

PS12390 - E-DREAMS - DISDETTA DEL SERVIZIO PRIME
Allegato al provvedimento n. 30672

NUNZIANTE • MAGRONE

On. Autorità Garante
della Concorrenza e del Mercato
Piazza G. Verdi 6/a
00198 – Roma

17.04.2023.

c.a. **Dott.ssa Francesca Squillante**
Dott. Davide Tiezzi,
Direzione Generale per la Tutela del Consumatore
Direzione Credito, Assicurazioni, Poste, Servizi Turismo e
Sport

via posta elettronica certificata

Versione non-riservata

Procedimento vs rif. PS12390

Oggetto: **Versione consolidata degli Impegni presentati in data 27 gennaio 2023.**

Gentile dottoressa, gentile dottore,

si fa seguito all'audizione in videoconferenza tenutasi con gli Uffici istruttori il 1 marzo 2023, nel corso della quale, come convenuto, la Società si è posta in attenta ascolto di eventuali suggerimenti per un ulteriore miglioramento della trasparenza e chiarezza delle Condizioni Generali del servizio Prime, già pubblicate in data 20 dicembre e da quella data in vigore.

Ci si pregia dunque di depositare una versione consolidata degli impegni, che riflettono pienamente tutti i commenti e le proposte migliorative espresse dagli Uffici, in occasione della Audizione.

Vogliate gradire, gentile dott.ssa Squillante, gentile dott. Tiezzi, i sensi della mia più alta considerazione.

Con osservanza



Simone Gambuto

Impegni

1. NUMERO DEL PROCEDIMENTO, DATA DI RICEZIONE DELLA COMUNICAZIONE DI AVVIO DEL PROCEDIMENTO DA PARTE DEL PROFESSIONISTA

1.1 Procedimento: PS12390 (ex DS3152), avviato con provvedimento notificato per posta raccomandata e ricevuto in data 4 ottobre 2022 (“Avvio”).

1.2 Gli impegni vanno letti alla luce del riscontro alla richiesta di informazioni fatta dagli Uffici in occasione dell’Audizione sopracitata, che dimostrano - ad avviso della scrivente - che la pratica commerciale contestata non è scorretta.

2. PROFESSIONISTA CHE PRESENTA GLI IMPEGNI

VACACIONES EDREAMS SL (di seguito anche “eDreams” o la “Società”)

3. PUBBLICITÀ O PRATICA COMMERCIALE OGGETTO DELLA COMUNICAZIONE DI AVVIO DEL PROCEDIMENTO

Con l’Avvio sono state contestate a eDreams le seguenti condotte.

- i) *“ostacol[are] la disattivazione del servizio “eDreamsPrime” alla scadenza del periodo di prova, nonché alla scadenza dell’abbonamento” (§3 Avvio); Segnatamente, “la chat automatica risponde a domande molto limitate, non è previsto un indirizzo e-mail al quale sporgere reclami, né una modalità per disattivare il servizio tramite app, non vi è un “avviso in merito alla scadenza dell’abbonamento (in prossimità della stessa)”.*
- ii) alcune asseriti addebiti del corrispettivo dell’abbonamento, pur avendo rassicurato i consumatori della avvenuta disdetta di Prime.
- iii) una potenziale confusione relativa al minore impatto ambientale di alcuni voli. In sostanza, il vanto ambientale di riduzione di anidride carbonica “16% in meno di Co2”, per il suo posizionamento, sembra suggerire che sia legato

- alla selezione del volo con la tariffa Prime piuttosto che alla scelta di quella data combinazione di voli aerei, quale che sia la tariffa applicata.
- iv) il claim relativo a “PREZZI PIÙ BASSI*” riporta un asterisco non seguito da alcuna avvertenza esplicativa.

L'Avvio ipotizza, pertanto, una violazione degli articoli 20, 21, 22, 24 e 25 del Codice del Consumo.

La Società ha dimostrato che il consumatore ha la facoltà di gestire il proprio abbonamento Prime e comunicarne la cancellazione/disattivazione attraverso differenti modalità: via WEB, tramite App anche in modalità “fai da te”, tramite chatbox sulla prima pagina del sito del Professionista, tramite query su un qualsiasi motore di ricerca web, tramite una telefonata ai servizi dedicati. I canali di contatto “fai da te” sono attivi senza soluzione di continuità e sistematicamente resi noti ai consumatori ed agli abbonati.

Il § ii) sopra riportato, relativo alcune asseriti addebiti del corrispettivo dell'abbonamento, pur avendo rassicurato i consumatori della avvenuta disdetta di Prime, è stato confutato nel riscontro del 17.11.2022 e del 4.04.2023. La Società ha dimostrato che non è vi stato alcun indebito corrispettivo per l'abbonamento Prime, ed ha specificamente riscontrato ogni segnalazione in atti.

Tuttavia, la Società propone il seguente articolato rimediale.

4. CONTENUTO TESTUALE DEGLI IMPEGNI PROPOSTI ED EVENTUALE PERIODO DI VALIDITÀ IN RELAZIONE AI SINGOLI PROFILI OGGETTO DELLA COMUNICAZIONE DI AVVIO DEL PROCEDIMENTO

1. Impegni

La Società si è impegnata ad implementare le seguenti condotte, idonee ad eliminare in radice i profili di presunta ingannevolezza e scorrettezza sollevati dall'Autorità nel

Procedimento:

- i) eDreams si impegna a mantenere le attuali e migliorative modalità di gestione multicanale e dell'abbonamento Prime "fai da te" tramite Web ed App dal proprio *account* personale eDreams Prime, tramite chatbox, oltre che la linea telefonica dedicata agli abbonati Prime. Si impegna altresì a mantenere le attuali, ulteriormente migliorative, comunicazioni informative, compresa la email di reminder di scadenza dell'abbonamento inviata sistematicamente 30 giorni prima della scadenza, e di ricordare i canali di gestione dell'abbonamento sul proprio sito e nelle comunicazioni agli abbonati. A partire dal 27.10.2022 la Società ha reso l'accesso all'*account* Prime ancora più visibile inserendo "il mio Prime" direttamente nella barra presente in homepage, in modo che per i clienti sia più facile trovarlo (**"Impegno 1"**);
- ii) la Società abiliterà il funzionamento di un unico *account* Prime su tutti i siti eDreams, indipendentemente dai diversi siti web eDreams utilizzati dal consumatore, per consentirne una "autogestione" più agevole e sicura (**"Impegno 2"**);
- iii) i consumatori italiani potranno cancellare il proprio abbonamento Prime su tutti i siti eDreams – Prime con diversa terminazione (ad esempio .it, .com, etc), anche da un sito eDreams – Prime diverso da quello sul quale si erano iscritti (**"Impegno 3"**);
- iv) Dal 1.8.2022, eDreams non ha più reso possibile cancellare l'*account* eDreams con un'iscrizione Prime attiva. Pertanto, il cliente dovrà prima cancellare l'iscrizione Prime e poi potrà cancellare il proprio *account* eDreams. Ciò eviterà in radice che alcuni clienti che cancellano l'*account* eDreams, possano erroneamente ritenere di aver disdetto anche l'abbonamento Prime. Tale misura è parte integrante del complesso rimediale qui presentato, benché già attuato nel corso del procedimento (**"Impegno 4"**);
- v) la Società ridisegnerà il *claim* sulle emissioni di CO2 nel seguente modo:

edreams.it/travel/#results?type=R;from=FCO;to=LIS;dep=2023-03-31;ret=2023-04-04;buyPath=FLIGHTS_HOME_SEARCH_FORM;internalSe...

i avviseremo di ogni cambiamento di prezzo
 Attiva avvisi di prezzo

Emissioni di CO2
☐ Emissioni di CO2 più basse

Orari
 Roma a Lisbona
 00:00 23:59
 Lisbona a Roma

★ Vantaggioso
 3h 03' - 428 €

Il meno caro
 6h 25' - 310 €

Il più veloce
 3h 03' - 428 €

I nostri risultati sono classificati in base a "Vantaggioso" per impostazione predefinita. La posizione dei risultati può essere influenzata da criteri commerciali (i)

Offerta Genius
 Questo itinerario emette il 11% in meno di CO2 rispetto alla media per la tua ricerca. Calcolato in base alla distanza, al numero di scali, al tipo di aeromobile e a più di 10 altri fattori.

PARTENZA - TAP Portugal
 TP 06:00 Roma (FCO) 3h 10' diretto 08:10 Lisbona (LIS) 11% in meno di CO2 (i)
 Bagaglio da stiva incluso (i)

RITORNO - TAP Portugal
 TP 20:10 Lisbona (LIS) 2h 55' diretto 00:05⁺¹ Roma (FCO) Bagaglio a mano (i)

Solo 5 biglietti rimasti! 492 € **428 €** Tariffa Prime per passeggero **Seleziona**

Prime Più di mezzo milione di membri
 Prezzi più bassi* con l'abbonamento a Prime. Senza sorprese **Scopri di più**

PARTENZA - ITA Airways 10% in meno di CO2 (i)

eDreams si impegna a rendere comunque sempre ben chiaro, anche in future comunicazioni o evoluzione del sito, che le emissioni di CO² sono legate alla scelta di una particolare combinazione di voli, e non all'utilizzo di Prime ("Impegno 5");

- vi) il claim "PREZZI PIÙ BASSI*" descritto in Avvio viene rimosso ("Impegno 6");
- vii) eDreams regola Prime con i seguenti nuovi Termini e Condizioni, che prevedono, tra l'altro, riformate clausole riguardo a disdetta, prova gratuita, recesso, foro competente e legge applicabile ("Impegno 7");

Termini e Condizioni Prime

1. Innanzitutto le cose importanti

1.1. Cosa sono questi Termini e Condizioni?

Questi Termini e Condizioni ("Prime T&Cs") si applicano esclusivamente al tuo acquisto di Prime e non riguardano i prodotti di viaggio. Le tue prenotazioni sono soggette ai nostri Termini e Condizioni Generali, così come ai Termini e Condizioni dei vari fornitori.

1.2. Chi siamo?

Il fornitore di Prime è Vacaciones eDreams S.L., società debitamente costituita in Spagna e iscritta al Registro delle Imprese di Madrid, con Partita IVA ESB-61965778 e sede legale presso Calle de Manzanares nº 4, Planta 1º, Oficina 108, 28005 Madrid, Spagna ("noi" o "ci").

1.3. Come contattarci?

Puoi contattarci tramite il nostro Centro Assistenza online, via chat oppure telefonicamente utilizzando la Prime Line. Puoi anche gestire Prime direttamente tramite il tuo Account Prime.

1.4. Definizioni

Abbiamo creato queste definizioni che ti aiuteranno a capire meglio i nostri Prime T&Cs.

<p>Data Effettiva: la data in cui diventi cliente Prime (come spiegato nella sezione "Come diventare cliente Prime"), a partire dalla quale si applicano i questi Termini e Condizioni. </p>

<p> Centro Assistenza: la sezione in cui forniamo ulteriori informazioni e suggerimenti utili. </p>

<p>Piattaforma: il nostro sito Web, mobile o app. </p>

<p>Account Prime: l'account creato automaticamente per te sulla Piattaforma al momento che scegli Prime per la prima volta, tramite il quale puoi beneficiare dei vantaggi Prime.</p>

<p>Tariffa Prime: il prezzo totale privilegiato disponibile sulla Piattaforma e riservato ai clienti Prime.</p>

<p>Quota Prime: la quota da pagare per ogni Periodo Prime.</p>

<p>Prime Line: il numero di telefono dedicato ai clienti Prime. Lo puoi trovare nella tua Email Prime di Benvenuto, nell'email di conferma della prenotazione e accedendo al tuo Account Prime. </p>

<p>Periodo Prime: il periodo di tempo durante il quale puoi beneficiare dei vantaggi Prime. Il Periodo Prime si rinnova automaticamente. Potrebbe esserti stato offerto un Periodo Prime più lungo o più breve (ad esempio, uno, tre, sei o dodici mesi). Il tuo Periodo Prime verrà specificato nella tua Email Prime di Benvenuto. Trovi ulteriori informazioni nella sezione "Periodo Prime e Rinnovo".</p>

<p> Periodo di Prova: il periodo di prova che ti può essere offerto durante il quale puoi usufruire di Prime prima che ti venga addebitata la Quota Prime, e prima che inizi un Periodo Prime.</p>

<p>Email Prime di Benvenuto: l'email di conferma della tua selezione di Prime, dove sono riportate tutte le relative informazioni, tra cui il Periodo di Prova e il Periodo Prime.</p>

<p>Periodo di Recesso: il periodo di tempo entro il quale puoi recedere dal contratto conformemente a quanto disposto dalla legge. Per ulteriori informazioni, ti invitiamo a consultare la sezione "Diritto di recesso".</p>

2. Cos'è Prime?

2.1. Vantaggi

"Prime" ti permette di beneficiare di un prezzo totale privilegiato, tutti i costi inclusi (di seguito, la "Tariffa Prime"). La Tariffa Prime si applica ai clienti Prime al momento della prenotazione, una volta effettuato l'accesso al loro Account Prime sulle nostre Piattaforme.

2.1.1. Indipendentemente dal canale utilizzato per l'acquisto di Prime, i vantaggi Prime a te riservati sono sempre gli stessi e, se disponibili, vengono applicati in automatico a ogni utilizzo del tuo Account Prime.

2.1.2. Prime ti permetterà di usufruire delle Tariffe Prime per i prodotti/servizi specificati nell'elenco dei vantaggi inclusi al momento dell'acquisto. A titolo puramente esemplificativo, questi possono includere: prenotazioni di voli, hotel, auto, treni (ricercati individualmente o collettivamente come nel caso dei pacchetti dinamici) e/o prodotti accessori (assicurazione di viaggio, bagagli ecc.). Le Tariffe Prime non saranno applicate a prodotti/servizi non espressamente specificati al momento dell'acquisto di Prime e/o della prenotazione.

2.1.3. Per poter beneficiare della Tariffa Prime devi essere tra i viaggiatori indicati nella prenotazione. La Tariffa Prime si applica inoltre a tutte le persone incluse nella prenotazione.

2.1.4. A volte possiamo offrire diversi livelli di Prime. Se hai acquistato un livello di Prime che ti permette di effettuare una prenotazione senza essere uno dei passeggeri, puoi effettuare una prenotazione per un massimo di nove passeggeri. Il livello scelto può permetterti di effettuare la prenotazione e per altri senza essere parte della stessa. Se hai dubbi, puoi contattarci.

2.2. Come diventare cliente Prime?

Per acquistare Prime, devi prima scegliere un prodotto di viaggio e selezionare la Tariffa Prime. Una volta selezionata la Tariffa Prime, dovrai finalizzare l'acquisto e accettare questi Prime T&Cs. ALLA SCADENZA DEL PERIODO DI PROVA TI VERRÀ ADDEBITATA AUTOMATICAMENTE LA QUOTA PRIME. SE NON HAI DIRITTO A BENEFICIARE DI UN PERIODO DI PROVA, TALE IMPORTO TI SARÀ ADDEBITATO CONTESTUALMENTE ALLA PRENOTAZIONE.

2.2.1. Noi convalideremo il tuo acquisto di Prime inviandoti l'Email Prime di Benvenuto. Questa è la Data Effettiva.

2.2.2. Nel caso in cui Prime ti venga proposto altrove, per favore segui le istruzioni ricevute.

2.3. Come creare e utilizzare il tuo Account Prime?

Il tuo Account Prime ti permette, quando si è collegati e durante il Periodo di Prova/il Periodo Prime, di effettuare prenotazioni alle nostre vantaggiose condizioni Prime.

2.3.1. Diventando cliente Prime (come spiegato sopra), il tuo Account Prime sarà creato automaticamente per te sulla Piattaforma in base all'indirizzo email e al nome completo che hai indicato al momento della tua prima prenotazione Prime.

2.3.2. Dovrai impostare la tua password seguendo le istruzioni visualizzate sulla Piattaforma o nella tua Email Prime di Benvenuto. In alternativa, puoi usare l'opzione "Hai dimenticato la password?" nella sezione relativa al login al tuo Account Prime. Se hai problemi ad impostare la tua password, puoi contattarci.

2.3.3. Per beneficiare dei vantaggi e delle Tariffe Prime, assicurati di aver effettuato l'accesso al tuo Account Prime.

2.3.4. Devi mantenere le tue informazioni personali nell'Account Prime corrette e accurate.

2.3.5. Sei l'unico responsabile dell'uso, della conservazione e della riservatezza del tuo Account Prime e delle credenziali.

3. Periodo di Prova, Periodo Prime e Rinnovo

Sei un cliente Prime a partire dalla Data Effettiva. I dettagli del tuo Periodo di Prova e Periodo Prime sono i seguenti.

3.1. Periodo di Prova

È possibile che ti venga offerto un Periodo di Prova che ti consente di usufruire gratuitamente di Prime per un periodo di tempo. Se usufruisci di un Periodo di prova, il Periodo Prime inizierà automaticamente al termine del Periodo di prova. ALL'INIZIO DEL PERIODO PRIME TI VERRÀ AUTOMATICAMENTE ADDEBITATA LA QUOTA PRIME, A MENO CHE TU CANCELLI PRIME DURANTE IL PERIODO DI PROVA.

3.1.1. Puoi cancellare il tuo Periodo di Prova in qualsiasi momento seguendo le istruzioni riportate nella sezione "Cancellazione".

3.1.2. Puoi usufruire di un solo Periodo di Prova. Dopodiché potrai acquistare nuovamente Prime in qualsiasi momento, ma non avrai diritto a un altro Periodo di prova.

3.1.3. Se acquisti Prime senza poter usufruire di un Periodo di Prova, il tuo Periodo Prime inizierà a decorrere dalla data di acquisto e ti verrà addebitata la Quota Prime.

3.2. Periodo Prime

Il Periodo Prime inizia al termine del Periodo di Prova (se applicabile) e si rinnova automaticamente. SE NON CANCELLI IL TUO PRIME ENTRO LA FINE DEL PERIODO DI PROVA, ALLA SCADENZA AVRÀ INIZIO IL PERIODO PRIME E TI VERRÀ ADDEBITATO AUTOMATICAMENTE L'IMPORTO DELLA QUOTA PRIME.

3.2.1. Il Periodo Prime sarà indicato nell'email di benvenuto a Prime. Se non sei sicuro del termine Prime specifico che ti riguarda, puoi contattarci.

3.3. Rinnovo

TI RICORDEREMO IL RINNOVO DEL TUO PRIME PRIMA DELLA FINE DEL TUO PERIODO PRIME. SE NON CANCELLI IL TUO PRIME, IL PERIODO PRIME SI RINNOVERÀ AUTOMATICAMENTE E TI VERRÀ ADDEBITATA LA QUOTA PRIME PER IL RINNOVO.

3.3.1. Puoi cancellare Prime seguendo le istruzioni riportate nella successiva sezione "Cancellazione".

4. Cancellazione di Prime e Recesso

4.1. Cancellazione

Puoi cancellare Prime accedendo al tuo Prime Account e scegliendo l'opzione di cancellazione, oppure chiamando la Prime Line. Per maggiori dettagli, consultare la sezione "Prime" del nostro Centro assistenza. LA QUOTA PRIME NON VERRÀ RIMBORSATA E AVRAI DIRITTO A USUFRUIRE DI PRIME PER IL RESTANTE PERIODO PRIME. IN OGNI CASO, IL TUO PRIME NON SARÀ RINNOVATO AL TERMINE DEL TUO PERIODO DI PRIME.

4.1.1. Se stai usufruendo di un Periodo di Prova, puoi cancellare il tuo Prime prima dell'inizio del Periodo Prime. Devi farlo almeno 24 ore prima della scadenza del Periodo di Prova.

4.1.2. Se il tuo Periodo Prime è già iniziato, puoi evitare il rinnovo del tuo Prime. Dovrai farlo almeno 24 ore prima della scadenza del tuo Periodo Prime. Potrai beneficiare di Prime per il resto del tuo Periodo Prime.

4.1.3. Il tuo diritto di cancellare è distinto dal tuo diritto di recesso che è spiegato nella sezione "Diritto di recesso".

~~4.1.4. Ci riserviamo il diritto di annullare il tuo Prime in qualsiasi momento.~~

~~4.1.5. Sei consapevole che la disabilitazione o la eliminazione del tuo Account Prime non costituisce la cancellazione o la cessazione del tuo Prime.~~

4.2. Diritto di recesso

Hai a disposizione un Periodo di Recesso di 14 giorni a partire dall'inizio del Periodo Prime per recedere da Prime senza fornire alcuna motivazione. Questo diritto è separato e in aggiunta al diritto di cancellazione previsto nella sezione "Cancellazione".

4.2.1. Per recedere, è sufficiente che ci comunichi la tua decisione chiamandoci alla Prime Line entro il Periodo di Recesso o utilizzando il modulo fornito di seguito. Si prega di tenere a portata di mano il riferimento della prenotazione. Il riferimento della prenotazione è il numero 10 che si trova nell'email di conferma della prenotazione.

4.2.2. Se preferisci, puoi compilare il seguente modulo e trasmettercelo via email all'indirizzo di posta elettronica che troverai quando accedi al tuo Account Prime:

Modulo di recesso

— all'attenzione di: Vacaciones eDreams S.L.

— Con la presente, vi comunico che voglio recedere dal mio Prime,

— nome completo del cliente Prime: [●]

— numero di prenotazione e/o indirizzo email associato all'Account Prime: [●]

4.2.3. Se eserciti il tuo diritto di recesso, ti rimborseremo la Quota Prime, al netto di eventuali sconti applicati in base alle Tariffe Prime usufruiti durante il Periodo di Recesso (ma non di quelli usufruiti durante il Periodo di prova, se applicabile).

5. Quota Prime e pagamento

5.1. Quota Prime

La Quota Prime è dovuta e da pagare prima dell'inizio di ogni Periodo Prime. SE NON CANCELLI PRIMA DELLA FINE DEL TUO PERIODO DI PROVA, IL TUO PERIODO PRIME INIZIERA' AUTOMATICAMENTE. SE NON CANCELLI PRIMA DELLA FINE DI UN PERIODO DI PRIME, IL TUO PRIME SI RINNOVERA' AUTOMATICAMENTE. CI AUTORIZZI (SENZA ULTERIORE AVVISO, A MENO CHE NON SIA RICHIESTO DALLA LEGGE) A INCASSARE IL CANONE PRIME UTILIZZANDO I DATI DI PAGAMENTO REGISTRATI NEL TUO ACCOUNT PRIME.

5.1.1. Hai diritto a usufruire dei vantaggi Prime durante il Periodo Prime solo a condizione che la Quota Prime sia stata pagata.

5.1.2. Puoi cancellare il tuo Prime in qualsiasi momento seguendo le istruzioni indicate nella sezione "Cancellazione". Nota che la Quota Prime non sarà rimborsata e che avrai diritto a beneficiare delle Tariffe Prime per il resto del tuo Periodo Prime, in ogni caso, il tuo Prime non sarà rinnovato alla fine del tuo Periodo Prime.

~~5.1.3. La Quota Prime è da intendersi quale forma di pagamento per un voucher dello stesso valore nominale della suddetta Quota Prime (di seguito, il "Voucher Prime"). Puoi riscattare il Voucher Prime effettuando una prenotazione sulle nostre Piattaforme entro la scadenza del Periodo Prime. Il Voucher Prime può essere riscattato a fronte dell'addebito, da parte nostra, di una commissione di servizio per la gestione della tua prenotazione; l'importo massimo di tale commissione non supera il valore nominale del Voucher Prime. Pertanto, la Quota Prime a tuo carico non verrà inserita in fattura finché non avrai riscattato il Voucher Prime. L'eventuale credito residuo presente sul Voucher Prime non sarà più spendibile e non darà diritto ad alcun rimborso, non potrà essere utilizzato per ulteriori acquisti né convertito in prodotti di altra natura.~~

5.2. Pagamento

Utilizzeremo i dati di pagamento associati al tuo Account Prime per incassare la Quota Prime.

5.2.1. Conserveremo i dati di pagamento da te forniti al momento della selezione di Prime e della creazione del tuo Account Prime, nonché di tutte le prenotazioni successive effettuate con il tuo Account Prime. Puoi aggiornare i tuoi dati di pagamento nel tuo Prime Account in qualsiasi momento.

5.2.2. I DATI DI PAGAMENTO INSERITI DEVONO APPARTENERE A TE. INSERENDO I DATI DI PAGAMENTO, DICHIARI DI AVERE IL DIRITTO DI UTILIZZARLI E DI ASSUMERTI LA RESPONSABILITÀ ESCLUSIVA DI FARLO.

5.2.3. Acconsenti che, selezionando Prime, i dati di pagamento memorizzati nel tuo Account Prime saranno utilizzati anche per riscuotere la Quota Prime dovuta per ogni successivo Periodo Prime.

5.2.4. Se il tuo metodo di pagamento dovesse scadere, ti chiederemo di fornire informazioni di pagamento aggiornate nel tuo Prime Account o in una sezione dedicata al pagamento del rinnovo. Se necessario, utilizzeremo i dati di pagamento aggiornati in relazione a qualsiasi altra prenotazione da te effettuata durante il Periodo Prime e alla tua prossima Quota Prime.

6. Legge applicabile e risoluzione delle controversie online

6.1. Legge applicabile

Nel caso tu sia un consumatore residente in Italia, questi Termini e Condizioni saranno soggetti alla legge italiana ed il foro competente sarà quello del tuo luogo di residenza. Negli altri casi, e nella misura consentita dalla normativa nazionale, questi Termini e Condizioni, così come qualsiasi rapporto tra te e noi o l'utilizzo di Prime, del nostro sito Web e dei servizi, saranno soggetti alla giurisdizione dei tribunali spagnoli (città di Barcellona) e regolati dalle leggi spagnola.

~~6.1.1. Nella misura consentita da dette leggi locali obbligatorie per i consumatori, qualsiasi controversia sarà sottoposta esclusivamente ai tribunali competenti di Barcellona.~~

6.2. Risoluzione alternativa delle controversie

Se per qualsiasi motivo hai presentato un reclamo a noi ma ritieni che la nostra risposta non sia soddisfacente, puoi seguire la procedura di risoluzione alternativa delle controversie descritta di seguito.

6.2.1. In conformità con l'articolo 14 del Regolamento (UE) n. 524/2013, la Commissione europea ha istituito un sistema di risoluzione delle controversie online per agevolare e semplificare la procedura di risoluzione alternativa delle controversie tra professionisti e consumatori. Per ulteriori informazioni in merito, ti invitiamo a consultare il sito Web https://webgate.ec.europa.eu/odr/.

7. Protezione dei dati

7.1. Dati personali

Tratteremo i tuoi dati personali e le informazioni di pagamento per fornirti i nostri servizi. Ci impegniamo a proteggerli. Per ulteriori informazioni su come raccogliamo ed elaboriamo i tuoi dati personali, consulta la nostra Informativa sulla privacy. Ti ricordiamo che sei il solo responsabile dell'inserimento dei dati personali di qualunque altro persona. Tutte le comunicazioni e informazioni relative alle prenotazioni effettuate utilizzando l'Account Prime saranno inviate all'indirizzo email associato al tuo Account Prime.

8. Altri termini

8.1. Modifiche

Ci riserviamo il diritto di aggiornare i presenti T&C Prime e pubblicheremo la versione aggiornata sulle nostre Piattaforme. Le versioni aggiornate dei T&C Prime sono immediatamente efficaci nelle seguenti situazioni:
a) Qualsiasi nuovo acquisto Prime,
b) Qualsiasi rinnovo di Prime,
c) Qualsiasi nuova prenotazione Prime quando l'aggiornamento dei T&C Prime è a tuo favore.

8.2. Le tue obbligazioni

Ti impegni a utilizzare Prime e tutti i vantaggi in buona fede e in conformità con i presenti T&C Prime, le leggi applicabili e, in particolare, a non utilizzare Prime in modo abusivo o fraudolento.

8.2.1. Se rileviamo un uso commerciale, un uso fraudolento o un altro uso improprio (tra cui, a titolo esemplificativo e non esaustivo, un numero di prenotazioni effettuate in un periodo di un giorno o multipli eccessivi di persone nelle prenotazioni, che possiamo considerare sospetti o incoerenti con un mero uso personale), ci riserviamo il diritto, in qualsiasi momento e senza alcun preavviso, di (i) verificare l'uso privato di Prime e/o di uno qualsiasi dei vantaggi, (ii) negare l'accesso al tuo Account Prime, (iii) terminare il tuo Prime (o il successivo rinnovo) e (iv) richiedere il rimborso dei vantaggi indebitamente acquisiti.

8.2.2. Acconsenti inoltre a comunicarci qualsiasi variazione o informazione che potrebbe pregiudicare Prime o i vantaggi previsti.

8.2.3. Prime è riservato all'uso di persone fisiche di età superiore ai 18 anni, e solo ed esclusivamente per uso privato. Ti impegni a utilizzare Prime e tutti i suoi vantaggi esclusivamente per uso privato.

8.2.4. Ti è espressamente proibito di cedere Prime a terzi, di utilizzarlo a fini commerciali o di utilizzare l'identità o l'Account Prime di un'altra persona. Possiamo trasferire o assegnare qualsiasi nostro diritto o obbligo ai sensi dei questi T&C Prime senza il tuo preventivo consenso scritto.

9. Aggiornamenti e versioni precedenti

Ultimo aggiornamento :
.....
9.1. Versioni precedenti
.....

viii) eDreams si impegna a inviare sistematicamente per email le attuali comunicazioni informative rese agli abbonati, 30 giorni prima del termine della Prova Gratuita di Prime (nel messaggio di benvenuto) e 30 giorni prima del termine dell'abbonamento Prime (c.d. messaggio di reminder). Nelle sopracitate comunicazioni informative verrà sempre indicato chiaramente che: a) Prime si rinnova fra 30 giorni b) vi è la possibilità di disdirlo senza costi in qualunque momento ed in autonomia c) con le modalità ivi indicate, in particolare sarà specificato che Prime può essere cancellato direttamente tramite il proprio account via App o Web. Nel messaggio di reminder vi sarà il link di rinvio alla pagina del proprio account ove poter cancellare Prime. (“Impegno 8”)

2. Durata

Gli Impegni, per come sono stati strutturati, non hanno una particolare scadenza¹, né un periodo di durata determinato, e non sono sottoposti a condizioni sospensive.

L'impegno 1, l'impegno 2, l'impegno 3, l'impegno 4, l'impegno 5, e l'impegno 8, sono già stati attuati.

L'impegno 6, relativo al claim “PREZZI Più BASSI*” e l'impegno 7, con riferimento alle nuove osservazioni poste da questa on.le Autorità in sede di Audizione, saranno implementati entro la fine del mese di aprile 2023.

¹ La Società rimane comunque libera, al mutare delle condizioni di mercato, particolarmente dinamico, e/o in ragione delle evoluzioni del prodotto, di migliorare coerentemente il contenuto della grafica, della gestione dell'abbonamento Prime, dei suoi Termini e Condizioni, di offerte e sconti, nell'ottica di accompagnare il cliente nella maggior comprensione di nuovi o esistenti prodotti o servizi.

3. Commenti

La Società è fermamente convinta che l'informativa sull'intera fase di rinnovo, cancellazione, disdetta e recesso di Prime sia assolutamente chiara e trasparente, e lo sia sempre stata.

Dal 1° Novembre 2022 al 28 febbraio 2023, i consumatori che hanno aderito al servizio Prime sul sito *www.edreams.it* sono stati [o] e i consumatori che hanno abbandonato Prime sono stati [o]. Tali dati sono l'ulteriore riprova del fatto che la Società non ostacola in alcun modo la cancellazione di Prime, e dimostrano altresì l'estrema facilità della stessa.

Dal 1° novembre 2022 al 28 febbraio 2023, l'azienda ha ricevuto [o] richieste da parte di clienti che chiedevano la cancellazione della loro iscrizione a Prime, il che rappresenta una percentuale pari allo 0, [o] % del totale dei clienti che hanno sottoscritto il servizio Prime nello stesso periodo.

Dal 1° novembre 2022 al 28 febbraio 2023, [o] clienti hanno richiesto ulteriore supporto per cancellare la loro iscrizione a Prime. Rappresentano una percentuale pari allo 0,0[o] % dei clienti che si sono iscritti al programma Prime nello stesso periodo.

Gli impegni, dunque, rappresentano un ulteriore miglioramento della trasparenza della proposta commerciale, e non sotto intendono in alcun modo un riconoscimento, diretto o indiretto, di una pratica scorretta.

Con riferimento all'impegno 1: gli impegni danno certezza che ogni abbonato Prime possa gestire il proprio abbonamento in totale autonomia H24, senza soluzione di continuità, attraverso l'App e il sito Web, anche per quanto concerne la sua eventuale chiusura. Garantiscono inoltre una linea di assistenza telefonica e email dedicata.

Con riferimento all'impegno 2, l'impegno 3 e l'impegno 4: gli impegni offrono una soluzione tecnica a coloro che, nonostante la chiarezza espositiva della comunicazione relativa a Prime, invece di recedere dall'abbonamento chiudono l'account eDreams, o possiedono diversi account eDreams o diversi abbonamenti Prime creati da loro stessi su siti con diversa terminazione (ad esempio .it, .com .es). l'impegno 4 elimina in radice

il rischio di mantenere Prime attivo anche in presenza di cancellazione dell'account eDreams.

Con riferimento all'Impegno 5: l'impegno permette di dare visibilità al consumatore della scelta più sostenibile a livello ambientale, ma la comunicazione sarà completamente svincolata dalla sottoscrizione di Prime.

Con riferimento all'Impegno 6: l'impegno elimina rischi confusori, rimuovendo il claim pubblicitario

Con riferimento all'Impegno 7: l'impegno riduce il rischio di poca comprensione del consumatore medio dei Termini e Condizioni dell'abbonamento Prime, in particolare per gli aspetti relativi alla sua fase finale, oggetto principale del procedimento, nonché riguardo al foro competente e legge applicabile.

I nuovi Termini e Condizioni presentano una interfaccia chiara, semplice da consultare, con un linguaggio comprensibile al consumatore medio ed esaustiva. Al consumatore vengono illustrati tutti i passaggi per procedere alla cancellazione o all'esercizio del suo diritto di recesso.

Nella sezione 4.2. dei T&C, viene ribadita la distinzione tra Diritto di Recesso e Cancellazione, e vengono illustrate le modalità con cui inoltrare la decisione del consumatore per un eventuale recesso.

eDreams Prime: Termini e Condizioni Generali

1.2. Chi siamo?

1.3. Come contattarci?

1.4. Definizioni

2. Cos'è Prime? ▾

3. Periodo di Prova, Periodo Prime e Rinnovo ▾

4. Cancellazione di Prime e Recesso ▴

4.1. Cancellazione

4.2. Diritto di recesso

5. Quota Prime e pagamento ▴

5.1. Quota Prime

5.2. Pagamento

6. Legge applicabile e risoluzione delle ▾

4.2. Diritto di recesso

Hai a disposizione un Periodo di Recesso di 14 giorni a partire dall'inizio del Periodo Prime per recedere da Prime senza fornire alcuna motivazione. Questo diritto è separato e in aggiunta al diritto di cancellazione previsto nella sezione "Cancellazione".

4.2.1. Per recedere, è sufficiente che ci comunichi la tua decisione chiamandoci alla Prime Line entro il Periodo di Recesso o utilizzando il modulo fornito di seguito. Si prega di tenere a portata di mano il riferimento della prenotazione. Il riferimento della prenotazione è il numero 10 che si trova nell'email di conferma della prenotazione.

4.2.2. Se preferisci, puoi compilare il seguente modulo e trasmettercelo via email all'indirizzo di posta elettronica che troverai quando accedi al tuo Account Prime:
Modulo di recesso
– all'attenzione di: Vacaciones eDreams S.L.
– Con la presente, vi comunico che voglio recedere dal mio Prime,
– nome completo del cliente Prime: [●]
– numero di prenotazione e/o indirizzo email associato all'Account Prime: [●]

4.2.3. Se eserciti il tuo diritto di recesso, ti rimborseremo la Quota Prime, al netto di eventuali sconti applicati in base alle Tariffe Prime usufruiti durante il Periodo di Recesso (ma non di quelli usufruiti durante il Periodo di prova, se applicabile).

[Leggi di meno](#) ▴

I nuovi T&C, così strutturati, eliminano il rischio di una incomprensione da parte del consumatore medio, con particolare riferimento agli aspetti relativi alla sua fase finale (Cancellazione e Recesso), oggetto del Procedimento. I T&C sono oltretutto facili da reperire sul sito della Società, e sono completi di tutti i contatti (e-mail e telefonici) ai quali scrivere o rivolgersi in caso di problemi o per inoltrare comunicazioni inerenti alla cancellazione o recesso. Vengono inoltre chiarite sia la legge applicabile che il foro competente.

Con riferimento all'impegno 8, vengono inviate al consumatore email di riepilogo, avviso, di informazione e di istruzioni sulle modalità di gestione e cancellazione dell'abbonamento, relativamente alla scadenza del periodo di prova gratuito di Prime o al suo rinnovo, con ben 30 giorni di anticipo.

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

Allegato 1 al provvedimento n. 30674

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

1. Numero del Procedimento

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

2. Parte del Procedimento

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

3. Fattispecie contestata

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

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

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

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

4. Mercati interessati

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

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

5. Descrizione degli impegni proposti

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

(i) Perimetro di applicazione:

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



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

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

(ii) Procedure di adesione:

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

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

(iii) Modalità di calcolo:

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

Ciò chiarito, occorre inoltre precisare che:

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

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

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

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

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

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

(i) Interventi di natura tecnica/procedurale.

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

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

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

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

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

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

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

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

➤ ***Sviluppi sul SdC.***

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

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

Gli interventi previsti sono due:

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

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

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

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

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

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

(ii) Interventi di natura legale:

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

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

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

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

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

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

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

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

PROPONE DI IMPEGNARSI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PROPONE DI IMPEGNARSI

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

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

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

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

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

PROPONE DI IMPEGNARSI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PROPONE DI IMPEGNARSI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PROPONE DI IMPEGNARSI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PROPONE DI IMPEGNARSI

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

Tale documento conterrà le seguenti misure:

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

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

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

Più in particolare:

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

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

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

7. Conclusioni.

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

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

Allegato 2 al provvedimento n. 30674

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

A/553

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

27 febbraio 2023

I. Numero del procedimento

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

II. Parte del procedimento

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

III. Fattispecie contestata

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

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

IV. Mercati interessati

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

V. Descrizione degli impegni proposti

A. Impegni strutturali

9. Non applicabile.

B. Impegni comportamentali

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

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

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

➤ **Impegni**

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

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

per estenderne l'ambito di applicazione ai mezzi leggeri.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

B. Lo sconto moto

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

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

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

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

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

C. Lo sconto SAV/RAV e lo sconto SAT

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

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

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

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

34. La stessa piattaforma di comparto sarà utilizzata anche per il calcolo dello sconto SAT. Questo sconto, infatti, si applica a transiti in entrata o in uscita sulla rete di competenza di SAT e richiede un algoritmo particolarmente complesso. Si è quindi stabilito di utilizzare la piattaforma di comparto per non gravare del calcolo la concessionaria di uscita, che potrebbe essere qualunque concessionaria interconnessa, anche diversa da SAT.

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

- a) implementare gli algoritmi che consentiranno il dialogo tra la piattaforma di Movyon e la piattaforma di comparto ai fini del calcolo dello sconto SAT entro febbraio 2024, così che Movyon possa: (i) inviare alla piattaforma di comparto i flussi di dati relativi ai transiti sulla rete delle concessionarie che utilizzano il *service* Movyon; (ii) ricevere dalla piattaforma di comparto i flussi di dati relativi agli sconti attribuiti e utilizzarli per la conseguente integrazione dello sconto nella fattura emessa dalle concessionarie verso i FdS e consentire a questi ultimi di conoscere l'importo dello sconto SAT eventualmente applicabile a ogni transito dei loro clienti;
- b) offrire tutto il supporto tecnico necessario a AISCAT Servizi per agevolare l'implementazione dell'algoritmo di calcolo dello sconto SAT sulla piattaforma di comparto entro febbraio 2024, data entro la quale tale sconto sarà a tutti gli effetti operativo per le concessionarie che utilizzano la piattaforma di Movyon⁶ e che procederanno alla sua applicazione.

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

36. L'implementazione di algoritmi di accoppiamento targa / apparato sulla piattaforma di comparto consentirà di ridurre in maniera significativa, se non eliminare del tutto, i problemi di gestione connessi alla fatturazione degli errati transiti.

37. Cionondimeno, ASPI si impegna ad offrire, anche per conto delle sue controllate, a tutti i FdS SET e / o SIT – in esercizio e nuovi entranti –

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

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

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

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

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

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

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

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

⁷ [omissis]

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

b) l'art. 11.7 sarà abrogato;

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

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

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

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

45. ASPI, attraverso Movyon, si impegna ad inviare ai gestori dei parcheggi che si sono dotati, tramite la stessa Movyon, di impianti di controllo dinamico per l'accesso alla struttura ed il pagamento del servizio compatibili con gli apparati Telepass, una comunicazione con cui si offrirà ai medesimi gestori dei parcheggi, e agli operatori da questi indicati, ove venisse richiesto, la collaborazione necessaria per l'adeguamento di *software* e *hardware* utili a consentire, tramite gli apparati di terra già installati, anche la lettura degli apparati di altri operatori.
46. L'Impegno verrà attuato entro 30 giorni dall'eventuale accettazione degli Impegni.

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

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

accreditamento, così da sollecitare la loro partecipazione al tavolo.

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

C. Eventuale periodo di validità

50. Gli Impegni sono assunti a tempo indeterminato.

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

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

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

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

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

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

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

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

⁸ Para. 17 – 21 del Provvedimento di Avvio.

⁹ Para. 28 – 30 del Provvedimento di Avvio.

eventualmente applicabile a ogni singolo transito dei loro clienti.

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

¹⁰ Para. 31 – 33 del Provvedimento di Avvio.

¹¹ Para. 23 – 27 del Provvedimento di Avvio.

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

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

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

¹² Para. 26 del Provvedimento di Avvio.

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

Con osservanza.

Avv. Vito Auricchio



Avv. Filippo Arena



Avv. Nicoletta De Mucci



Avv. Antonio Campitiello

