le soluzioni tecnologiche necessarie a minimizzare i problemi di gestione connessi alla fatturazione degli errati transiti per i Fornitori di Servizi accreditati, estendendo al contempo le tempistiche previste per le rettifiche dei transiti anomali, anche in relazione alle pregresse situazioni pendenti;
- f) nel modificare le clausole dei contratti tra Fornitori di Servizi e concessionarie che potrebbero dare luogo a un trattamento discriminatorio rispetto a Telepass;
- g) nell'estendere l'accesso ai parcheggi "in struttura" alla clientela dei Fornitori di Servizi diversi da Telepass (impegno proposto esclusivamente da ASPI);
- h) nell'aprire di un tavolo di confronto con tutti i Fornitori di Servizi ai fini di analizzare le potenzialità e la fattibilità dell'integrazione del *cash back* (dovuto in caso di code dovute a cantieri sulla rete di competenza) in fattura o altra forma di collaborazione a riguardo (impegno proposto esclusivamente da ASPI).

VI. LE OSSERVAZIONI PERVENUTE NEL MARKET TEST

31. Nella riunione del 28 giugno 2023, l'Autorità, ritenendo gli impegni presentati non manifestamente infondati, ne ha disposto la pubblicazione sul proprio sito, allo scopo di sottoporli al *market test* previsto dalla procedura relativa

¹¹ [Atlantia detiene attualmente il 51% della società Telepass S.p.A., monopolista storico del servizio di telepedaggio, mentre il 49% del capitale di Telepass è in mano a PG TLP BIDCO S.r.l. (Partners Group, uno dei principali gestori di investimenti globale).]

all'applicazione dell'articolo 14-ter della legge n. 287/1990. Gli impegni sopra descritti sono stati sottoposti al *market test* dal 3 luglio al 2 agosto 2023.

32. Nel corso del *market test*, come anticipato, sono pervenute osservazioni da parte di UnipolT, Axxès, Telepass e Konsumer Italia sia con riferimento all'impianto degli impegni in generale che con riferimento specifico ad alcuni di essi. Nel seguito si riporterà una breve sintesi delle osservazioni pervenute.

33. In via preliminare, i due FdS accreditati al SET concorrenti di Telepass che hanno partecipato al *market test*, ossia UnipolT e Axxès hanno evidenziato che gli impegni proposti dalle Parti non sarebbero in grado di superare appieno le preoccupazioni concorrenziali espresse nel provvedimento di avvio, per le ragioni di seguito descritte.

34. In primo luogo, gli impegni non farebbero venire meno la distinzione tra sistema nazionale (o *legacy*), dove può operare solo Telepass, e i sistemi SIT/SET, dove operano i FdS accreditati: per far venire meno ogni profilo discriminatorio, secondo UnipolT, il sistema *legacy* dovrebbe essere abbandonato e Telepass nel futuro dovrebbe essere autorizzata a operare solamente sul SET, per il quale ha già ottenuto l'accreditamento, pur non utilizzandolo.

35. In secondo luogo, gli impegni presentati da AISCAT non sarebbero sufficientemente vincolanti per le concessionarie associate, che approvando all'unanimità¹² gli impegni in assemblea si sarebbero obbligate nei confronti dell'Associazione ma non nei confronti dell'Autorità, la quale, in caso di mancata implementazione delle misure, non potrebbe contestare adeguatamente eventuali inottemperanze. Ciò riguarderebbe anche ASPI, che, pur essendo Parte del procedimento, non si sarebbe direttamente impegnata a mettere in atto quanto approvato in sede AISCAT. A ciò si aggiunga che, per sua stessa ammissione, AISCAT non ha poteri impositivi o coattivi nei confronti delle associate. La fragilità dell'impianto sarebbe attestata dalla circostanza che il Consorzio Autostrade Siciliane (CAS), concessionaria che gestisce le autostrade siciliane, pur avendo approvato gli impegni nell'assemblea AISCAT, non ha a tutt'oggi neppure adeguato la propria infrastruttura al SET, determinando il protrarsi del monopolio di Telepass nel territorio siciliano.

36. UnipolT ha inoltre osservato che gli impegni presentati avrebbero efficacia solo *pro futuro*, ma non rimuoverebbero in alcun modo gli effetti già prodottisi sul mercato.

37. I partecipanti al *market test* hanno quindi formulato osservazioni sui singoli impegni prospettati. In merito all'Impegno **a**), UnipolT e Axxès rilevano che la predisposizione di procedure di accreditamento per gli apparati per il telepedaggio sul sistema *legacy* non farebbe che cristallizzare e, ancor peggio, legittimare la situazione attuale di coesistenza del sistema *legacy* – ad appannaggio esclusivo dell'incumbent – e dei sistemi SIT/SET, gli unici accessibili ai nuovi entranti. Axxès osserva altresì che il termine temporale per la procedura di accreditamento per gli apparati *legacy* dovrebbe essere applicato dalle concessionarie anche ai FdS SIT/SET. Telepass, in quanto soggetto che dovrebbe essere sottoposto alle nuove procedure di accreditamento, ha evidenziato che, al fine di non impattare sull'attuale clientela, tali procedure dovrebbero riguardare solo i nuovi apparati, diversi da quelli attualmente circolanti, con caratteristiche tecnologiche innovative o nuove funzionalità. Inoltre, le procedure dovrebbe essere oggetto di consultazione preventiva con Telepass e dovrebbero essere predisposte e gestite non dai concessionari ma da AISCAT.

38. Con riguardo all'Impegno **b**), relativo all'estensione del sistema SIT ai mezzi leggeri, UnipolT e Axxès osservano che la soluzione proposta appare notevolmente tardiva, giacché entrambe le società avevano in passato richiesto l'accreditamento al SIT per i mezzi leggeri, che è stato loro negato dirottando le stesse sul sistema SET, per l'accreditamento al quale è necessario sopportare oneri maggiori (inclusa la conclusione obbligatoria di contratti di fornitura sul territorio di altri tre Stati membri) e tempistiche prolungate.

39. In merito all'Impegno **c**), concernente l'adeguamento dei varchi e della cartellonistica, UnipolT, Axxès e l'associazione di consumatori Konsumer Italia rilevano che esso non appare sufficientemente vincolante per le concessionarie, atteso che, nonostante i ripetuti solleciti, permangono sulla rete autostradale casi di segnaletica contenente la dicitura "Telepass". UnipolT suggerisce di restringere i tempi di implementazione dell'impegno, cui dovrebbero vincolarsi nei confronti dell'Autorità anche le singole concessionarie autostradali, nonché di modificarlo prevenendo la realizzazione, a cura e spese delle Parti, di una campagna informativa sui principali media per rendere nota al pubblico la piena apertura del mercato alla concorrenza.

40. Sull'Impegno **d**), relativo all'estensione ai FdS delle agevolazioni tariffarie, UnipolT e Axxès riconoscono l'astratta idoneità della soluzione prospettata a rimuovere i profili di abusività sollevati dal provvedimento di avvio. Tuttavia, lamentano che per gestire le agevolazioni tariffarie su base individuale con ciascuna concessionaria i FdS devono interfacciarsi con molteplici fornitori tecnologici e con AISCAT Servizi S.r.l., società di AISCAT che gestisce il Sistema di Comparto, mentre Telepass interagirebbe unicamente con Movyon, società controllata da ASPI che, nell'ambito del sistema *legacy*, gestirebbe le agevolazioni per conto di tutte le concessionarie. UnipolT lamenta inoltre il ritardo, rispetto a quanto contenuto negli impegni in pubblicazione, dell'implementazione dello sconto relativo al Raccordo Autostradale Valle d'Aosta (RAV) e alla Società Autostrade Valdostane (SAV) e degli sconti di Concessioni Autostradali Venete (CAV), "Brenner Pass" e "Urban Pass Trento", nonché i tempi eccessivamente lunghi previsti per la realizzazione degli sconti della Società Autostrada Tirrenica (SAT) e "Urban Pass Bolzano". UnipolT, ancora, stigmatizza la procedura estremamente articolata elaborata da AISCAT Servizi per l'attivazione dello sconto nonché la necessità, a differenza di quanto previsto per Telepass, di indicare il Personal Account Number (PAN) dei clienti, un codice numerico il cui reperimento non sarebbe agevole né immediato. Sia Konsumer Italia sia UnipolT sottolineano, infine, la circostanza

¹² [A eccezione della Superstrada Pedemontana Veneta, che si è astenuta con riguardo all'impegno sulle agevolazioni tariffarie.]

che Superstrada Pedemontana Veneta (SPV) si sia rifiutata di estendere lo sconto moto, regolarmente applicato ai clienti Telepass, ai clienti degli altri FdS.

41. Per quanto attiene all'Impegno **e)**, tanto Konsumer Italia quanto UnipolIT evidenziano che la soluzione tecnologica proposta, volta a minimizzare i problemi di gestione connessi alla fatturazione degli errati transiti, che sarebbe già stata realizzata da AISCAT, non avrebbe sortito i risultati sperati, considerato il perdurare di un flusso anomalo di errati transiti e relativi addebiti. Secondo UnipolIT, l'estensione delle tempistiche per la regolarizzazione dei transiti anomali, pur apprezzabile, riguarda esclusivamente i casi di gestione "manuale" *ex post* dell'anomalia e non sana la disparità di trattamento con Telepass nella gestione "automatica" delle rettifiche *ex ante*; le Parti e le altre concessionarie autostradali dovrebbero, pertanto, impegnarsi a utilizzare le stesse soluzioni tecnologiche e regole contrattuali e operative nei confronti di tutti i FdS, ivi incluso Telepass, che dovrebbero essere rese pubbliche a beneficio dell'intero mercato.

42. In merito alle modifiche dei contratti tra FdS e concessionarie oggetto dell'Impegno **f)**, UnipolIT e Axxès concordano nell'osservare che l'attuale durata contrattuale di 2 anni unitamente alla clausola risolutiva espressa (proposta in sostituzione dell'attuale clausola di recesso) non garantisce un orizzonte temporale sufficientemente lungo per pianificare i propri investimenti. Axxès ritiene inoltre che l'inserimento di una clausola risolutiva espressa in caso di cessazione, per qualsiasi motivo, del contratto tra FdS e altro concessionario interconnesso, così che tutti i contratti di fornitura di servizi si trovino a essere in una condizione di *simul stabunt simul cadent*, sia eccessiva rispetto all'obiettivo che ci si prefigge. Secondo UnipolIT, ancora, gli impegni non sanerebbero il possibile profilo discriminatorio tra FdS (ivi inclusa Telepass) in relazione sia all'importo delle commissioni sia agli aspetti economici, tecnici e operativi del servizio. Da ultimo, il termine per l'attuazione dell'impegno (sei mesi dall'accettazione) sarebbe irragionevolmente lungo. Su altro profilo, Telepass sostiene che nei contratti SIT/SET, considerato che il FdS assume per intero nei confronti delle concessionarie il rischio d'insolvenza del cliente, dovrebbe essere riconosciuta al FdS - e non alla concessionaria - la titolarità del credito del pedaggio nei confronti del cliente a partire dal passaggio del cliente al casello.

43. Con riferimento all'Impegno **g)** relativo ai parcheggi in struttura, UnipolIT osserva che esso andrebbe rafforzato prevedendo una ricognizione dei parcheggi per il cui pagamento è abilitato Telepass; inoltre, ASPI dovrebbe impegnarsi a sostenere tutti i costi necessari ad adeguare le antenne/boe installate presso tali parcheggi, precisandolo nelle comunicazioni ai gestori già previste dall'impegno. Per altro verso, Telepass ritiene che l'impegno in questione non sia pertinente all'oggetto del procedimento e impatti su un mercato completamente diverso da quello individuato nel provvedimento di avvio; per di più, la misura non risponderebbe al principio di proporzionalità, incidendo negativamente sugli interessi di soggetti terzi rispetto alla fattispecie oggetto di contestazione.

44. Infine, per quanto attiene all'Impegno **h)**, UnipolIT ne contesta la portata meramente programmatica, richiedendo ad ASPI una modifica che includa lo sviluppo a beneficio dei clienti dei FdS nuovi entranti di una soluzione tecnologica analoga a quella già offerta ai clienti Telepass.

VII. LE REPLICHE DELLE PARTI E LE MODIFICHE ACCESSORIE AGLI IMPEGNI

45. In data 29 settembre 2023, ASPI e AISCAT, dopo aver avuto accesso alle osservazioni pervenute nel *market test*, hanno replicato alle stesse e presentato modifiche accessorie agli impegni nei termini di seguito sintetizzati.

46. In particolare, ASPI ha fornito una disamina delle osservazioni dei partecipanti al *market test* riferite alla sua posizione e proposto le proprie valutazioni, riguardanti nello specifico alcuni aspetti (della versione originaria degli impegni) a suo parere già adeguati ed esaustivi ai fini della risoluzione delle preoccupazioni concorrenziali di cui al provvedimento di avvio, e altri che, invece, hanno dato luogo a una proposta di integrazione e revisione degli impegni originari, in senso ritenuto ancora più pro-concorrenziale.

47. Da parte sua, AISCAT ha preliminarmente sottolineato il fatto che, da statuto, non dispone di poteri impositivi né coercitivi nei confronti delle concessionarie autostradali associate, potendo invece impegnarsi ad assumere misure di supporto alle concessionarie stesse ai fini del superamento dei timori concorrenziali espressi nel provvedimento di avvio dell'istruttoria. In proposito, AISCAT ha quindi posto particolare accento sul fatto che le misure inizialmente proposte, oltre a essere state approvate dal Consiglio Direttivo dell'associazione, sono state approvate anche dall'Assemblea¹³, dove tutte le concessionarie associate si sono anche formalmente impegnate ad attuare, sulle tratte autostradali di rispettiva competenza, gli impegni di AISCAT. L'associazione ha altresì sottolineato la sua totale estraneità al servizio *legacy*, disciplinato da accordi contrattuali tra ASPI, Telepass e le singole concessionarie.

Impegni a) e b)

48. L'apertura del SIT-MP ai mezzi leggeri e l'estensione della procedura di accreditamento dei dispositivi anche a quelli di Telepass, su basi paritarie e non discriminatorie rispetto agli altri FdS e secondo un ordine temporale di priorità di domanda, vengono ritenute da ASPI misure pienamente in grado di realizzare, da una parte, l'apertura del mercato nazionale del telepedaggio anche a operatori diversi da Telepass e, dall'altra, una parità di trattamento rispetto a quest'ultima dei nuovi operatori di mercato, mediante un'uniformazione delle procedure.

¹³ [Con l'eccezione di Superstrada Pedemontana Veneta con riferimento al solo impegno d) relativo alla scontistica.]

49. In tale ottica, le proposte (in particolare di Unipol e di Axxès) di chiudere il sistema *legacy* e di far transitare anche Telepass sul sistema SET-SIT vengono ritenute da ASPI non giustificate, oltre che *“del tutto sproporzionate rispetto all’oggetto dell’istruttoria”*. Di contro, in merito alle osservazioni di Telepass che le procedure di accreditamento non debbano riguardare gli apparati già circolanti, ASPI chiarisce che tale specifica era già presente nella formulazione originaria degli impegni (in quanto la procedura interesserà esclusivamente i nuovi apparati e le versioni di apparati già in uso che presentino innovazioni a livello di *firmware* e/o *software*)¹⁴. In merito all’osservazione di Telepass circa il ruolo delle concessionarie nella procedura di accreditamento degli apparati, ASPI ha chiarito nel proprio impegno che essa sarà gestita e monitorata da AISCAT, come già avviene per i sistemi SET-SIT.

50. Da parte sua, AISCAT ha sottolineato l’importanza del fatto che la procedura di accreditamento e certificazione degli apparati di telepedaggio sia *“omologa”* nei casi di Telepass (sistema *legacy*) e degli altri fornitori di servizio (sistemi SET-SIT). In particolare, tutti i FdS, inclusa Telepass, *“saranno sottoposti ai medesimi passaggi procedurali e alle medesime verifiche di corrispondenza dei propri apparati ai requisiti tecnici; verifiche, queste ultime, che saranno condotte da Aiscat Servizi avvalendosi di un organismo terzo e imparziale (IMQ S.p.a.) notificato alla Commissione europea ai sensi dell’articolo 19 della Direttiva n. 2019/520/UE e con l’intervento di Concessionarie e service provider”*; al riguardo, il ruolo delle concessionarie, inclusa ASPI, sarà limitato al compimento dell’attività esecutiva necessaria a verificare il corretto funzionamento operativo degli apparati sulle proprie piste di telepedaggio e sull’intera rete interconnessa¹⁵.

51. Posto quanto sopra, e al fine di favorire una migliore efficacia degli impegni in argomento, AISCAT ha modificato gli impegni riducendo i termini temporali inizialmente previsti, da novanta a quarantacinque giorni per la predisposizione e messa a disposizione delle concessionarie della procedura di accreditamento tecnico, e da sei a tre mesi quale orizzonte temporale massimo affinché le concessionarie stesse diano concreta applicazione, sulle tratte di rispettiva competenza della rete interconnessa, alla procedura predisposta da AISCAT¹⁶. Del pari, AISCAT è disposta a ridurre i termini temporali anche con riferimento all’estensione del SIT ai veicoli leggeri, in particolare da quarantacinque a trenta giorni per la trasmissione alle concessionarie della relativa procedura, e nuovamente da sei a tre mesi quale orizzonte temporale massimo affinché le concessionarie stesse diano concreta applicazione, sulle tratte di rispettiva competenza della rete interconnessa, alla procedura predisposta da AISCAT.

Impegno c)

52. Con riferimento al processo di adeguamento al sistema SET-SIT di varchi e segnaletica, ASPI ha specificato di averlo tempestivamente completato in tutte le stazioni di propria competenza già prima dell’avvio del presente procedimento e senza che si siano registrate particolari criticità nell’interpretazione di tale segnaletica da parte dell’utenza SET, come invece asserito da Konsumer Italia. Sono inoltre già attive, sul sito ufficiale di ASPI, una pagina dedicata ai dispositivi di telepedaggio e una seconda pagina inerente alla segnaletica di casello.

Ciò posto, e giacché Unipol ha richiesto uno sforzo informativo a beneficio della clientela finale, ASPI ha integrato i propri impegni con la predisposizione di una pagina aggiuntiva appositamente dedicata al SET, che possa avere la massima visibilità sul proprio sito *web*, entro un mese dall’accettazione degli impegni.

53. Sull’argomento, AISCAT, premesso che il fenomeno è circoscritto a pochi casi isolati¹⁷ e che il potere di provvedere all’adeguamento di varchi e cartellonistica è in capo esclusivamente alle singole concessionarie sulle rispettive tratte di competenza, potendo l’associazione effettuare soltanto un’attività di sollecito, si è dichiarata disposta a ridurre i termini temporali previsti nell’originaria formulazione degli impegni, in particolare da quarantacinque a quindici giorni per comunicare all’Autorità i risultati della ricognizione di settore sulla materia, aggiungendo inoltre l’impegno a ripetere la ricognizione - e il relativo invito all’adempimento, con riferimento alle concessionarie eventualmente rimaste inadempienti - su base trimestrale sino al completo adeguamento su tutta la rete interconnessa.

Impegno d)

54. Per quanto riguarda la questione degli sconti, ASPI ha confermato di aver completato nei tempi previsti, tramite la controllata Movyon la cui piattaforma di *servicing* è utilizzata anche da numerose concessionarie esterne al gruppo, tutte le attività relative all’implementazione degli algoritmi e all’aggiornamento dei protocolli necessari per il calcolo della scontistica spettante ai clienti dei vari FdS per quanto riguarda lo sconto moto, già in esercizio, e gli sconti CAV, BrennerPass, UrbanPass Trento e Bolzano (quest’ultimo in anticipo rispetto ai tempi previsti negli impegni pubblicati),

¹⁴ [Sul punto, AISCAT ha specificato che, conformemente alla prassi sviluppata con riferimento agli apparati accreditati SET e SIT/MP, anche gli apparati che dovessero presentare modifiche tecnologiche ‘minime’ (ossia interventi che non comportino modifiche dei protocolli di comunicazione con gli apparati di pista) saranno sottoposti alla verifica del regolare servizio, seppure in forma ridotta/semplificata. La necessità di procedere a tale verifica, anche a fronte di modifiche tecniche minime, risponde all’esigenza di testare la compatibilità tecnologica degli apparati modificati con il sistema, nonché all’esigenza di prevenire disfunzioni alla clientela. Resta ferma la necessità di procedere all’espletamento dell’intera procedura (non semplificata) in caso di introduzione di nuovi apparati o di modifiche sostanziali dei medesimi (riguardanti, cioè, i protocolli di comunicazione tra dispositivi e apparati di pista).]

¹⁵ [Fasi VCCF (verifica di conformità del corretto funzionamento in pista degli apparati) e VRS (verifica del regolare servizio in strada).]

¹⁶ [Nella nuova formulazione degli impegni, vengono così operate le relative sostituzioni numeriche (da novanta a quarantacinque giorni e da sei a tre mesi).]

¹⁷ [Cfr. docc. 502 e 571.]

per i quali è stata avviata, il 25 settembre 2023, la fase di collaudo in esercizio della piattaforma. Sono state inoltre ultimate, come comunicato alle concessionarie interessate, le implementazioni necessarie agli sconti RAV/SAV. Quanto allo specifico dello sconto SAT, oggetto di critiche nel *market test* per il riferimento temporale fissato a febbraio 2024, ASPI ha specificato che si tratta di tempistiche né eccessive né dilatate, bensì *"tecnicamente imprescindibili"* per le complessità intrinseche del suo calcolo e la molteplicità dei soggetti coinvolti (le concessionarie interconnesse), nonché per via dell'attuale passaggio al sistema *cloud* dell'architettura del Sistema di Comparto: tutto ciò *"non consente, quindi, di accelerare in alcun modo il complesso processo di implementazione dello sconto SAT con tutte le concessionarie interconnesse"*. Venendo incontro all'osservazione di UnipolIT, ASPI ha modificato l'impegno precisando che darà concreta attuazione, per quanto ovviamente di propria competenza, agli impegni proposti da AISCAT in tema di agevolazioni tariffarie.

In generale, sempre in merito agli sconti, ASPI ha chiarito che, posto quanto sopra, l'effettiva attivazione degli sconti non spetta né alla stessa ASPI né a Movyon, bensì alle altre concessionarie autostradali interessate (che devono in concreto richiedere l'attivazione degli sconti a Movyon).

55. AISCAT, premesso di non disporre di poteri per vincolare od obbligare le associate all'implementazione delle modulazioni tariffarie, ha sottolineato di aver già sollecitato le due concessionarie allo stato inadempienti (SPV e CAS) con apposite comunicazioni, e ha inoltre evidenziato di aver concluso l'iter, ivi inclusa la fase di *testing* (che ha comportato la necessità di successivi ulteriori adeguamenti tecnici), per la gestione delle scontistiche RAV e SAV, entrate a regime nel mese di ottobre 2023. Quanto, poi, alla gestione delle scontistiche SAT con la creazione dei necessari algoritmi di calcolo, per la quale era stato inizialmente proposto il termine massimo del 27 febbraio 2024 (in quanto l'implementazione contestuale con la precedente scontistica RAV/SAV sarebbe stata tecnicamente non possibile), AISCAT ha modificato gli impegni anticipando il predetto termine di un mese, e quindi al 31 gennaio 2024.

Sulla necessità, criticata da UnipolIT e Axxès, di doversi interfacciare - a differenza di Telepass - con più piattaforme di *servicing*, AISCAT ha osservato che ciò non scalfisce, né mette in discussione, l'idoneità della misura proposta ai fini dell'applicazione, sull'intera rete interconnessa, delle medesime agevolazioni di cui beneficiano i clienti Telepass. Lo stesso dicasi per la necessità di indicare il PAN, che rappresenta il codice univoco su cui si basano tutte le operazioni nei sistemi SET-SIT.

Infine, con riferimento allo sconto moto, AISCAT, in risposta alle lamentele di Unipol in merito alle complessità burocratiche, ha sottolineato la necessità che la prima attivazione degli sconti sia preceduta e disciplinata anche sul piano contrattuale e tecnico con ognuna delle ventitré concessionarie aderenti allo sconto, e che comunque delle tre sottoscrizioni da effettuare solo due riguardano i *service provider* e vanno effettuate soltanto *una tantum*; al riguardo, che lo sforzo non sia eccessivo è testimoniato, secondo AISCAT, dal fatto che, in concreto, la sottoscrizione della documentazione si è svolta nell'arco di circa quindici giorni dall'avvio delle procedure.

Impegno e)

56. Anche in merito alla questione della gestione degli errati transiti, ASPI ritiene di aver già fatto quanto nelle proprie possibilità per risolvere la problematica (in particolare implementando gli algoritmi di accoppiamento targa-apparato sulla piattaforma di comparto AISCAT, per consentire alle singole concessionarie di verificare i transiti, ed estendendo il termine dell'addebito degli errati transiti ai FdS da sessanta a centottanta giorni, termine ritenuto ora sufficiente per consentire agli stessi FdS di ricostruire il transito dei propri clienti nei casi in cui la ricostruzione non dovesse avvenire automaticamente tramite gli algoritmi di accoppiamento), per uniformare anche in questo caso il trattamento tra Telepass e gli altri *service provider*, pur utilizzando soluzioni tecnologiche differenti.

57. Al riguardo, e ricordato che il fenomeno degli errati transiti non dipende solo dalle concessionarie ma anche dal FdS e dagli stessi utenti (ad esempio, in caso di posizionamento non corretto del dispositivo nell'abitacolo del veicolo), ASPI ha specificato che la problematica *"si sta risolvendo in maniera pressoché definitiva, salvo alcuni accorgimenti e affinamenti informatici (ancora in corso) che dovrebbero quasi azzerare, per quanto tecnicamente possibile, la tematica"*; difatti, *"da ultimo"*, le anomalie in entrata sono state ulteriormente ridotte e *"ragionevolmente tale percentuale è destinata a ridursi ulteriormente nel corso dei prossimi mesi"*.

Da parte sua, AISCAT ha rivendicato di aver concluso i lavori per lo sviluppo del pertinente *software* (in grado di effettuare l'abbinamento tramite l'utilizzo sia dei dati di transito che di quelli rilevati tramite targa, in ingresso e in uscita, funzionale a garantire la riconciliazione automatica e preventiva (*ex ante*) dei dati, così da minimizzare i casi di addebiti non dovuti) a fine marzo 2023; a seguito di problematiche tecniche successivamente intercorse, è stato avviato un apposito tavolo di lavoro tra l'associazione, le concessionarie e la stessa UnipolIT, al fine di trovare soluzioni per garantire progressive riduzioni dei casi di errati transiti. In proposito, AISCAT ha anche lamentato il fatto che UnipolIT, al contrario di Telepass, non consente ai propri clienti di autocertificare il varco di entrata (in caso di mancata lettura del dispositivo in entrata), onde consentire il pagamento per la tratta effettivamente percorsa ed evitare così addebiti non dovuti.

58. Ad ogni modo, in tema di errati transiti, AISCAT si è resa disponibile a integrare i propri impegni, prevedendo di svolgere un'attività sia di monitoraggio mensile con le concessionarie interconnesse sia di organizzazione di riunioni bimestrali con le stesse concessionarie e i FdS per la condivisione dei dati sugli errati transiti. Ciò, ad avviso di AISCAT, produrrà il risultato di fornire pure una misura oggettiva per valutare l'efficacia dei processi automatici di correzione nell'ambito del sistema SET/SIT, anche nel raffronto con i valori del sistema *legacy*, con l'obiettivo di giungere a una

"misura fisiologica (non potendo tale fenomeno essere eliminato del tutto a causa del verificarsi di fattori esogeni al comparto autostradale) progressivamente assimilabile, quanto più possibile, a quella del sistema c.d. legacy".

Impegno f)

59. Rispondendo alle richieste di Unipol e Axxès di allungare i termini di validità dei contratti tra concessionarie e FdS, e ricordando comunque che la *ratio* dell'attuale durata biennale (rinnovabile di anno in anno) dei contratti era volta a garantire il merito di credito dei *service provider*, ASPI si è resa disponibile a estendere la durata di tali accordi a cinque anni, al fine di consentire ai FdS una maggiore capacità di programmazione della propria attività e dei propri investimenti.

60. Per quanto riguarda la questione della clausola risolutiva espressa (in caso di cessazione del contratto tra il FdS e anche solo una delle concessionarie), ritenuta eccessiva nelle osservazioni al *market test*, e richiamando il fatto che essa è prevista in quanto inevitabile conseguenza della natura interconnessa del sistema, ASPI ha modificato l'impegno prevedendo un lasso temporale di trenta giorni (decorrenti dalla data di cessazione del rapporto tra il FdS e una o più delle concessionarie interconnesse) in cui sarà sospesa l'efficacia della clausola *de qua*, dando così modo al *service provider* interessato di porre rimedio alla causa che ha determinato tale cessazione.

61. In tema di clausole contrattuali, AISCAT ha ricordato come lo schema di Contratto Tipo, predisposto dal comparto autostradale con il supporto dell'associazione, rappresenti unicamente un modello non vincolante per le parti sottoscrittrici (concessionarie e FdS) e che l'obbligo di non discriminazione nei confronti dei FdS sia già disciplinato dal D.Lgs. n. 153/2011.

62. Per venire incontro alle richieste emerse nel *market test*, anche AISCAT ha modificato la proposta di impegni per estendere la durata del Contratto Tipo dagli attuali due a cinque anni, con previsione di rinnovo tacito per ulteriori cinque anni (salvo disdetta da comunicare con preavviso di sei mesi). Quanto infine alla clausola risolutiva espressa, essa viene ritenuta da AISCAT necessaria ad assicurare senza soluzione di continuità il funzionamento del servizio di telepedaggio sulla intera rete interconnessa in condizioni di sicurezza. Ciò posto, anche AISCAT - come ASPI - è disposta a prevedere un periodo di 'sospensione' di tale clausola di trenta giorni, al fine di consentire al FdS interessato di eliminare la problematica che ha portato alla risoluzione o alla cessazione degli effetti di un contratto con una concessionaria. Ciò al fine di garantire al *service provider* un lasso di tempo utile a ripristinare il precedente contratto, in caso anche ricorrendo alla competente autorità giudiziaria al fine di ottenere un eventuale provvedimento d'urgenza (in questo senso discostandosi dalle richieste di Axxès che avrebbe voluto condizionare gli effetti della clausola risolutiva al passaggio in giudicato della relativa sentenza, giacché i tempi medi di durata dei giudizi civili sarebbero incompatibili con le ragioni tecniche che impongono l'operatività del singolo FdS con tutte le concessionarie interconnesse).

Impegno g)

63. Anche in merito ai cosiddetti parcheggi in struttura, ASPI ritiene di aver già effettuato tutte le operazioni all'uopo necessarie. Tramite Movyon, infatti, è stato appurato che la lettura degli apparati di operatori diversi da Telepass è possibile anche solo adeguando il *software*, senza quindi dover operare modifiche sugli apparati di terra già installati; inoltre, sono state già inviate circa settanta comunicazioni ai gestori di parcheggi per informare su tale possibilità e a questo primo invio faranno seguito ulteriori invii di missive ai titolari di infrastrutture di parcheggio. In proposito, infine, ASPI ha fatto presente che la richiesta di Unipol che la stessa ASPI si faccia carico di individuare i parcheggi abilitati al pagamento con Telepass non risulta necessaria, in quanto l'elenco dei parcheggi convenzionati è già disponibile sul sito della medesima Telepass.

Impegno h)

64. In merito all'apertura di un tavolo tecnico in sede AISCAT con tutti i FdS interessati, per valutare potenzialità e fattibilità dell'erogazione del *cash back* in fattura, per rispondere alle osservazioni di Unipol al riguardo, ASPI è disposta a integrare gli inviti da trasmettere ai FdS con un termine stimato per il completamento della piattaforma (utile all'erogazione ai clienti del *cash back*) di tre mesi dall'accettazione degli impegni.

VIII. LA VALUTAZIONE DEGLI IMPEGNI

65. Il presente procedimento ha ad oggetto un possibile abuso di posizione dominante di ASPI e AISCAT, con effetti escludenti nei confronti degli operatori nuovi entranti nel mercato italiano dei servizi di telepedaggio.

66. Gli impegni presentati da ASPI e AISCAT, nella loro versione definitiva comprensiva delle modifiche accessorie apportate a seguito del *market test*, appaiono idonei a risolvere le criticità concorrenziali evidenziate dall'Autorità nel provvedimento di avvio di istruttoria, come di seguito precisato.

67. In premessa, occorre osservare che il provvedimento di avvio ha individuato una possibile posizione dominante di ASPI, tramite l'associazione AISCAT - in seno alla quale ASPI rivestirebbe un ruolo predominante, riuscendo a imporre le proprie decisioni alle altre associate e all'intero comparto autostradale - nel mercato della gestione autostradale in concessione; l'abuso di tale posizione dominante avrebbe effetti escludenti sul mercato collegato del telepedaggio. Le Parti, nella proposta di impegni, si sono vincolate per quanto in loro potere a porre in essere iniziative che possano far venire in meno le criticità concorrenziali sollevate nel provvedimento di avvio. AISCAT, oltre a impegnarsi in proprio, ha

appositamente convocato in assemblea tutte le associate, che vi hanno tutte preso parte, approvando all'unanimità il set di impegni (con l'eccezione di SPV per gli sconti) e obbligandosi a loro volta, pur non essendo parti del procedimento, a rendere operative le misure approntate dall'associazione. Nei confronti delle due concessionarie che non hanno, allo stato, dato seguito alle iniziative assunte in sede associativa, AISCAT ha inviato specifiche comunicazioni di sollecito ad adeguarsi quanto prima¹⁸. ASPI, anche venendo incontro alle osservazioni pervenute nel corso del *market test*, ha modificato i propri impegni esplicitando che darà attuazione, per quanto di propria competenza, alle iniziative realizzate da AISCAT.

68. Non appaiono, pertanto, condivisibili le considerazioni di UnipolT e Axxès circa il carattere non sufficientemente vincolante degli impegni nei confronti delle concessionarie, giacché le condotte poste in essere da singole concessionarie (indipendenti da ASPI) che ostacolano l'apertura del mercato non possono essere considerate imputabili alle Parti.

69. In merito alla circostanza che gli impegni non farebbero venire meno la distinzione tra sistema *legacy*, dove può operare solo Telepass, e i sistemi SIT/SET, si osserva che la contestazione contenuta nella comunicazione di avvio era relativa alla chiusura del sistema nazionale di telepedaggio ai mezzi leggeri, circostanza che verrebbe meno con l'estensione del SIT ai mezzi leggeri nonché con l'implementazione degli altri impegni tesi a eliminare tutti gli ulteriori asseriti profili discriminatori tra Telepass e altri FdS, pareggiando il livello prestazionale dei due sistemi. Non pare condivisibile l'osservazione di UnipolT, secondo la quale, poiché essa ha già sostenuto gli oneri per l'accredimento al SET, l'unica possibilità per ripristinare il *level playing field* sarebbe quella di obbligare Telepass al passaggio al SET, giacché l'intervento dell'Autorità è finalizzato al ripristino di condizioni concorrenziali sul mercato e non alla tutela dei concorrenti. Quanto richiesto da UnipolT appare sproporzionato a perseguire l'obiettivo di una piena apertura del mercato del telepedaggio, anche considerati l'impatto e i disservizi che tale soluzione genererebbe per i clienti finali di Telepass, nonché gli ingenti costi da sostenere per la sostituzione degli apparati in circolazione. A ciò si aggiunga che la stessa Direttiva 2019/520/UE che disciplina il SET lo definisce "complementare" ai sistemi di telepedaggio nazionali in essere, non prevedendo in alcun modo l'eliminazione di questi ultimi.

70. Gli impegni, pur operando solamente *pro futuro* come osservato da UnipolT, prevedono inoltre un *quid pluris* rispetto alle problematiche inizialmente contestate, coprendo aspetti ulteriori emersi nel corso del procedimento come l'accesso ai parcheggi in struttura e l'integrazione del *cash back*. Inoltre, essi sono in gran parte già stati implementati dalle Parti, anche in assenza di un provvedimento di accoglimento dell'Autorità, di fatto ponendo fine prima della conclusione dell'istruttoria alle condotte contestate.

71. Nel merito delle singole misure proposte, gli Impegni a) e b) rimuovono i profili di disparità di trattamento in tema di accesso e accreditamento al sistema nazionale di telepedaggio. L'Impegno **a)** istituisce procedure di accreditamento tecnico per i nuovi apparati utilizzati nel sistema *legacy* analoghe a quelle già in uso per i sistemi SIT/SET, imponendo pertanto a Telepass di sottostare alle medesime procedure cui sono sottoposti gli altri FdS. La procedura, predisposta da AISCAT, coinvolgerà le concessionarie esclusivamente nella fase di verifica del regolare funzionamento degli apparati sull'intera rete interconnessa, non avendo queste ultime alcun potere discrezionale in ordine a tali operazioni di verifica. Le richieste di accreditamento degli apparati Telepass e quelle degli apparati abilitati al SIT/SET saranno gestite attraverso un canale unico, secondo l'ordine di arrivo della domanda. Conformemente alla prassi sviluppata in ambito SIT/SET, gli apparati con modifiche tecnologiche minime¹⁹ saranno sottoposti a una procedura semplificata.

72. L'Impegno **b)** estende il sistema SIT, finora aperto solo ai mezzi pesanti, ai mezzi leggeri, consentendo così l'accesso al sistema nazionale di telepedaggio ai FdS nuovi entranti, che non saranno tenuti, per offrire il servizio di telepedaggio per i mezzi leggeri in Italia, a effettuare l'accredimento al SET, più oneroso dal punto di vista dei requisiti richiesti e della relativa procedura.

73. Con riguardo all'Impegno **c)**, atteso che quasi tutte le concessionarie (tra cui ASPI) hanno da tempo completato l'adeguamento di varchi e cartellonistica, l'impegno assunto appare idoneo a monitorare e ad accelerarne il completamento da parte delle restanti concessionarie, nonché a offrire un'informativa alla clientela sull'apertura del mercato. Si evidenzia, al proposito, che a seguito delle osservazioni pervenute i tempi di implementazione dell'impegno sono stati sensibilmente ridotti (da quarantacinque a quindici giorni) ed è stata in aggiunta prevista una ricognizione a cadenza trimestrale sino ad adeguamento completo da parte delle concessionarie interconnesse.

74. L'Impegno **d)** risulta idoneo a superare il profilo di disparità di trattamento con Telepass rispetto alle agevolazioni applicate alla clientela, giacché ad esito della completa implementazione dell'impegno - peraltro, già largamente attuato con l'attivazione di alcuni sconti, *in primis* lo sconto moto che è l'unico applicato sull'intero territorio nazionale - tutti gli sconti applicati ai clienti Telepass saranno riconosciuti anche ai clienti degli altri *service provider*. ASPI ha integrato il proprio impegno obbligandosi direttamente nei confronti dell'Autorità a dare attuazione, per quanto di propria competenza, alle soluzioni implementate da AISCAT. Non appaiono dirimenti le osservazioni dei FdS circa la complessità della procedura, considerato che si tratta essenzialmente di interazioni con le concessionarie da effettuarsi *una tantum* per l'attivazione dello sconto; né risulta penalizzante l'utilizzo dell'identificativo PAN, il codice su cui si basano tutte le operazioni nei sistemi SIT/SET che i FdS possono agevolmente rendere disponibile al cliente. La

¹⁸ [Cfr. doc. 573, allegati 3.1 e 3.2.]

¹⁹ [Ossia che non comportino modifiche dei protocolli di comunicazione tra dispositivo e apparati di pista.]

circostanza, poi, che diversamente dagli altri FdS Telepass si interfacci per gli sconti unicamente con la piattaforma Movyon è stata smentita dalla stessa Telepass, che ha dichiarato, in merito alla gestione delle agevolazioni tariffarie, di non usufruire di una piattaforma fornita da ASPI ma di aver sviluppato, negli anni, sconti dedicati con ciascuna concessionaria con rapporti "uno a uno"²⁰.

75. L'Impegno **e)**, consistente nell'implementazione di soluzioni tese a minimizzare i problemi di gestione connessi alla fatturazione degli errati transiti, appare idoneo a far venire meno le relative criticità concorrenziali contenute nel provvedimento di avvio. Le soluzioni individuate appaiono idonee a garantire la riconciliazione automatica e preventiva dei dati, così da minimizzare i casi di addebiti non dovuti, portandole ai medesimi livelli di quelle in uso a Telepass sul sistema *legacy*, fermo restando che su entrambi i sistemi sussiste una soglia fisiologica di errori, non completamente eliminabili in quanto dipendenti anche dal comportamento dei singoli utenti. Sul punto, appare apprezzabile la modifica dell'impegno proposto da AISCAT, che prevede una rilevazione mensile del fenomeno presso le concessionarie e una reportistica bimestrale nei confronti di concessionarie e *service provider*, anche nell'ottica di verificare l'uniformità del fenomeno sui diversi sistemi di telepedaggio e il mantenimento del tasso di errati transiti sotto un livello fisiologico. Dall'altro lato, l'estensione del termine di segnalazione delle anomalie di transito alle concessionarie, valida anche per le situazioni pregresse, garantirà ai FdS un tempo sufficiente a contestare le fatture emesse relativamente ai transiti non regolarmente registrati e che non sia stato possibile riconciliare *ex ante*.

76. Con riguardo ai contratti tra FdS e concessionarie (**Impegno f)**, gli impegni proposti fanno venire meno le clausole asseritamente discriminatorie contestate nel provvedimento di avvio. In primo luogo, viene meno l'obbligo di fideiussione bancaria, prevedendo anche la possibilità di fornire una fideiussione rilasciata da un primario istituto assicurativo; inoltre, l'importo massimo della garanzia, già precedentemente alla presentazione degli impegni, è stato allineato al fatturato medio mensile di pedaggio, come previsto dal Regolamento UE n. 2020/204. In secondo luogo, il c.d. "recesso a catena" è stato modificato 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. Tuttavia, in accoglimento alle osservazioni pervenute nel *market test*, la durata dei contratti tra concessionarie e FdS sarà portata a cinque anni, allo scopo di offrire ai FdS un arco di operatività sufficientemente lungo per la pianificazione dei propri investimenti sostenuti. Sarà inoltre previsto un termine di trenta giorni di sospensione dell'operatività della clausola risolutiva espressa, che si ritiene un lasso di tempo utile a ripristinare il precedente contratto, ove del caso anche ricorrendo alla competente autorità giudiziaria per ottenere un eventuale provvedimento d'urgenza.

Inoltre, la clausola di parità, che attualmente obbliga il FdS ad applicare la medesima commissione alle differenti concessionarie contrattualizzate, sarà abrogata, lasciando al FdS la facoltà di negoziare commissioni di importo differenti. Infine, sarà consentita al FdS la cessione del contratto, purché il cessionario possieda i medesimi requisiti e garanzie del cedente nei confronti della concessionaria. Con riguardo all'osservazione di UnipolT rispetto all'assenza di un obbligo a carico delle concessionarie di parità di trattamento nei confronti dei FdS, si osserva che esso è già sancito dal D.Lgs. n. 153/2011. In merito all'osservazione di Telepass sull'opportunità di riconoscere al FdS - e non alla concessionaria - la titolarità del credito del pedaggio fin dal passaggio al casello, si rileva che essa non risulta oggetto di contestazione nella comunicazione di avvio.

77. Con riferimento ai due impegni proposti esclusivamente da ASPI, si premette che entrambi rispondono a doglianze di UnipolT successive alla comunicazione di avvio e sono quindi esterni al perimetro della stessa, quali elementi pro-concorrenziali aggiuntivi. L'Impegno **g)**, che è già stato implementato, è relativo ai parcheggi in struttura. ASPI, attraverso la controllata Movyon, ha inviato ai gestori dei parcheggi che, tramite la stessa Movyon, si sono dotati di impianti di controllo dinamico per l'accesso alla struttura e il pagamento del servizio compatibili con gli apparati Telepass, una comunicazione con cui si offre ai gestori che lo richiedano un aggiornamento *software* per consentire, tramite gli apparati di terra già installati, anche la lettura dei dispositivi basati sullo standard SET. La misura proposta appare idonea ad assicurare un trattamento non discriminatorio tra Telepass e gli altri FdS anche per quanto riguarda l'accesso e il pagamento dei parcheggi in struttura.

78. Con l'Impegno **h)**, ASPI proporrà l'apertura di un tavolo di lavoro in sede AISCAT con tutti i FdS interessati, volto all'integrazione in fattura del *cash back* dovuto in caso di code per cantieri sulla rete di competenza. Per di più, per venire incontro alle osservazioni di UnipolT, ASPI ha introdotto un termine stimato per il completamento della piattaforma di tre mesi dall'accettazione degli impegni, fatti salvi i tempi necessari per la sottoscrizione degli appositi accordi con i FdS per l'applicazione del servizio.

IX. PREGIUDIZIO AL COMMERCIO TRA STATI DELL'UNIONE EUROPEA

79. Secondo la Comunicazione della Commissione europea 2004/C 101/07 Linee direttrici sulla nozione di pregiudizio al commercio tra Stati membri di cui agli articoli 81 e 82 del Trattato, su GUCE C 101/81 del 27 aprile 2004, il concetto di pregiudizio al commercio intracomunitario deve essere interpretato tenendo conto dell'influenza diretta o indiretta, reale o potenziale, sui flussi commerciali tra gli Stati membri.

²⁰ [Cfr. doc. 575.]

80. L'esistenza di un pregiudizio al commercio tra Stati membri, come esito dei comportamenti descritti, appare sussistere in ragione del fatto che, a valle della Direttiva 2019/520/UE, è stata prevista l'interoperabilità del servizio di telepedaggio a livello pan-europeo e la fornitura in Italia del medesimo da parte di soggetti (anche stranieri) accreditati in più Stati membri. Le condotte descritte, in assenza degli impegni presentati da ASPI e AISCAT, potendo ostacolare l'ingresso e la piena operatività di concorrenti attuali e potenziali, anche esteri, sul mercato italiano del telepedaggio, appaiono suscettibili di alterare il commercio tra Stati membri.

X. CONCLUSIONI

81. Alla luce di quanto esposto, gli impegni presentati da ASPI e AISCAT appaiono idonei a far venire meno i profili anticoncorrenziali oggetto dell'istruttoria. Essi risultano, in particolare, in grado di aprire alla concorrenza il mercato italiano dei servizi di telepedaggio, eliminando possibili discriminazioni tra Telepass e altri fornitori di servizi.

RITENUTO, quindi, che gli impegni presentati da ASPI e AISCAT risultano idonei a far venire meno i profili anticoncorrenziali oggetto dell'istruttoria;

RITENUTO di disporre l'obbligatorietà degli impegni presentati da ASPI e AISCAT ai sensi dell'articolo 14-ter, comma 1, della legge n. 287/1990;

Tutto ciò premesso e considerato:

DELIBERA

a) di rendere obbligatori per la società Autostrade per l'Italia S.p.A. e per AISCAT - Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori gli impegni presentati, ai sensi dell'articolo 14-ter, comma 1, della legge n. 287/1990, nei termini sopra descritti e nella versione allegata al presente provvedimento di cui fanno parte integrante;

b) di chiudere il procedimento senza accertare l'infrazione, ai sensi dell'articolo 14-ter, comma 1, della legge n. 287/1990;

c) che la società Autostrade per l'Italia S.p.A. e AISCAT - Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori presentino all'Autorità, entro settantacinque giorni dalla notifica del presente provvedimento, una relazione sull'attuazione degli impegni assunti.

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

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

IL SEGRETARIO GENERALE
Guido Stazi

IL PRESIDENTE
Roberto Rustichelli