

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

L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (di seguito "Autorità"), con provvedimento del 20 settembre 2007 (di seguito anche il "Provvedimento di Avvio"), notificato il successivo 25 settembre in occasione degli accertamenti ispettivi svolti presso le imprese interessate, ha deliberato l'avvio dell'istruttoria in oggetto, al fine di accertare eventuali violazioni:

- dell'art. 3 della legge 287/90, ad opera delle società Strada dei Parchi S.p.A. (SP), Società Autostrada Tirrenica S.p.A. (SAT) e ANAS S.p.A. (ANAS);
- dell'articolo 81 del Trattato CE, da parte delle società ACI Global S.p.A. (ACI) e Europe Assistance VAI S.p.A. (VAI).

Inoltre con provvedimento assunto nel corso dell'adunanza del 5 dicembre u.s., e notificato in data 10 dicembre, l'Autorità ha deliberato di ampliare l'istruttoria di cui trattasi. Segnatamente l'Autorità:

- ha esteso "*soggettivamente l'istruttoria volta ad accertare l'esistenza di violazioni dell'articolo 3 della legge n. 287/90, nei confronti della società Autostrade per l'Italia S.p.A*" (di seguito "ASPI");
- ha altresì ampliato "*oggettivamente e soggettivamente l'istruttoria con riferimento alle intese intercorrenti tra Autostrade per l'Italia S.p.A., ANAS S.p.A. e Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori (AISCAT) e ACI Global S.p.A. e Europe Assistance VAI S.p.A. in violazione dell'art. 81 del Trattato*".

In relazione alle censure rivolte a SP ed a SAT all'atto dell'avvio del procedimento, nonché a quelle ipotizzate, anche nei riguardi di ASPI, in sede di ampliamento dell'istruttoria, si produce, qui di seguito, il Formulario per la presentazione di impegni, ai sensi dell'art. 14 ter della legge n. 287/90.

La presente versione del Formulario è stata elaborata muovendo dai contenuti del formulario depositato il 10 marzo 2008 ed alla stregua delle indicazioni emerse dal successivo confronto con i Servizi dell'Autorità. In particolare, il testo è stato integrato, rispetto a quello precedente, in coerenza con elementi forniti in replica alla richiesta di informazioni del 3 aprile 2008, con cui si intendeva "*acquisire chiarimenti in merito agli impegni proposti ex art. 14 ter della legge "n. 287/90"*".

Si precisa che gli impegni qui delineati – che comunque non implicano alcun riconoscimento in merito alla ipotizzata violazione di norme in materia di concorrenza - sono proposti nel quadro dei rapporti di trasparente cooperazione del Gruppo Autostrade con l'Autorità ed al fine di poter elidere tempestivamente e in radice le preoccupazioni concorrenziali sinora prospettate.

Numero del Procedimento

Proc. A/391 Servizi di Soccorso Stradale.

Parti del procedimento

In relazione all'ipotizzata violazione dell'art. 3 della legge n. 287/90, parti del procedimento sono ANAS, SAT, SP ed ASPI. Quanto alla infrazione, ipotizzata in sede di ampliamento di istruttoria ed attinente ad una supposta intesa contraria all'art. 81 del Trattato CE, le parti coinvolte risultano essere ASPI, ANAS, AISCAT ACI e VAI.

Con il presente formulario, SAT, SP ed ASPI (di seguito, anche, congiuntamente le "Parti" o le "Concessionarie") intendono presentare impegni, ai sensi dell'art. 14 *ter* della legge n. 287/90, specificamente volti alla rimozione dei comportamenti abusivi oggetto di istruttoria.

Fattispecie contestata

Come si è detto, il Provvedimento di Avvio, come poi integrato dalla delibera di ampliamento dell'istruttoria, ipotizza che nel settore del soccorso autostradale possano essersi determinate due distinte violazioni del diritto della concorrenza:

(i) la prima, rilevante per la legge n. 287/90, consisterebbe in un possibile abuso di posizione dominante da parte di ANAS, SP, SAT, e ASPI;

(ii) la seconda, rilevante invece per la disciplina comunitaria, era originariamente circoscritta a un'intesa restrittiva della concorrenza intercorsa tra ACI e VAI nel quadro delle relazioni tra le stesse imprese di soccorso ed i consumatori finali. Con riferimento a tale fattispecie, la delibera di ampliamento ha introdotto un'ulteriore prospettazione. In effetti – e sebbene il fondamento delle infrazioni al riguardo ipotizzate non risulti del tutto chiaro – l'Autorità sembrerebbe ora prefigurare un'intesa volta a “*definire tutti gli aspetti del SSM in modo concertato, eliminando ogni possibilità di confronto concorrenziale su tutte le tratte ricomprese sulla rete autostradale nazionale, a danno degli utenti finali dei servizi*” e troverebbe peraltro attuazione all'interno di un più ampio schema collusivo di cui sarebbero partecipi altresì soggetti affatto diversi, come ANAS ed ASPI, nonché l'Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori (AISCAT).

Ciò posto, venendo all'addebito sub (i), l'Autorità muove dall'ipotesi che le Concessionarie abbiano sfruttato la posizione dominante detenuta nei mercati della gestione dei servizi di soccorso meccanico autostradale imponendo agli operatori di soccorso un contributo eccessivamente oneroso per i servizi forniti dalle sale radio operative che smistano le chiamate degli utenti.

Di fatto, secondo la ricostruzione dell'Autorità, le imprese interessate, nel quadro dei negoziati per il rinnovo dell'autorizzazione ad ACI e VAI per lo svolgimento del servizio, avrebbero introdotto un aumento “*ingiustificato*” del contributo per ciascun intervento effettuato sulla rete. In particolare, ANAS e SP avrebbero applicato alle nuove convenzioni in vigore dal 2006 l'aumento del contributo per la sala radio, passando da un valore di € 3+IVA ad uno di € 7,5+IVA per ogni soccorso effettuato. SAT, avrebbe richiesto alle organizzazioni di soccorso, sempre per il 2007, una quota fissa pari a € 700,00+IVA per ogni officina, convenzionata o di proprietà dell'operatore di soccorso oltre ad un contributo di sala radio pari a € 4,00+IVA per ogni soccorso effettuato.

In base a tali elementi, il Provvedimento afferma che: “*condizioni di prezzo praticate da SP, SAT e ANAS nelle tratte interessate sono significativamente maggiori rispetto a quelle praticate dalle altre concessionarie di tratte autostradali, alcune delle quali con maggior traffico e, pertanto, caratterizzate da un maggior costo per la resa dei servizi di sala radio. E ciò risulta in maniera ancor più evidente se si considera che molte delle concessionarie attive su altre porzioni della rete autostradale nazionale e che praticano un contributo*

minore (pari a 3 euro + IVA) appartengono allo stesso Gruppo Autostrade cui sono nondimeno riconducibili SP e SAT”.

Nell'ampliare l'istruttoria anche nei confronti di ASPI, l'Autorità ha poi rilevato - nonostante il contributo per le operazioni di soccorso applicato sulle tratte gestite direttamente dalla stessa ASPI non formi oggetto di alcuna puntuale contestazione - che *“Autostrade per l'Italia S.p.A. ha assunto un ruolo di primo piano nella definizione dell'aumento del contributo richiesto agli operatori di soccorso autostradale per i servizi resi dalle sale radio operative, poi applicato da parte delle società controllate Strada dei Parchi S.p.A. e Società Autostrada Tirrenica S.p.A., nonché più in generale nella predisposizione dei regolamenti relativi al Servizio di Soccorso Meccanico autostradale”.*

Ciò posto, appare opportuno richiamare che l'ipotesi così formulata non sembrerebbe suffragata dai primi riscontri oggettivi emersi nel corso dell'istruttoria ed in particolare dai documenti raccolti dagli stessi Servizi dell'Autorità durante le ispezioni svolte presso le imprese interessate. Le relative evidenze - in particolare nella forma di elaborazioni interne circa la valorizzazione, complessiva e disaggregata per singole componenti dei costi effettivamente sottesi alle attività di gestione dei servizi di cui trattasi da parte dei concessionari - dimostrano come gli aumenti introdotti con le nuove convenzioni in vigore dal 2006 rispondano infatti a criteri oggettivi (segnatamente, come si evince dalle elaborazioni svolte nei documenti di cui ai numeri 29, 47 e 50 della lista allegata al Verbale di ispezione presso ASPI e numero 1 della lista allegata al verbale di ispezione presso SP, gli aumenti richiesti dalle Parti per il contributo controverso appaiono sostanzialmente ancorati alle relative voci di costo, ciò che ne esclude, per definizione, il carattere eccessivamente oneroso o comunque ingiustificato).

Si consideri ad esempio che, con particolare riguardo a SAT, in assenza degli aumenti oggi in discussione, il contributo percepito risulterebbe:

- inferiore alla valorizzazione dei soli costi per chiamata sopportati da SAT per il solo centro radio;
- pari a meno del metà della valorizzazione dei costi complessivamente sopportati da SAT per ogni intervento di SSM effettuato sulla propria rete.

E' peraltro da evidenziare, per quanto attiene ai profili di diretta competenza di SAT, il fatto che il volume medio dei soccorsi gestiti sulle tratte di diretto interesse (circa 1.000 su base annua) rende economicamente trascurabile l'apporto economico derivante dal

richiesto incremento tariffario per la specifica fattispecie (si tratta, invero, di poche migliaia di Euro.

Considerazioni simili valgono anche per SP. Ed invero, come emerge dal documento numero 1 della lista allegata al verbale di ispezione presso SP, il contributo percepito risulta inferiore alla valorizzazione dei soli costi sopportati da SP per i servizi di sala radio, che è pari a € 7,6 per una chiamata media di 3 minuti. Peraltro, nel medesimo documento si afferma chiaramente che *“il suddetto costo è stimato per difetto in quanto è da ritenere che l'attività di coordinamento svolta dalla SO in occasione dei soccorsi è superiore al 15% delle spese generali”*.

Del pari, i documenti agli atti evidenziano come il contributo percepito da ASPI in relazione alle tratte autostradali che gestisce direttamente remunera solo in parte i costi effettivamente sottesi alle attività di gestione dei servizi di cui trattasi, oltre ad escludere ogni ipotesi di margine per le concessionarie.

Vi sono, dunque elementi oggettivi - acquisiti al fascicolo istruttorio successivamente alla delibera di avvio del procedimento - che confermano la correttezza dell'operato delle Parti con riferimento alle richieste di aumento del contributo in discorso ed all'entità prefigurata. Ciò del resto trova un ulteriore riscontro nella circostanza - anch'essa attestata dalla documentazione acquisita dopo l'avvio di istruttoria - che tale aumento risponde altresì a quanto autonomamente offerto da altra impresa esercente il servizio di soccorso, SPS S.A. S.p.A. Quest'ultima infatti si è dichiarata disponibile a riconoscere volontariamente un contributo di entità ancora superiore - i.e. circa € 9,00 - praticando poi agli utenti tariffe di soccorso inferiori a quelle degli altri operatori.

Nondimeno, sebbene il contributo oggetto di esame da parte dell'Autorità trovi, come si è detto, un obiettivo fondamento e sia coerente con le dinamiche espresse dal mercato, le Parti - ovviamente senza alcuna ammissione di sorta e senza pregiudizio delle proprie ragioni - ritengono che una positiva (e più tempestiva) conclusione del procedimento possa essere assicurata anche dal ricorso all'art. 14 *ter* della legge n. 287/90.

Analoghe considerazioni valgono con riferimento all'ipotesi di intesa menzionata *supra sub* (ii). In effetti, ASPI non ritiene di aver mai preso parte a qualsivoglia forma di concertazione che potesse assumere portata, effetti o finalità anticompetitive. Né si vede quale sia l'incentivo economico che avrebbe potuto spingere ASPI a partecipare ad una concertazione anticoncorrenziale che, nella prospettazione dell'Autorità, si realizza e

scarica i propri effetti su un mercato a valle rispetto a quelli su cui la stessa ASPI è operativa.

Peraltro, gli elementi allo stato disponibili, quali risultano dalla motivazione del provvedimento di estensione dell'istruttoria, sono piuttosto limitati e non consentono, come tali, ad ASPI di assumere una posizione più articolata e precisa sul merito della contestazione formulata. Nondimeno, già alla luce di tali prime risultanze, si ritiene comunque di poter formulare, in questa sede, uno specifico impegno che – oltre a far venir meno i *concern* formulati con riferimento all'art. 3 della legge n. 287/90 – venga anche incontro alle ulteriori preoccupazioni avanzate in sede di ampliamento dell'istruttoria, così consentendo all'Autorità di chiudere l'intero procedimento, nei confronti delle Parti, senza alcun accertamento di responsabilità; e ciò nella misura in cui si ritiene appunto che detto impegno sia in grado di realizzare formule operative dei servizi di soccorso ancor più oggettive, trasparenti ed efficienti e quindi tali da far venir meno anche i rischi di condotte anticoncorrenziali pregiudizievoli per gli utenti, specie sui mercati a valle.

Gli impegni oggi offerti sono stati quindi calibrati in un'ottica di costruttiva cooperazione con l'Autorità e nella prospettiva di elidere in radice i dubbi sollevati nel Provvedimento di Avvio ed alla successiva estensione quanto a possibili violazioni dell' art. 3 delle legge n. 287/90 e dell'art. 81 del Trattato CE. A tal fine si è tenuto conto – segnatamente - delle caratteristiche delle società coinvolte, del loro posizionamento sui mercati interessati, dell'articolazione dell'offerta dei servizi di soccorso, degli interessi generali sottesi al servizio di cui trattasi, delle relative esigenze dell'utenza, nonché, ovviamente, degli specifici comportamenti considerati nel Provvedimento di Avvio.

Mercati interessati

Quanto all'infrazione imputata alle Parti, rispetto all'individuazione del mercato rilevante ed all'accertamento della relativa posizione dominante, l'Autorità ritiene che possano *“essere identificati tanti mercati distinti del prodotto quante sono le concessioni autostradali”* e rileva che *“SP, SAT e ANAS in quanto gerenti in via esclusiva le rispettive tratte autostradali in regime di concessione, detengono una posizione dominante nei relativi mercati della gestione dei servizi di soccorso autostradale”*. Analoga posizione può essere, *prima facie*, attribuita anche ad ASPI, avendo anch'essa la gestione esclusiva delle tratte autostradali assentitele in concessione.

Descrizione degli impegni proposti

Le Parti ritengono che le preoccupazioni dell'Autorità possano essere comunque elise da alcune specifiche iniziative tali da far venire meno ogni dubbio o riserva sulla legittimità concorrenziale del proprio operato. Dette misure sono articolate come segue:

1. presentazione di un impegno relativo al contributo controverso;
2. presentazione di un impegno teso ad accrescere la qualità del servizio in favore dell'utenza attraverso l'introduzione di nuovi standard tecnologici.
3. presentazione di un *set* di misure volte ad incidere, per quanto di competenza di ognuna delle Concessionarie, sulla disciplina dell'accesso al mercato del soccorso autostradale così da promuovere la concorrenza nella prestazione del relativo servizio nei confronti dell'utenza autostradale.

Prima di dar corso ad un'analisi di dettaglio delle misure appena prospettate, appare opportuno svolgere un rilievo preliminare inerente il pacchetto complessivo degli impegni offerti dalle Parti.

In effetti, il primo degli impegni risulta principalmente rivolto ad eliminare completamente gli ipotizzati aspetti anticoncorrenziali rilevati nel Provvedimento di Avvio a carico delle Parti.

Il secondo di essi riveste invece una funzione più ampia e proattiva: tale misura, infatti, è stata concepita per garantire maggiormente le esigenze dell'utenza, sotto il profilo della sicurezza ed è anche idonea a determinare effetti pro competitivi con riferimento alla gestione del servizio da parte degli operatori di soccorso.

Il terzo degli impegni offerti si compone in realtà di un articolato set di misure che, liberalizzando l'accesso al mercato, determinano i presupposti per un sicuro e consistente incremento – sul piano sia quantitativo che qualitativo - del tenore del confronto concorrenziale tra gli operatori di soccorso, nella prestazione del relativo servizio in ambito autostradale in favore dell'utenza.

(1) Impegno relativo all'importo del contributo controverso a carico degli operatori

In virtù delle considerazioni sopra svolte, le Parti considerano, invero, che il contributo di cui trattasi sia oggettivamente giustificato sul piano economico, oltre che giuridico, alla stregua della disciplina di settore.

Ferme restando tali considerazioni, le Parti - senza alcuna ammissione di sorta e senza pregiudizio delle proprie ragioni - ritengono nel quadro della dialettica procedurale instauratasi in applicazione dell'art. 14 *ter* della legge n. 287/90, che una positiva (e più tempestiva) conclusione del procedimento possa essere facilitata dalla rinuncia alla richiesta economica a carico degli Operatori per il contributo di cui trattasi.

Pertanto ASPI, SAT ed SP si impegnano a:

“non richiedere il pagamento del contributo per la sala radio, quale rispettivamente applicato da ciascuna di esse, entro 60 giorni dalla pubblicazione del provvedimento che chiude l'istruttoria ex art. 14 ter l. 287/90”

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

Tale impegno elide in radice la fattispecie controversa, poiché ha per oggetto specifico la condotta tariffaria delle Parti – che viene meno per effetto dell'impegno – e che, secondo la costruzione accolta dall'Autorità, poteva costituire un abuso di posizione dominante.

(2) Impegno teso ad accrescere la qualità del servizio in favore dell'utenza attraverso l'introduzione di nuovi standard tecnologici.

È opportuno ricordare che, rispetto alla prestazione dei servizi di soccorso meccanico in autostrada, assumono particolare rilievo i criteri per lo smistamento della chiamata verso le unità di soccorso attive su una determinata tratta autostradale.

Le attuali modalità, organizzative e gestionali, di questa attività di smistamento sono indicate, tra l'altro, in una "nota informativa su alternanza soccorso", di cui al n. 3 della lista allegata al Verbale di ispezione presso SP. Ora, tale documento precisa che "per le chiamate non nominative, cioè quelle chiamate per cui l'utente non fa richiesta di una specifica organizzazione, l'algoritmo di determinazione dell'organizzazione segue il seguente criterio: l'organizzazione che interviene risulta quella cui appartiene l'officina "più vicina" al punto richiesta di soccorso; cioè l'officina che effettua il percorso stradale più breve, tenendo conto dei sensi di marcia e del fatto che il carro (si presume che debba) giungere sul percorso provenendo da monte. Per i centri interni come punto di partenza sarà utilizzata la progressiva in cui sono posizionati (quella della stazione o quella della AdS); per le officine esterne la progressiva dello svincolo o stazione di ingresso al quale sono collegate nel caso rientrino in un raggio di x chilometri, altrimenti andrà conteggiata nella lunghezza del percorso la distanza eccedente il raggio di x chilometri suddetto, la lunghezza così determinata è quel valore che viene visualizzato nell'elenco delle officine prioritarie".

L'attuale modello organizzativo è, dunque, fondato su un criterio - l'ubicazione dell'officina competente - di carattere statico che non necessariamente indica il posizionamento del carro preposto al soccorso rispetto al luogo ove è necessario prestare il servizio: l'applicazione del criterio in discorso poggia, in effetti, sull'assunto che l'officina interessata abbia sempre un carro disponibile e pronto al soccorso in occasione della chiamata.

Al fine di porre rimedio agli elementi di inefficienza insiti in tale meccanismo di allocazione delle chiamate ASPI si impegna a:

"a rendere disponibile per tutte le concessionarie autostradali l'infrastruttura sviluppata per la gestione dei segnali di radiolocalizzazione satellitare con mero recupero dei costi vivi sostenuti per lo sviluppo"

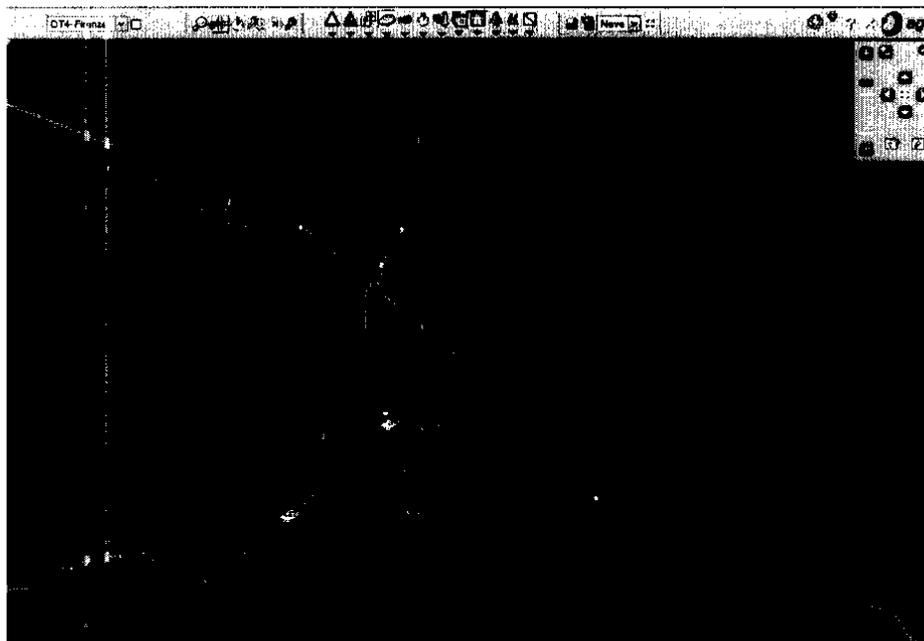
Diverrà in tal modo possibile mappare, in tempo reale l'effettiva posizione in prossimità o già sulla rete autostradale dei carri soccorso abilitati allo svolgimento del SSM (e dotati dei necessari *trasponder* per rilevarne la posizione in tempo reale) ed articolare criteri per lo smistamento della chiamata tali da assicurare, in concreto, l'intervento del mezzo di soccorso più vicino al luogo del sinistro.

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

(i) Le attività materiali necessarie all'implementazione dell'impegno

L'implementazione dell'impegno di cui trattasi richiede, anzitutto, la messa a regime sulle tratte autostradali in questione di un sistema di localizzazione dei mezzi per il soccorso meccanico che ASPI ha strutturato nel 2004 limitatamente alla localizzazione dei mezzi impegnati nelle operazioni invernali e al controllo della viabilità autostradale.

Il sistema telematico adottato (AGE) combina i dati di tracciamento forniti da dispositivi di localizzazione con una cartografia vettoriale (Teleatlas) per ottenere la rappresentazione dei veicoli su una mappa geografica del territorio.



(Rappresentazione grafica della piattaforma sviluppata da ASPI per radiolocalizzazione dei mezzi di soccorso)

Come detto, questa infrastruttura viene ad oggi utilizzata da ASPI per il coordinamento dei mezzi di viabilità e per la gestione delle operazioni invernali in occasione di eventi meteorologici avversi¹.

¹ Attualmente i dati di tracciamento sono raccolti da 5 diversi tipi di dispositivo ognuno con caratteristiche adatte al veicolo su cui viene installato. Il numero totale di dispositivi attualmente gestiti è di circa 2500. I

La stessa infrastruttura tecnologica si presta tuttavia – previi i necessari adattamenti - ad un impiego su più larga scala e ad essere quindi utilizzata anche per la localizzazione dei mezzi impiegati nel soccorso meccanico. Sarà possibile riparametrare il sistema per la gestione delle informazioni di radiolocalizzazione dei carri soccorso al fine di rendere performante il sistema di tracciamento ottimizzando i relativi costi di gestione.

Ove l'impegno di cui trattasi venisse accolto, ASPI procederebbe dunque agli investimenti necessari per lo sfruttamento della piattaforma tecnologica in questione nel quadro dei servizi di soccorso autostradale per poi condividere il sistema così perfezionato non solo con SAT, SP, e le altre società del gruppo ma anche, ai sensi dell'impegno in parola, con tutti gli altri concessionari interessati.



ii) *I vantaggi in termini di efficienza dei servizi di soccorso e tutela della salute e della sicurezza dei consumatori*

Si ritiene di evidenziare i pregi che l'impegno prospettato presenta in termini di qualità complessiva del servizio di soccorso stradale e di maggiore e più immediata tutela degli

sistemi sono dimensionati per poter gestire i picchi di utilizzo. Tutti i sistemi sono sviluppati con tecnologia J2EE con database relazionali Oracle e disponibili tramite accesso web (intranet e internet).

interessi generali alla salute ed alla sicurezza dell'utenza autostradale che a tale servizio sono sottesi.

Invero, l'adozione di un unico sistema basato su un criterio di localizzazione dei carri e svincolato, fuori dai casi di emergenza (ovvero per la gestione di sinistri in ambito autostradale) dall'intervento della singola impresa (e quindi da fattori umani) darebbe oggettività alla rilevazione, uniformità ai dati e maggior tempestività agli interventi di soccorso. Ciò comporterebbe un oggettivo e sostanziale incremento dei dati rilevati per lo svolgimento dell'attività di soccorso che, nel sistema attuale, vengono raccolti dai centri servizi delle società di soccorso e pertanto dipende sia dal corretto operato dell'autista che dall'apparato di tracciamento utilizzato.

In particolare, sarebbe possibile applicare degli algoritmi di minima percorrenza che, tenendo presenti i dati trasmessi dai trasponder attivi al momento della richiesta di intervento (il trasponder fornisce la posizione sul territorio del carro disponibile al servizio) i caselli di ingresso in autostrada, determinino quale sia il carro in grado di intervenire nel tempo minore, migliorando considerevolmente la situazione attuale che si basa sulla posizione dell'officina e non considera la posizione dei mezzi di soccorso.

Il sistema inoltre potrebbe prevedere anche la possibilità di implementare un'interfaccia web per la visibilità dei dati relativi al tracciamento dei mezzi anche agli operatori autorizzati allo svolgimento dell'SSM sia a livello locale che nazionale, oltre ad una dettagliata reportistica sulla descrizione dei singoli interventi e delle loro tempistiche.

iii) *I vantaggi in termini di accresciuto dinamismo concorrenziale*

Né vanno trascurati, sotto altro profilo, i vantaggi che la nuova metodologia comporta in funzione delle dinamiche dei mercati interessati.

Privilegiandosi il mezzo di soccorso più vicino al luogo dell'incidente, si garantirà una maggiore trasparenza, oggettività ed efficienza alla gestione dei singoli interventi di soccorso che, all'evidenza, non saranno più assegnati sulla base di un parametro astratto – ed in parte soggetto ad interpretazione sia da parte del personale preposto alla gestione delle sale radio che a quello preposto alla gestione delle centrali operative delle Organizzazioni³ – quale l'ubicazione dell'officina interessata.

³ Non è raro riscontrare, anche in funzione degli interessi economici portati dalle Organizzazioni impegnate nello svolgimento del SSM di attribuire sui criteri di assegnazioni di uno o più interventi ai mezzi delle rispettive

In effetti, , l'impegno introduce una sostanziale discontinuità rispetto alle forme di organizzazioni preesistenti e contribuisce a creare un contesto di incentivi all'efficienza qualitativa/quantitativa dei servizi tali da stimolare il confronto competitivo fra gli operatori di soccorso, a sicuro vantaggio dell'insieme dell'utenza autostradale, e chiaramente antitetica rispetto a qualsivoglia ipotesi di concertazione.

La portata della misura proposta non si esaurisce con il conseguimento dei benefici operativi ed organizzativi sopra rappresentati ma consente anche di proporre un diverso criterio di rilascio delle autorizzazioni allo svolgimento del_SSM che sono articolate in due diverse ed alternative soluzioni che le società si dichiarano disposte ad intraprendere come meglio specificato al successivo punto 3.

iv) *Il ruolo delle organizzazioni di soccorso*

Al riguardo, si precisa inoltre che il pieno successo dell'iniziativa prospettata richiede necessariamente un certo grado di cooperazione da parte degli operatori di soccorso (nel nuovo modello organizzativo per tali possono intendersi sia i titolari di una officina dotata di uno o più carri che una più complessa organizzazione che, in funzione di accordi di settore, può disporre di una pluralità di officine e carri in grado di presidiare un più ampio territorio) che, in estrema sintesi, dovrebbero dotare la propria organizzazione d'impresa delle risorse tecnologiche necessarie a dialogare con le centrali operative dei concessionari autostradali.

Ad oggi, gli accordi vigenti fra le organizzazioni di soccorso e le concessionarie autostradali prevedono lo scambio elettronico dei principali dati degli interventi di soccorso, comunicando in particolare: ingresso in autostrada del carro, arrivo sul posto dichiarato, momento della rimozione del mezzo, uscita dall'autostrada.

Per potere avere una gestione dinamica dei soccorsi, basata sulla reale posizione dei mezzi al momento della chiamata e tracciare l'intero svolgimento del soccorso, è determinante avere in tempo reale da parte delle società di soccorso le coordinate polari del carro, con l'informazione sulla immediata disponibilità o meno ad operare. Tra i presupposti per la realizzazione del nuovo sistema rientra, quindi, la presenza di un apparato GPS a bordo del

strutture operative -- tale fattispecie, a fronte di un sistema automatico ed oggettivo di attribuzione dell'intervento eliminerebbe tale inefficiente circostanza a beneficio della regolare e più fluida gestione del servizio.

veicolo, che sia, quando il carro è operativo per lo svolgimento del servizio (si ritiene che ciascun operatore debba garantire che l'apparato sia acceso per almeno l'90% di un periodo di riferimento) permanentemente connesso con il centro servizi della società di soccorso e sia in grado di comunicare la disponibilità o meno del carro.

Per garantire all'utenza il massimo beneficio, occorrerebbe che le organizzazioni di soccorso, ovvero gli operatori impegnati nello svolgimento del SSM dotassero tutti i carri degli eventuali centri interni e delle officine operanti sulla tratta, dei suddetti apparati di radiolocalizzazione in grado di dialogare anche con il sistema di controllo delle concessionarie autostradali⁴.

(3) Impegni per la liberalizzazione dei criteri di accesso al mercato del soccorso autostradale

Come è noto, l'attività di soccorso stradale è disciplinata dal Codice della Strada di cui al D.L.vo 285/1992 e s.m.i., che all'art 175, comma 12, prescrive che sulle autostrade *"il soccorso e la rimozione dei veicoli sono consentiti solo agli enti e alle imprese autorizzati, anche preventivamente, dall'ente proprietario"* e, all'art.176, comma 6, specifica che *"per le strade e le autostrade in concessione, i poteri dell'ente proprietario sono esercitati dal concessionario, previa comunicazione all'ente concedente"*.

Nei suoi elementi generali, il quadro normativo di riferimento è poi integrato dal Regolamento del Codice della Strada di cui al D.P.R. 16 dicembre 1992, il quale prevede al suo art. 374 che *"l'attività di soccorso stradale e di rimozione di veicoli sulle autostrade può essere affidata in concessione dall'ente proprietario della strada a soggetti autorizzati all'esercizio dell'attività di autoriparazione di cui alla Legge 5 febbraio 1992 n. 122"* e dalla Direttiva del Ministero dei Lavori Pubblici del 24 maggio 1999, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 153 del 2 luglio 1999.

Siffatta disciplina di settore lascia ad ASPI, al pari degli altri concessionari autostradali, la possibilità di concorrere alla definizione delle regole per l'accesso degli operatori di soccorso al mercato dei servizi in sede autostradale nonché della disciplina cui gli stessi

⁴ Si evidenzia che l'attrezzaggio dei carri soccorso con trasponder in grado di interagire in modo efficiente con la piattaforma sviluppata da ASPI ha un costo di circa €350,00 e considerando il fatto che l'autorizzazione ha durata biennale, tale importo non appare configurarsi, per gli stessi operatori quale ostacolo per il possibile accesso al mercato. Si ritiene di prevedere, tra i requisiti di ammissione allo svolgimento del servizio, che ciascun operatore debba garantire che l'apparato sia acceso per almeno l'80% di un periodo di riferimento.)

operatori devono attenersi nella prestazione delle attività di soccorso nei confronti dell'utenza.

Come rilevato anche nel Provvedimento di Avvio la possibilità di intervenire nella definizione della disciplina del servizio si concretizza segnatamente nel momento in cui *“le singole concessionarie adottano un regolamento per lo svolgimento del SSM sulle tratte autostradali gestite, che disciplina in dettaglio la struttura e le modalità di svolgimento del SSM”*.

Nell'esercizio di tali prerogative ASPI contribuisce quindi a definire – almeno limitatamente alle tratte di propria competenza - la struttura stessa del mercato, che per quanto affermato dall'Autorità in sede di ampliamento dell'istruttoria risulta *“sostanzialmente chiusa”* anche perché preservata da *“regole disciplinanti il SSM ...idonee ad ostacolare l'entrata di potenziali operatori concorrenti”* a quelli già presenti.

A fronte di tali rilievi, ASPI ritiene che gli impegni di seguito rappresentati siano suscettibili di influire sulla struttura del mercato, ed innescare così una dinamica virtuosa sul versante dell'offerta dei servizi di soccorso autostradale che accresca le possibilità di confronto concorrenziale tra gli operatori di soccorso, oltre che il numero degli stessi. In altri termini, con gli impegni in questione, ASPI intende offrire preciso riscontro alle preoccupazioni concorrenziali avanzate dall'Autorità intervenendo sugli stessi presupposti strutturali che renderebbero possibili (o quanto meno faciliterebbero) fattispecie collusive nell'offerta dei servizi di soccorso stradale, a danno dei consumatori.

A tal fine ASPI, nonché SP e SAT – sebbene a queste ultime non sia stata contestata alcuna presunta violazione dell'art. 81 del Trattato CE – si impegnano, per quanto di rispettiva competenza

“a rilasciare un'autorizzazione per lo svolgimento del soccorso leggero indipendentemente e separatamente da quella relativa allo svolgimento del soccorso pesante, nel caso in cui, a seguito della implementazione delle procedure di seguito descritte - da realizzare in 10 mesi dalla data di accettazione degli impegni - si registri una adesione, da parte dei prestatori di servizi, che garantisca la copertura del servizio su non meno del 85% della rete direttamente gestita sia per il soccorso pesante che per il soccorso leggero.”

Per la concreta realizzazione di tale impegno è stata prefigurata una procedura selettiva che massimizza l'intensità della concorrenza tra gli operatori interessati all'accesso al

mercato di riferimento. La procedura è stata articolata in modo da garantire l'apertura del mercato, ad un novero predeterminato di soggetti per singola tratta, con definizione della tariffa, mediante sollecitazione del mercato e con possibilità di livelli tariffari non omogenei sulla rete autostradale di competenza

Procedura selettiva per l'apertura del mercato ad un novero predeterminato di soggetti per singola tratta, con definizione della tariffa, mediante sollecitazione del mercato e con possibilità di livelli tariffari non del tutto omogenei sulla rete autostradale di competenza

Disciplina del Soccorso Leggero

Il procedimento di seguito descritto riguarda tutti i soggetti attualmente o potenzialmente interessati a condizione che gli stessi siano in possesso dei requisiti di legge per lo svolgimento del servizio¹.

Sono interessati gli interventi di soccorso per veicoli leggeri (veicoli di massa inferiore a 3,5 tonnellate).

1. Le Concessionarie individuano un *range* territoriale di seguito anche "area territoriale riservata" o "tratta"). La rete di 2.854,6 km gestita da ASPI, potrà essere suddivisa, per il servizio di soccorso leggero, in 73 *range* territoriali di circa 40 km, (da definirsi precisamente tratta per tratta in base ai punti d'accesso in autostrada), al fine del rispetto dei tempi d'intervento di 20 minuti, nei casi di servizio pubblico essenziale. Analogamente la rete gestita da SP potrà essere suddivisa in 7 tratte aventi caratteristiche simili a quelle individuate da ASPI. Invece la rete gestita da SAT, la cui estensione complessiva è inferiore a 40 km, sarà considerata come un unico *range* territoriale
2. Le Concessionarie individuano – in funzione di parametri predeterminati ed oggettivi – il numero congruo di operatori per lo svolgimento del servizio sulla specifica tratta. A tal fine si prenderà in considerazione il numero di carri da adibire allo svolgimento del servizio sulla tratta considerata in modo da rispecchiare e rendere operabili le diverse formule di offerta del servizio espresse dal mercato, senza introdurre elementi di

¹ Si ricorda che, ai sensi dell'art. 374 del DPR 495 del 16.12.1992, possono essere autorizzati allo svolgimento dell'Attività di soccorso stradale e di rimozione di veicoli sulle autostrade i soggetti autorizzati all'esercizio delle attività di autoriparazione di cui alla legge 5.2.92 n.122 come integrata e modificata dal DPR 14.12.1999 n. 588 nonché dalla Direttiva del Ministero dei Lavori Pubblici del 24.05.1999.

discriminazione in ragione di una specifica forma di organizzazione imprenditoriale (ad esempio, qualora su una tratta occorranza 10 carri, l'offerta potrà essere indifferentemente garantita da un solo operatore che disponga di 10 carri come da 10 operatori che dispongano di un carro ciascuno, oltre che, ovviamente, da tutte le possibili combinazioni intermedie). In questo contesto, il numero dei carri per servizio leggero si calcolerebbe considerando i soccorsi effettuati nel periodo più critico dell'anno precedente, prevedendo un coefficiente correttivo che tenga conto dell'effettiva disponibilità. Tale parametro, peraltro, al fine di contemperare lo scopo di massimizzare il livello di servizio alla clientela, con il perseguimento delle migliori condizioni economiche per la stessa clientela finale, potrà essere adeguato in funzione dei riscontri del mercato sulla effettiva offerta complessiva di servizio (si veda successivo punto 4).

3. Per ciascuna tratta di cui al punto 1 le Concessionarie accordano l'autorizzazione allo svolgimento del servizio al numero di operatori necessario a garantire la presenza sulla tratta del numero di carri definito con i parametri di cui al punto precedente : ciò in base alla quotazione, in sede di offerta, dei prezzi più bassi rispetto ad una base d'asta rappresentata dal prezzo massimo oggi autorizzato dal Regolamento, decurtato almeno del 20% - nei confronti dei soggetti autorizzati ovvero, in caso di parità di offerta economica, al momento di presentazione dell'offerta;
4. Al fine di implementare il nuovo sistema e di massimizzare il numero dei potenziali partecipanti alla selezione, le Concessionarie provvedono a pubblicare sui giornali la sollecitazione a presentare offerta ai soggetti in possesso dei requisiti, con invito ad accedere al proprio sito web, dove sarà illustrata la nuova organizzazione del SSM (più in dettaglio sul proprio sito web saranno disponibili le condizioni per lo svolgimento del servizio, il testo del nuovo regolamento ed il format per la presentazione della propria migliore offerta). Segnatamente le Concessionarie:
 - a. invitano tutti i soggetti che abbiano disponibilità di mezzi in grado di svolgere il SSM a quotare il prezzo a cui si impegnano a prestare il servizio nei confronti degli utenti, per una o più specifiche aree territoriali riservate con ciascun carro di cui dispongono;
 - b. rappresentano che, entro i limiti quantitativi di cui sopra, autorizzeranno allo svolgimento del SSM, per una o più specifiche aree territoriali riservate, i soggetti che, essendo titolari dei requisiti minimi prescritti e nel rispetto di

quanto precisato sub a, si impegnino a prestare il servizio nei confronti di qualunque utente alle condizioni economiche definite.

5. Quanto ai requisiti minimi di partecipazione, adattabili in particolari situazioni e tratte autostradali (quali, ad esempio, presenza di cantieri di lunga durata con assenza di corsia di emergenza), essi potranno essere:

- autorizzazione all'esercizio dell'attività di autoriparazione di cui alla Legge n. 122 del 5.2.1992 e successive modifiche – ai sensi di quanto al riguardo stabilito dall'art. 374 del D.P.R. 16.12.1992, n. 495 (Regolamento del Codice della strada);
- licenza di rimessa veicoli (o Dichiarazione Inizio Attività rimessa veicoli di cui al D.P.R. 19.12.2001, n. 480) e requisiti dettati dell'art. 354 del Regolamento del Codice della strada (*Concessione del servizio di rimozione e veicoli ad esso addetti*), al fine di effettuare l'attività biennale di rimozione prevista dagli artt. 159, 175, commi 10, 11 e 12 e 176, comma 6 del Decreto Legislativo del 30.4.1992, n. 285 (Codice della strada);
- risposta telefonica h 24;
- possesso di autoveicoli ad uso speciale per soccorso stradale, chiaramente identificabili per colore e marchio (come dettato dalla Direttiva del Ministero LL.PP. del 24 5.1999), in proprietà o comodato, di caratteristiche costruttive e funzionali rispondenti a quanto previsto all'Appendice IV – art. 12 – al Titolo I del Regolamento del Codice della strada;
- le officine leggere dovranno disporre di carri dotati di pianale, con portata di almeno 2,0 t e forche con capacità di traino di almeno 3,5 t, nonché di personale debitamente formato. Si sottolinea che l'art. 63, comma 2 del Codice della strada, dispone che la modalità del traino in avaria o in rimozione deve “rispondere alle esigenze di sicurezza della circolazione” e che in autostrada è notevolmente più sicuro il trasporto sul pianale che non il traino. Quest'ultimo, infatti, si effettua a velocità molto ridotte e crea turbative al flusso veicolare. Al fine di garantire la migliore prestazione di servizio ed i migliori standard di sicurezza al cliente finale si evidenzia che la scrivente potrà accordare preferenza ai mezzi di soccorso aventi migliori caratteristiche tecniche (ad es.: portata di almeno 2,5 t, dotazione di strumenti di lavoro opzionali quali braccio gru ecc.ecc.);

- tutti i veicoli di soccorso leggero dovranno essere dotati di apparato di radiolocalizzazione collegato con il sistema ASPI. Ciascun apparato su carro leggero dovrà essere collegato per almeno il 90% del tempo nell'arco di 30 giorni;
 - i tempi d'intervento da rispettare nei casi di servizio pubblico essenziale (come qualificato dalla Direttiva del Ministero LL.PP. del 24.5.1999) sono di 20 minuti per il soccorso ad un veicolo di massa minore o uguale a 3,5. Negli altri casi i tempi sono: 30 minuti per il soccorso effettuato ad un veicolo di massa minore o uguale a 3,5 t nell'arco temporale dalle 6 alle 22, e 45 minuti per il rimanente periodo;
 - ciascuna ditta dovrà fornire copia di polizza assicurativa atta a rimborsare la concessionaria o terzi dai danni eventualmente arrecati durante l'effettuazione del servizio, nonché polizza fideiussoria la copertura delle penali stabilite dal contratto di autorizzazione (l'entità della polizza sarà parametrata ai limiti di responsabilità per danni e per penali di ciascun carro e in caso di offerta, da parte di un medesimo operatore per l'offerta di servizi su una o più tratte con più carri, sarà adeguatamente proporzionata);
 - per le imprese di servizio leggero si ritiene che la distanza massima dal punto d'ingresso in Autostrada possa essere elevata da 10 a 15 km e, soprattutto, essere riferita all'effettivo luogo di stazionamento del carro che, evidentemente, non deve necessariamente coincidere con quello dell'officina (che potrebbe essere ben più distante).
6. All'interno delle singole tratte le chiamate saranno attribuite dalle Concessionarie, con il criterio della individuazione del mezzo più prossimo al luogo del sinistro al fine di ridurre i tempi di intervento.
7. L'autorizzazione avrà durata biennale per tutti i soggetti autorizzati. La procedura di selezione sarà reiterata alla scadenza dell'autorizzazione concessa.

Disciplina del Soccorso Pesante

Sono interessati gli interventi di soccorso per veicoli pesanti (veicoli di massa superiore a 3,5 tonnellate).

1. Le Concessionarie individuano un *range* territoriale, (di seguito anche “tratta”) da attribuire in modo esclusivo ad un unico operatore per lo svolgimento del servizio sulla tratta. A tale riguardo, la rete di 2.854,6 km gestita da ASPI, potrà essere suddivisa, per il servizio di soccorso pesante, in 73 *range* territoriali di circa 40 km, (da definirsi precisamente tratta per tratta in base ai punti d’accesso in autostrada), al fine del rispetto dei tempi d’intervento di 30 minuti, nei casi di servizio pubblico essenziale (per ASPI sono le stesse tratte relative al soccorso leggero). Analogamente la rete gestita da SP potrà essere suddivisa, per il servizio di soccorso pesante, in 7 tratte omogenee aventi analoghe caratteristiche a quelle definite da ASPI. Invece la rete gestita da SAT, la cui estensione complessiva è inferiore a 40 km, sarà considerata come un unico *range* territoriale
2. Le Concessionarie richiedono ai soggetti autorizzati al servizio per veicoli pesanti di quotare il prezzo a cui si impegnano a prestare il servizio nei confronti di tutti gli utenti. A tal fine:
 - a. la sollecitazione del mercato sarà effettuata dai concessionari partendo dalla attuale configurazione delle tariffe che saranno opportunamente rimodulate nella struttura al fine di ottenere la massimizzazione della efficacia dell’intervento, che dovrà concludersi nel minor tempo possibile a salvaguardia della sicurezza di tutti i soggetti coinvolti nel soccorso e della fluidità del traffico autostradale;
 - b. in tale prospettiva, la scala dei prezzi dovrà quindi disincentivare il protrarsi delle operazioni di soccorso dopo la prima ora di intervento.
3. In caso di pluralità di offerte per una medesima tratta sarà accordata priorità in funzione di chi ha quotato il prezzo più basso ovvero, in caso di parità di offerta economica, in funzione del momento di presentazione dell’offerta.
4. Al fine di implementare il nuovo sistema le Concessionarie provvedono a pubblicare sui giornali (e più in dettaglio sul proprio sito web e mediante comunicazione a tutte le associazioni di settore che hanno fin qui manifestato interesse a partecipare allo svolgimento del SSM per i mezzi pesanti) la nuova organizzazione del SSM. Segnatamente, le Concessionarie rappresentano che autorizzeranno allo svolgimento dell’SSM tutti i soggetti che, essendo titolari dei requisiti minimi prescritti, si impegnino a prestare il servizio nei confronti di qualunque utente alle condizioni economiche espresse in sede di gara.

5. Quanto ai requisiti minimi di partecipazione, adattabili in particolari situazioni e tratte autostradali (quali, ad esempio, presenza di cantieri di lunga durata con assenza di corsia di emergenza), essi potranno essere:
- autorizzazione all'esercizio dell'attività di autoriparazione di cui alla Legge n. 122 del 5.2.1992 e successive modifiche – ai sensi di quanto al riguardo stabilito dall'art. 374 del D.P.R. 16.12.1992, n. 495 (Regolamento del Codice della strada);
 - licenza di rimessa veicoli (o Dichiarazione Inizio Attività rimessa veicoli di cui al D.P.R. 19.12.2001, n. 480) e requisiti dettati dell'art. 354 del Regolamento del Codice della strada (*Concessione del servizio di rimozione e veicoli ad esso addetti*), al fine di effettuare l'attività biennale di rimozione prevista dagli artt. 159, 175, commi 10, 11 e 12 e 176, comma 6 del Decreto Legislativo del 30.4.1992, n. 285 (Codice della strada);
 - risposta telefonica h 24;
 - possesso di autoveicoli ad uso speciale per soccorso stradale, chiaramente identificabili per colore e marchio (come dettato dalla Direttiva del Ministero LL.PP. del 24 5.1999), in proprietà o comodato, di caratteristiche costruttive e funzionali rispondenti a quanto previsto all'Appendice IV – art. 12 – al Titolo I del Regolamento del Codice della strada;
 - per l'autorizzazione al soccorso pesante l'officina dovrà disporre di almeno 3 carri con gru (2 con portata di almeno 40 t e 1 con portata di almeno 20 t) ed una forca con capacità di traino di almeno 12 t, 1 carro con pianale di portata di almeno 4 t e forche con capacità di traino minima di 6 t, 1 officina mobile, 1 trattore stradale ed 1 semirimorchio ad uso speciale per soccorso stradale, atto al trasporto dei veicoli non marcianti (carrellone). Il personale dovrà essere dimensionato numericamente e debitamente formato all'effettuazione del servizio, con particolare riferimento all'utilizzo delle gru. Tale struttura di massima va comunque valutata caso per caso in base a specifiche esigenze territoriali per permettere comunque, nei casi di incidenti che coinvolgano N veicoli pesanti, l'invio di N+1 carri per soccorso pesante (i requisiti tecnici anzidetti per una o più tratte potranno essere dichiarati da più operatori tra loro riuniti in ATI con l'avvertenza che un operatore non potrà rendere disponibili i medesimi requisiti per più soggetti che concorrono all'assegnazione di una medesima tratta in esclusiva ovvero non potrà rendere disponibili i medesimi requisiti per partecipare alla assegnazione di tratte diverse);

- tutti i veicoli di soccorso pesante dovranno essere dotati di apparato di radiolocalizzazione collegato con il sistema ASPI. I veicoli per il servizio pesante attiveranno il trasponder al momento dell'intervento;
 - i tempi d'intervento da rispettare nei casi di servizio pubblico essenziale (come qualificato dalla Direttiva del Ministero LL.PP. del 24 5.1999) sono di 30 minuti per il soccorso ad un veicolo di maggiore a 3,5 t . Negli altri casi i tempi sono: 60 minuti per il soccorso effettuato ad un veicolo di massa maggiore a 3,5 t nell'arco temporale dalle 6 alle 22, e 70 minuti per il rimanente periodo;
 - ciascuna ditta dovrà fornire copia di polizza assicurativa atta a rimborsare la concessionaria o terzi dai danni eventualmente arrecati durante l'effettuazione del servizio, nonché polizza fideiussoria (circa i criteri per il dimensionamento della fideiussione valgono le stesse considerazioni già svolte per il soccorso leggero) a copertura delle penali stabilite dal contratto di autorizzazione;
 - la distanza massima delle officine di 10 km dal punto d'ingresso in Autostrada si ritiene debba essere confermata per l'officina pesante, che avrà i mezzi in stazionamento e considerando la necessità di non allontanarsi troppo dalla zona di competenza per raggiungere la depositaria, nei casi di rimozione.
6. L'autorizzazione avrà durata quadriennale per tutti i soggetti autorizzati. La procedura di selezione sarà reiterata alla scadenza dell'autorizzazione concessa.

Con riferimento all'ipotesi considerata si precisa inoltre che::

1. in ogni caso, i prefigurati meccanismi selettivi non precludono la possibilità che – nel rispetto delle condizioni di offerta del servizio previste per ciascuna delle diverse procedure selettive sopra descritte - il medesimo soggetto autorizzato possa accedere allo svolgimento del servizio di soccorso su una più tratte geografiche, anche contigue, con uno o più carri per ciascuna tratta ovvero possa contestualmente offrire soccorso leggero e pesante;

2. ASPI si impegna, nel caso in cui sia possibile realizzare il predetto nuovo sistema di regolazione del SSM, a fare tutto quanto possibile per:
- a. garantire il mantenimento dell'offerta commerciale Telepass Opzione Premium che garantisce, a fronte del pagamento di un canone mensile [attualmente fissato a 0,76 €/mese] il soccorso stradale gratuito nei termini attualmente garantiti o nei diversi termini che potranno essere negoziati con i prestatori di servizio;
 - b. Sviluppare una nuova offerta commerciale, a favore dei mezzi pesanti, che preveda, a fronte di un pagamento di un canone mensile contenuto [che si stima di poter fissare in una fascia di prezzo tra i 10 e i 20 €/mese] un soccorso stradale gratuito [*depannage* e/o traino di motrice e rimorchio entro 30 Km. dal luogo del fermo].

Inoltre, le Concessionarie si riservano di far accettare dai prestatori di servizio autorizzati allo svolgimento del SSM, in regime di convenzione, tutte le "assicurazioni" erogate e/o erogabili nei confronti degli automobilisti che garantiscono il soccorso stradale gratuito. L'impegno delle Concessionarie all'accettazione delle predette assicurazioni sarà condizionata esclusivamente al fatto che il prestatore dell'assicurazione garantisca:

- a. all'operatore del servizio finale (titolare del carro attrezzi intervenuto) una remunerazione per lo svolgimento dell'intervento non inferiore al prezzo del servizio al pubblico;
- b. alla concessionaria autostradale una copertura fideiussoria che garantisca, in misura da definirsi, il puntuale pagamento degli importi di cui al punto a) che precede (garanzia a prima richiesta di importo parametrato al valore medio delle prestazioni rese nel corso dell'ultimo semestre con obbligo di adeguamento e con importo minimo garantito).

Le Parti devono osservare come la garanzia di una fruibilità capillare dei servizi di soccorso autostradale, unitamente alla salvaguardia di adeguati livelli qualitativi del servizio, rappresentino elementi indefettibili a tutela degli interessi generali alla salute ed alla sicurezza dell'utenza autostradale. In conseguenza, è stata considerata l'esigenza che, in

sede di implementazione, il sistema oggetto del presente impegno si confermi idoneo a garantire un'offerta generale del servizio di soccorso, così da salvaguardare il complesso di interessi generali che a tale servizio sono sottesi.

Ciò posto, al fine di garantire le esigenze di servizio e di sicurezza le Parti hanno individuato una soglia di copertura minima, pari all'85% della rete di competenza; soglia che potrà essere parametrata in funzione del numero di carri la cui disponibilità è necessaria a garantire l'appropriato espletamento del servizio su ciascuna tratta definita sulla rete in concessione.

Resta fermo, in conseguenza, che l'implementazione degli impegni offerti dalle Parti presuppone che le procedure di selezione prefigurate consentano di raggiungere la soglia di copertura del 85 %, tanto per il soccorso leggero, quanto per il soccorso pesante, a garanzia delle esigenze di servizio e di sicurezza rappresentate.

Peraltro, ove tale condizione non fosse raggiunta, le Parti potranno valutare, insieme con l'Autorità, la possibilità di definire ulteriori soluzioni alternative rispetto alle modalità di espletamento dei servizi attualmente praticate.

Sotto altro profilo, le misure di cui al presente formulario potranno formare oggetto di verifica da parte dell'Autorità – segnatamente in termini di adeguatezza necessità e proporzionalità - qualora, dopo tre anni dall'adozione del provvedimento che rende le obbligatorie, le Parti propongano istanza in tal senso.

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

In generale, le Concessionarie ritengono che nel quadro dei rimedi appena rappresentati siano adeguatamente bilanciate forme di promozione della concorrenza per il mercato, tali da garantire una sostanziale liberalizzazione delle condizioni di accesso, e misure a tutela della concorrenza sul mercato, tali da consolidare dinamiche di accesa competizione nell'offerta del servizio ai consumatori.

Se, nella loro specifica articolazione, le misure appena rappresentate costituiscono il punto di sintesi tra l'esigenza di promuovere ed incentivare un ambiente concorrenziale per l'offerta dei servizi di soccorso autostradale e la salvaguardia di altri interessi generali come la salute pubblica e la sicurezza in ambito autostradale, ciò non incide, tuttavia, sulla piena idoneità degli impegni in esame a far venire meno gli stessi presupposti delle ipotesi anticoncorrenziali oggetto dell'istruttoria ex art 81 del Trattato.

A tale riguardo le Parti pur essendo "strutturalmente" estranee ad ipotesi di concertazione che, nella stessa valutazione dell'Autorità, investono l'erogazione di servizi a valle rispetto ai quali esse non sono operative, possono concorrere – almeno nei limiti sopra evidenziati – a definire la struttura del mercato ed in tal modo, a favorirne condizioni di maggiore apertura.

In tale specifica prospettiva, le misure sottoposte nel quadro del presente impegno potrebbero determinare una articolazione dell'offerta di servizi di soccorso autostradale al cui interno le organizzazioni tradizionalmente attive nella prestazione del servizio siano all'occorrenza affiancate da altri prestatori del servizio che, anche con differenti forme di organizzazione imprenditoriale, potrebbero integrare il novero di soggetti attivi nella prestazione del servizio, almeno con riguardo ad alcune forme di soccorso (in particolare il leggero) o alcune aree geografiche.

Al riguardo le Concessionarie ritengono, infatti, che il sistema sottoposto al vaglio dell'Autorità abbia il pregio di rispecchiare in modo del tutto neutrale le dinamiche concorrenziali effettivamente espresse dal mercato: ciò in particolare laddove non preclude la possibilità che la medesima organizzazione di soccorso possa svolgere il servizio su una o più tratte geografiche, anche contigue, ovvero possa contestualmente offrire soccorso leggero e pesante, ma non impedisce l'accesso al mercato a soggetti che siano in grado di prestare l'attività limitatamente, ad esempio, al solo soccorso leggero ovvero nel solo ambito di una specifica area geografica.

Specialmente con riguardo alla separazione del rilascio delle autorizzazioni per lo svolgimento del soccorso pesante rispetto a quello per lo svolgimento del soccorso leggero, infatti, potranno inoltre determinarsi una serie di consistenti effetti pro-concorrenziali, di immediata rilevanza per il consumatore, essenzialmente interessato alla prestazione dei servizi di soccorso leggero. In relazione a tale tipologia di soccorso, la soluzione prospettata assicura, infatti, una sostanziale liberalizzazione delle condizioni di accesso al servizio, con consistenti vantaggi per il consumatore finale.

Si ipotizza infatti di ottenere una accesa competizione per l'accesso al mercato da parte degli operatori con conseguente massimizzazione della riduzione del costo del servizio per i consumatori stessi.

In tale caso in ciascuna tratta di riferimento, si individua un numero "congruo" di prestatori del servizio selezionati in funzione del ribasso offerto, proprio al fine di stimolare la concorrenza di prezzo in sede di accesso al mercato degli operatori.

Il meccanismo, sotto altro profilo, potrà comportare, verosimilmente, una diversa articolazione del prezzo del servizio sulle diverse tratte autostradali con disomogeneità delle condizioni economiche, senza possibilità di scelta da parte del cliente, a parità di servizio richiesto nelle diverse aree geografiche in cui il servizio viene erogato.

Si evidenzia, infine, che sono da attendersi, possibili riduzioni dei costi per quanto attiene lo svolgimento del soccorso leggero mentre è verosimile registrare un significativo maggior costo degli interventi di soccorso per i mezzi pesanti.

Nella prospettiva delle preoccupazioni avanzate dall'Autorità nel corso dell'istruttoria, un impegno così modulato risulterebbe del tutto adeguato, posta la sua oggettiva idoneità a modificare radicalmente la struttura dell'offerta dei servizi di soccorso autostradale ed a rendere in tal modo di fatto impossibile il reiterarsi di comportamenti collusivi tra operatori di soccorso.

L'accesso avverrebbe, infatti, in esito ad un pieno ed effettivo processo di selezione concorrenziale per il mercato, attraverso procedure ad evidenza pubblica – comunque segmentate per diverse tratte autostradali – improntate a criteri obiettivi, trasparenti e non discriminatori. Inoltre l'attribuzione del servizio ai soggetti che, in possesso di tutti i requisiti previsti, offrano il prezzo più basso garantisce che congrua parte degli effetti pro-concorrenziali introdotti dal sistema vadano a pieno ed immediato beneficio del consumatore finale.

Le parti, in conclusione, considerano che le misure contenute nel presente formulario non solo siano idonee ad elidere qualsiasi possibile riserva dell'Autorità rispetto alle condotte anticoncorrenziali loro addebitate sia ai sensi dell'art. 3 della legge n. 287/90 che ai sensi dell'art. 81 del Trattato CE, ma anche, più in generale, a determinare effetti benefici nei

confronti degli utenti e ad incrementare gli standard qualitativi del servizio di soccorso nell'interesse della sicurezza dell'utenza autostradale.

Si auspica che in considerazione di tali impegni – dei quali, anche in esito al confronto con l'Autorità, potrà comunque essere ulteriormente specificata la portata – la stessa Autorità possa chiudere il procedimento nei confronti delle Parti, così come previsto dall'art. 14 *ter* della legge 287/90.

Autostrade//per l'Italia
Società per azioni
Amministratore Delegato
(Giovanni Gastellucci)

