

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 23 ottobre 2008;

SENTITO il Relatore Professor Piero Barucci;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287 e successive modifiche, e in particolare l'art. 14-ter, introdotto dalla legge 4 agosto 2006 n. 248, che ha convertito con modifiche il decreto legge 4 luglio 2006, n. 223;

VISTI gli articoli 10 e 81/82 del Trattato CE;

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

VISTA la “*Comunicazione sulle procedure di applicazione dell'art. 14-ter della legge n. 287/90*”, adottata dall'Autorità con delibera del 12 ottobre 2006 e pubblicata sul bollettino n. 39 del 16 ottobre 2006;

VISTA la propria delibera del 20 settembre 2007, con la quale è stata avviata un'istruttoria nei confronti delle società Strada dei Parchi S.p.A. (di seguito, anche, SP), Società Autostrada Tirrenica S.p.A. (di seguito, anche, SAT) e ANAS S.p.A. (di seguito, anche, ANAS), volta ad accertare eventuali violazioni dell'articolo 3 della legge n. 287/90, e nei confronti delle società ACI Global S.p.A. (di seguito, anche, ACI) e Europ Assistance VAI S.p.A. (di seguito, anche VAI), volta ad accertare eventuali violazioni dell'articolo 81 del Trattato CE;

VISTA la propria delibera del 5 dicembre 2007, con la quale il procedimento è stato esteso alle presunte intese intercorse tra l'Associazione Italiana

Società Concessionarie Autostrade e Trafori – AISCAT (di seguito, anche AISCAT), la società Autostrade per l'Italia S.p.A. (di seguito, anche ASPI) e ANAS S.p.A. e tra queste e le società ACI Global S.p.A. e Europ Assistance S.p.A. in violazione dell'art. 81 del trattato CE e nei confronti della società Autostrade per l'Italia S.p.A. per accertare l'esistenza di violazioni dell'articolo 3 della legge n. 287/90;

VISTE le comunicazioni del 10 marzo 2008 con le quali le società Autostrade per l'Italia S.p.A., Strada dei Parchi S.p.A., SAT S.p.A., ANAS S.p.A., ACI Global S.p.A., Europ Assistance VAI S.p.A. e l'associazione AISCAT hanno presentato impegni, ai sensi dell'art. 14-ter della legge n. 287/90, secondo modalità e tempistiche indicate specificatamente nell'apposito "Formulario per la presentazione degli impegni ai sensi dell'art. 14-ter della legge n. 287/90";

VISTA la propria delibera adottata in data 30 aprile 2008, con cui è stata disposta, a far data dal 5 maggio 2008, la pubblicazione degli impegni presentati dalle parti del procedimento sul sito web dell'Autorità al fine di consentire ai terzi interessati di esprimere le loro osservazioni ed è stato inizialmente fissato al 31 luglio 2008 il termine entro cui avrebbe dovuto essere adottata una definitiva decisione sugli impegni, ai sensi dell'articolo 14-ter della legge n. 287/90;

VISTE le osservazioni pervenute dai terzi interessati;

VISTE le modifiche accessorie agli impegni comunicate da Autostrade per l'Italia S.p.A., Strada dei Parchi S.p.A., SAT S.p.A. e ANAS S.p.A. in data 23 luglio 2008;

VISTA la propria delibera adottata in data 31 luglio 2008, con la quale è stata disposta la proroga al 23 ottobre 2008 del termine di conclusione del procedimento di valutazione degli impegni;

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

VISTI gli atti del procedimento;

CONSIDERATO quanto segue:

## **I. LE PARTI**

**Autostrade per l'Italia S.p.A.** è la società concessionaria di costruzione e gestione di autostrade a pedaggio, titolare della gestione di 2.854,6 km di rete autostradale, pari al 44% del sistema autostradale italiano.

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

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

**ANAS S.p.A.** (di seguito, ANAS), è il gestore della rete stradale e autostradale italiana di interesse nazionale. E' sottoposta al controllo, alla vigilanza tecnica e operativa del Ministero delle Infrastrutture. E' una Società per Azioni il cui socio unico è il Ministero dell'Economia e delle Finanze. ANAS controlla e gestisce direttamente 26.000 chilometri tra strade ed autostrade. In particolare, ANAS gestisce in proprio una parte consistente del mercato autostradale italiano, nella quale sono ricompresi, oltre all'autostrada A3 – Salerno-Reggio Calabria, il Raccordo Salerno Avellino e il Raccordo A16 – Benevento.

**AISCAT - Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori** – è l'associazione di categoria delle società concessionarie autostradali e cui compete, da statuto, la risoluzione dei problemi inerenti la programmazione, la progettazione, la costruzione, l'esercizio, la manutenzione e la gestione delle autostrade e dei trafori.

**Europ Assistance Vai S.p.A.** (di seguito, VAI) è una società controllata dal gruppo assicurativo Europ Assistance Italia S.p.A., attiva nel soccorso stradale sia su viabilità ordinaria che su tutta la rete autostradale italiana.

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

## **II. L'AVVIO E L'AMPLIAMENTO DELL'ISTRUTTORIA: I COMPORTAMENTI OGGETTO DI CONTESTAZIONE**

Nell'adunanza del 20 settembre 2007, l'Autorità ha deliberato, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90, l'avvio di un'istruttoria nei confronti delle società Strada dei Parchi S.p.A. (di seguito, anche, SP), Società Autostrada Tirrenica S.p.A. (di seguito, anche, SAT) e ANAS S.p.A. (di seguito, anche, ANAS), volta ad accertare eventuali violazioni dell'articolo 3 della legge n. 287/90, e nei confronti delle società ACI Global S.p.A. (di seguito, anche, ACI) e Europ Assistance VAI S.p.A. (di seguito, anche VAI), volta ad accertare eventuali violazioni dell'articolo 81 del Trattato CE.

In particolare, il provvedimento di avvio riguardava il presunto abuso di SP, SAT e ANAS nei confronti di ACI e Europ Assistance VAI attraverso l'imposizione e/o il successivo aumento dei contributi per i servizi resi dalle sale radio operative nelle tratte autostradali di rispettiva competenza con particolare riferimento all'autostrada A24 e A25, all'Autostrada Livorno-Rosignano Marittimo ed ai Raccordi autostradali Salerno Avellino e A16 Benevento, nonché una presunta intesa tra le società ACI e VAI, volta ad alterare le dinamiche competitive nel mercato dei servizi di soccorso meccanico autostradale attraverso l'allineamento delle tariffe praticate sui tetti massimi predeterminati in sede AISCAT (Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori).

Sulla base della documentazione acquisita nel corso del procedimento, l'Autorità, nell'adunanza del 5 dicembre 2007, ha deliberato l'ampliamento dell'istruttoria alle presunte intese intercorse tra l'Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori – AISCAT (di seguito, anche AISCAT), la società Autostrade per l'Italia S.p.A. (di seguito anche ASPI) e ANAS S.p.A. e tra queste e le società ACI Global S.p.A. e Europ Assistance S.p.A. in violazione dell'art. 81 del trattato CE, nonché l'ampliamento soggettivo del procedimento nei confronti della società Autostrade per l'Italia S.p.A. per accertare l'esistenza di violazioni dell'articolo 3 della legge n. 287/90.

La società Autostrade per l'Italia S.p.A., infatti, avrebbe assunto un ruolo di primo piano nella definizione dell'aumento del contributo richiesto ed applicato dalle società controllate Strada dei Parchi S.p.A. e Società Autostrada Tirrenica S.p.A. sulle predette tratte autostradali di competenza agli operatori di soccorso autostradale per i servizi resi dalle sale radio operative nonché più in generale nella predisposizione dei regolamenti relativi al Servizio di Soccorso Meccanico autostradale (di seguito, SSM).

Inoltre, ACI e VAI, oltre ad aver coordinato le tariffe del SSM applicate agli utenti, mediante l'allineamento sui massimi tariffari convenuti in sede AISCAT, avrebbero concordato anche altri aspetti del SSM, per interloquire congiuntamente con le società concessionarie autostradali riunite in sede AISCAT – principalmente con la società Autostrade per l'Italia S.p.A. – e la società ANAS S.p.A. nell'elaborazione, condivisione e definizione di tutti i principali aspetti della disciplina dei servizi di soccorso autostradale.

In particolare, i due principali operatori di soccorso autostradale, ACI e VAI, a seguito della definizione, condivisione e perfezionamento con AISCAT, Autostrade per l'Italia S.p.A. e ANAS S.p.A. delle regole disciplinanti il SSM avrebbero beneficiato di una disciplina idonea ad ostacolare l'entrata di potenziali operatori concorrenti, così da preservare una struttura di mercato sostanzialmente chiusa.

In maniera del tutto speculare, AISCAT, Autostrade per l'Italia S.p.A. e ANAS S.p.A. avrebbero condiviso con i due principali operatori di SSM - dotati di tutti i requisiti (dimensionali e tecnici) previsti dai regolamenti - molti aspetti della disciplina del SSM al fine, da un lato, di garantirsi l'erogazione complessiva di tutti i servizi e, dall'altro, di assicurarsi un contributo per l'attività delle sale radio, riuscendo così a trasformare un onere - derivante dall'obbligo normativo di fornire un servizio - in un ricavo, gravante in ultima analisi sulle tariffe finali del servizio pagate dai consumatori.

### **III. GLI IMPEGNI ORIGINARIAMENTE PROPOSTI DALLE PARTI DEL PROCEDIMENTO**

Con riferimento alle presunte violazioni contestate nel provvedimento di avvio e di estensione del procedimento, in data 10 marzo 2008<sup>1</sup>, tutte le parti del procedimento hanno presentato impegni, ai sensi dell'art. 14-ter della

---

<sup>1</sup> Con successive integrazioni dell'11 aprile, 14 aprile e 23 aprile 2008.

legge n. 287/90, secondo modalità e tempistiche indicate specificatamente nell'apposito *“Formulario per la presentazione degli impegni ai sensi dell'art. 14 ter, della legge n. 287/90”* e, in particolare:

– le società Autostrade per l'Italia S.p.A., Strada dei Parchi S.p.A. e SAT S.p.A. si sono impegnate ad abolire, sulle tratte autostradali di propria competenza e senza alcuna limitazione temporale, il contributo spese per l'attività della sala radio operativa richiesto alle organizzazioni di soccorso per lo svolgimento dell'SSM, nonché a promuovere l'affidamento in concessione delle attività di soccorso autostradale ad operatori di soccorso selezionati a seguito di procedure ad evidenza pubblica distinte per il soccorso ai veicoli pesanti ed ai veicoli leggeri ed aventi ad oggetto micro-tratte di dimensioni limitate. Gli impegni prevedono, inoltre, l'introduzione della tecnologia satellitare che consentirà alla sala radio delle società concessionarie di localizzare, in tempo reale, il carro di soccorso abilitato perché posizionato in prossimità del luogo dell'intervento; il che consentirà anche di ridefinire la distanza massima tra le officine e i punti di accesso in autostrada quale requisito generale di partecipazione alle gare. Per gli interventi di soccorso eseguiti in condizioni di assoluta sicurezza (aree di servizio ed aree di parcheggio) Autostrade per l'Italia S.p.A., Strada dei Parchi S.p.A. e SAT S.p.A., infine, consentiranno la chiamata diretta dell'utente ad un operatore prescelto tra quelli già affidatari del servizio di SSM sulla micro-tratta in questione all'esito delle procedure ad evidenza pubblica sopra menzionate. Le predette gare saranno, altresì, congegnate in maniera tale da assicurare, per entrambe le tipologie di soccorso, una modulazione delle tariffe maggiormente orientata ai costi del servizio;

– ANAS S.p.A. si è impegnata ad abolire, sulle tratte autostradali gestite direttamente e senza alcuna limitazione temporale, il contributo spese per l'attività della sala radio operativa richiesto alle organizzazioni di soccorso per lo svolgimento dell'SSM, nonché a promuovere l'affidamento in concessione dell'attività di soccorso autostradale ad operatori selezionati a seguito di procedure ad evidenza pubblica distinte per il soccorso ai veicoli pesanti ed ai veicoli leggeri ed aventi ad oggetto micro-tratte di dimensioni limitate. Gli impegni prevedono inoltre l'introduzione della tecnologia satellitare che consentirà alla sala radio di ANAS di localizzare, in tempo reale, il carro di soccorso abilitato perché posizionato in prossimità del luogo dell'intervento; il che consentirà anche di ridefinire la distanza massima tra le officine e i punti di accesso in autostrada quale requisito generale di partecipazione alle gare. Per gli interventi di soccorso eseguiti in condizioni

di assoluta sicurezza (aree di servizio ed aree di parcheggio) ANAS, infine, consentirà la chiamata diretta dell'utente a qualsiasi operatore di SSM in possesso dell'autorizzazione rilasciata sulla base del possesso di determinati requisiti. Le predette gare saranno altresì congegnate in maniera tale da assicurare, per entrambe le tipologie di soccorso, una modulazione delle tariffe maggiormente orientata ai costi del servizio;

– Autostrade per l'Italia S.p.A., Strada dei Parchi S.p.A., SAT S.p.A., e ANAS, peraltro, con riferimento all'esigenza di garantire agli utenti finali del servizio di SSM di poter beneficiare delle assicurazioni sottoscritte per fruire del soccorso stradale gratuito, si sono impegnate ad attivarsi affinché gli operatori di SSM affidatari del servizio di soccorso sulle singole tratte in esito alle procedure di selezione, sottoscrivano convenzioni con tutti gli enti che offrono tale assicurazione, ferma restando la libertà contrattuale degli interessati;

– AISCAT si è impegnata a sottoporre al primo Consiglio di Amministrazione utile alcune modifiche statutarie e, più in generale, a limitare i contenuti dei tavoli tecnici e degli incontri con gli operatori di soccorso, eventualmente sentiti solo separatamente, ad aspetti tecnici e inerenti la sicurezza del traffico e degli interventi;

– ACI Global S.p.A. si è impegnata a risolvere e/o modificare gli accordi di reciprocità in essere con gli operatori concorrenti ed a evitare qualsiasi forma di condivisione con i concorrenti di temi e/o questioni legate all'esercizio dell'SSM;

– Europ Assistance VAI S.p.A. si è impegnata a risolvere e/o modificare gli accordi di reciprocità in essere con gli operatori concorrenti, ad evitare qualsiasi forma di condivisione con i concorrenti di temi e/o questioni legate all'esercizio dell'SSM e a non stipulare accordi di esclusiva con le officine affiliate.

#### **IV. LE OSSERVAZIONI SUGLI IMPEGNI**

A seguito della pubblicazione degli impegni presentati dalle parti del procedimento in data 10 marzo 2008, sono pervenute, nel termine di trenta giorni dalla stessa, numerose memorie da parte di soggetti legittimati ad intervenire nel corso del relativo sub-procedimento, sinteticamente prospettate nel presente paragrafo.

### *Sul passaggio dal regime autorizzatorio al regime concessorio*

Alcuni soggetti esprimono considerazioni e rilievi critici relativi all'illegittimità e all'inopportunità da un punto di vista concorrenziale dell'introduzione di un regime concessorio puro, come così come previsto dagli impegni di ASPI. A un sistema di concorrenza nel mercato ne verrebbe sostituito uno di concorrenza per il mercato, per definizione più ristretto e meno concorrenziale.

Alcuni soggetti, in particolare, hanno evidenziato l'eccessiva riduzione dell'ambito di operatività del regime di concorrenza "nel mercato", sostenendo che gli impegni di ANAS e ASPI, in tal senso, avrebbero dovuto necessariamente prevedere l'ampliamento a tre metri delle corsie di emergenza, l'installazione di colonnine di soccorso foniche bicanale, il posizionamento lungo tutta la rete autostradale di paline che permetterebbero all'automobilista di indicare chiaramente la sua posizione e, infine, la pubblicizzazione più ampia possibile dei prezzi offerti per il soccorso su ogni singola tratta.

### *Sulla divisione della rete in micro-tratte e la separazione tra SSM leggero e quello pesante*

Alcuni operatori hanno espresso preoccupazione derivante dal rischio che tratte troppo piccole, sia in relazione ai servizi di soccorso ai veicoli leggeri che ai veicoli pesanti, potrebbero non essere sufficientemente remunerative da ammortizzare i costi necessari, soprattutto se si considerano i rilevanti investimenti connessi alle attività di soccorso pesante.

Secondo altri, al contrario, l'individuazione di *range* territoriali di misura minore potrebbe incentivare la partecipazione alle gare dei piccoli operatori locali, rendendoli interlocutori diretti delle società concessionarie in maniera tale da stimolare, in tal modo, anche il confronto concorrenziale, a monte, tra gli operatori che offrono polizze assicurative comprendenti servizi di soccorso gratuito.

### *Sui requisiti di ammissione e i criteri di aggiudicazione della gara*

Ulteriori rilievi vengono mossi al sistema della gara così come congegnato, dal punto di vista dei requisiti di qualificazione, della valutazione dell'offerta e delle qualità dei soggetti partecipanti che, in alcuni casi, potrebbero creare



nuove barriere all'entrata piuttosto che favorire la più ampia partecipazione dei soggetti interessati.

#### *Sul sistema di localizzazione GPS*

Il sistema di localizzazione satellitare dei carri ha suscitato negli operatori diverse reazioni: alcuni lo hanno apprezzato senza riserve, sottolineando l'importanza di introdurre un meccanismo di chiamata che sia allo stesso tempo dinamico ed oggettivo; altri hanno criticato l'imposizione a tutti gli operatori autorizzati di una determinata piattaforma tecnologica, col rischio della duplicazione di oneri già sostenuti.

#### *Sugli impegni proposti da ACI e VAI*

Le osservazioni dei terzi relative agli impegni presentati dai due maggiori operatori di soccorso si sono concentrate in particolar modo sulla permanenza dei diritti di esclusiva di ACI Global che continuerebbero a vincolare le officine in relazione alla partecipazione alle previste gare determinando il rischio di un effetto di *foreclosure* per i potenziali concorrenti.

## **V. LE MODIFICHE ACCESSORIE AGLI IMPEGNI**

Con riferimento ad alcuni profili emersi nell'ambito delle osservazioni presentate dai terzi interessati, ASPI, SP e SAT, con lettera del 23 luglio 2008, si sono impegnate ad introdurre un sistema di chiamata diretta dell'operatore di soccorso – tra quelli affidatari del servizio di soccorso sulle singole tratte in esito alle procedure di selezione – per gli interventi nelle aree di servizio e di parcheggio, attraverso la predisposizione di appositi pannelli informativi che riportino il prezzo massimo stabilito per la tratta ed i numeri di telefono diretti degli operatori autorizzati sulla stessa con i quali l'utente potrà effettuare la trattativa privata.

Con riferimento al possibile ampliamento delle ipotesi di interventi in sicurezza, ulteriori rispetto a quelli effettuabili in aree di parcheggio e di servizio, sia ASPI, SP e SAT che ANAS sono concordi nel sottolineare l'impossibilità di estendere il regime di assegnazione degli interventi di soccorso su chiamata diretta alle corsie di emergenza e delle piazzole di

sosta. Insuperabili ragioni connesse alla sicurezza degli interventi non permetterebbero in alcun modo una riduzione dell'estensione degli interventi di SSM qualificabili come servizio pubblico essenziale.

Con riferimento, inoltre, alle regole disciplinanti le previste gare per l'assegnazione dei servizi di soccorso integranti ipotesi di servizio pubblico essenziale, sia ANAS che ASPI, SP e SAT si impegnano ad individuare le micro-tratte autostradali da mettere a gara tenendo conto delle diverse caratteristiche del tracciato, dei volumi di traffico e del tasso di incidentalità in modo da assicurare una adeguata remuneratività del servizio.

Sul punto relativo ai requisiti richiesti per essere ammessi alla selezione per lo svolgimento dell'attività di soccorso ai veicoli pesanti, ANAS si impegna a predisporre requisiti di qualificazione tali da non restringere impropriamente il numero dei soggetti "eleggibili". ASPI, SP e SAT, con particolare riferimento ai requisiti di partecipazione e di aggiudicazione delle future gare ed, in particolare, alla sostituibilità delle gru con altre tipologie di mezzi, evidenziano l'efficacia della serie di veicoli richiesti a copertura delle tratte previste rispetto all'esigenza di risolvere celermente tutte le problematiche legate al soccorso pesante in autostrada.

Con riferimento ai requisiti minimi di partecipazione alle gare, inoltre, ANAS integra i suoi impegni con la precisazione che gli autoveicoli autorizzati allo svolgimento del SSM (sia di quelli selezionati per lo svolgimento del servizio qualificabile come servizio pubblico essenziale, che di quelli autorizzati per lo svolgimento dell'attività di soccorso non riconducibile al servizio pubblico essenziale) debbano essere chiaramente identificabili, con l'apposizione, accanto al marchio dell'operatore, di una scritta che precisi trattarsi di officina autorizzata ANAS per lo svolgimento del servizio. Analogamente, ASPI, SP e SAT si impegnano ad identificare un segno distintivo unitario che gli operatori dovranno apporre in modo visibile su ciascun mezzo di soccorso allo scopo di attestare il fatto che detto mezzo è autorizzato dalla concessionaria a svolgere il servizio sulla specifica tratta.

ANAS, peraltro, con riferimento all'esigenza di garantire agli utenti finali del servizio di SSM di poter beneficiare delle assicurazioni sottoscritte per fruire del soccorso stradale gratuito, si impegna – analogamente a quanto previsto negli impegni di ASPI, SP e SAT – ad effettuare ogni sforzo affinché gli operatori di SSM affidatari del servizio di soccorso sulle singole tratte in esito alle procedure di selezione, sottoscrivano convenzioni con tutti gli enti che offrono tale assicurazione, ferma restando la libertà contrattuale degli interessati.

## VI. LA VALUTAZIONE DEGLI IMPEGNI

Gli impegni presentati da Autostrade per l'Italia S.p.A., Strada dei Parchi S.p.A., SAT S.p.A., ANAS S.p.A., ACI Global S.p.A., Europ Assistance VAI S.p.A. e l'associazione AISCAT, nella versione definitiva precedentemente descritta, appaiono idonei a far venir meno i profili anticoncorrenziali oggetto del procedimento istruttorio.

In relazione alle contestazioni mosse nell'ambito del provvedimento di avvio d'istruttoria, con riferimento all'ipotesi di abuso, l'impegno proposto da ANAS e dalle società del gruppo ASPI appare pienamente soddisfacente in quanto elimina totalmente e *sine die* il contributo di sala radio operativa precedentemente richiesto alle organizzazioni di soccorso. Sia con riferimento all'*an* del contributo che con riferimento al *quantum* dello stesso, pertanto, l'impegno proposto dalle società concessionarie elimina tutti i profili potenzialmente abusivi prospettati nel provvedimento di avvio.

Quanto agli altri aspetti oggetto di contestazione, gli impegni delle società concessionarie appaiono apprezzabili nella misura in cui modificano, in senso pro-concorrenziale, l'attuale modello di affidamento dei servizi di SSM in un'ottica generale di abbattimento delle barriere all'entrata e di riduzione delle tariffe finali applicate all'utenza.

Le modifiche accessorie proposte rispetto alle versioni degli impegni originariamente appaiono sostanzialmente coerenti con le osservazioni formulate dai terzi interessati e soprattutto preordinate a garantire la più ampia partecipazione alle procedure di selezione, nel rispetto delle esigenze di sicurezza e di continuità del servizio.

Positivamente, inoltre, può essere considerata la disponibilità dell'organismo associativo AISCAT nel sottoporre all'assemblea modifiche statutarie finalizzate a precludere, in modo significativo, qualsiasi ingerenza di tale organismo sul comportamento economico degli operatori incaricati della fornitura di servizi accessori alla gestione della rete autostradale. Il che si aggiungerebbe alle altre misure già presentate e che concorrono a circoscrivere il ruolo di AISCAT – con riferimento al soccorso autostradale – alla disamina di aspetti eminentemente tecnici.

Elemento cruciale degli impegni presentati dalle società concessionarie è rappresentato dalla completa eliminazione di quegli ostacoli (abbinamento soccorso leggero/pesante, rete capillare ed estesa a tutta la tratta autostradale in concessione, distanza massima dell'officina dai punti di accesso alla rete) che hanno sinora impedito ai potenziali concorrenti di prestare direttamente i

servizi di soccorso autostradale e in maniera indipendente, se non intermediati dai due maggiori operatori del mercato (ACI e VAI).

L'instaurazione di un rapporto diretto tra società concessionarie e i soggetti che svolgeranno effettivamente i servizi costituisce circostanza idonea a determinare un incremento di efficienza del sistema, atteso che, ad oggi, il costo di intermediazione è stato in prevalenza trasferito all'utente finale. L'effettiva attuazione di tali impegni dovrebbe quindi condurre ad una riduzione dei prezzi del soccorso, come conseguenza di un significativo aumento della pressione concorrenziale (ad opera di singole officine ed altri operatori che offrono polizze comprendenti servizi di soccorso gratuiti).

Il più evidente progresso in termini di liberalizzazione è rappresentato dalla previsione di spazi di concorrenza "nel mercato" tra operatori autorizzati nella misura in cui tale possibilità sia compatibile con le esigenze di sicurezza e di tutela del traffico. In tal senso, la modifica offerta dalle società del gruppo ASPI, in linea con quella già prevista negli impegni ANAS, appare sfruttare al meglio le potenzialità pro-concorrenziali di un'attività caratterizzata da dinamiche economiche complesse e da una regolamentazione pervasiva.

Quanto alle regole disciplinanti le gare da bandire per l'aggiudicazione dei servizi di soccorso sulla rete, la considerazione della remuneratività del servizio quale criterio di determinazione della lunghezza delle tratte, della durata delle concessioni e del numero di concessionari attivi (a seguito di aggiudicazione), è coerente con l'obiettivo di consentire la più ampia partecipazione di soggetti alle gare.

Significativa, infine, è la previsione anche negli impegni di ANAS – coerentemente con quanto già previsto da ASPI – di attivarsi per assicurare la gratuità del servizio di soccorso agli utenti titolari di abbonamenti o convenzioni con operatori che offrono servizi di soccorso gratuiti, salvo il diritto dell'officina di rivalersi per il prezzo dovuto e non riscosso nei confronti di questi ultimi (con i quali potrebbe essere libera di stipulare apposite convenzioni per la disciplina di tali ipotesi).

Gli impegni proposti da ACI e Europ Assistance, in tale contesto, si pongono in maniera perfettamente speculare rispetto a quanto proposto dalle società concessionarie e possono essere, pertanto, valutati positivamente.

L'esistenza di diritti di esclusiva su alcune delle officine attualmente autorizzate non appare in grado di pregiudicare un'ampia partecipazione alle gare previste per l'aggiudicazione dei servizi di SSM. Sulla base delle informazioni acquisite, infatti, in prossimità di ciascun punto di accesso alla

rete autostradale, risultano localizzate almeno due o più officine libere da qualsiasi vincolo di esclusiva, attrezzate per il soccorso ai veicoli leggeri ed ai veicoli pesanti e, soprattutto, non riconducibili ad alcuno degli operatori già attualmente autorizzati a fornire servizi di SSM.

A ciò si aggiunga che, nel nuovo sistema prospettato dalle società del gruppo ASPI e da ANAS, la ridefinizione delle distanze massime delle officine (per il soccorso leggero) dai punti di accesso alla rete autostradale consentirà di aprire l'accesso al soccorso autostradale ad ulteriori potenziali operatori non ancora attivi in ambito autostradale.

In tale contesto, l'esistenza di diritti di esclusiva sulle officine convenzionate, nella sua attuale consistenza, non appare idonea a compromettere la partecipazione alle gare. L'impegno di Europ Assistance VAI a non stipulare accordi di esclusiva con le officine già convenzionate non risulta, pertanto, necessario.

L'Autorità vigilerà sull'esecuzione degli impegni ai fini e per gli effetti di quanto previsto dall'art. 14-ter, comma 1, della legge n. 287/90.

A tal fine, Autostrade per l'Italia S.p.A., Strada dei Parchi S.p.A., SAT S.p.A., ANAS S.p.A., ACI Global S.p.A., Europ Assistance VAI S.p.A. e l'AISCAT - Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori, entro trenta giorni dalla notifica della presente delibera, dovranno presentare all'Autorità una relazione nella quale illustreranno le modalità di attuazione degli impegni assunti e resi obbligatori con il presente provvedimento ed, in particolare:

i) Autostrade per l'Italia S.p.A., Strada dei Parchi S.p.A., SAT S.p.A. e ANAS S.p.A. dovranno disporre la pubblicazione, anche sul proprio sito web, con idonea evidenza grafica, del comunicato con cui si rende noto il contenuto degli impegni;

ii) AISCAT dovrà comunicare la data certa del Consiglio di Amministrazione avente all'ordine del giorno le modifiche statutarie conseguenti all'approvazione degli impegni da parte dell'Autorità.

Autostrade per l'Italia S.p.A., Strada dei Parchi S.p.A., SAT S.p.A., ANAS S.p.A. saranno altresì tenute a trasmettere preventivamente all'Autorità lo schema di bando di gara predisposto in funzione dell'esperimento delle previste procedure ad evidenza pubblica, nonché a comunicare l'esito di ciascuna di esse entro dieci giorni dall'aggiudicazione.

AISCAT sarà altresì tenuta a rendere noto all'Autorità l'esito del Consiglio di Amministrazione avente all'ordine del giorno le suddette modifiche statutarie, contestualmente al relativo verbale ed al testo delle modifiche introdotte, entro dieci giorni dall'adozione della relativa delibera.

RITENUTO, pertanto, che gli impegni presentati dalle società Autostrade per l'Italia S.p.A., Strada dei Parchi S.p.A., SAT S.p.A., ANAS S.p.A., ACI Global S.p.A., Europ Assistance VAI S.p.A. e l'associazione AISCAT – Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori – in data 10 marzo 2008, così come integrati in data 23 luglio 2008, sono tali da far venire meno i profili anticoncorrenziali oggetto dell'istruttoria;

RITENUTO di disporre l'obbligatorietà dei suddetti impegni nei confronti delle società Autostrade per l'Italia S.p.A., Strada dei Parchi S.p.A., SAT S.p.A., ANAS S.p.A., ACI Global S.p.A., Europ Assistance VAI S.p.A., nei termini e nei limiti precisati in valutazione e l'associazione AISCAT, ai sensi dell'articolo 14-ter, comma 1, della legge n. 287/90;

RITENUTO, infine, di poter chiudere il procedimento nei confronti delle società Autostrade per l'Italia S.p.A., Strada dei Parchi S.p.A., SAT S.p.A., ANAS S.p.A., ACI Global S.p.A., Europ Assistance VAI S.p.A. e l'associazione AISCAT senza accertare l'infrazione ai sensi dell'articolo 14-ter della legge citata;

#### DELIBERA

a) di rendere obbligatori gli impegni, ai sensi dell'articolo 14-ter, comma 1, della legge n. 287/90, nei confronti delle società Autostrade per l'Italia S.p.A., Strada dei Parchi S.p.A., SAT S.p.A., ANAS S.p.A., ACI Global S.p.A., Europ Assistance VAI S.p.A. e l'associazione AISCAT, nei termini e nei limiti sopra descritti e allegati al presente provvedimento di cui fanno parte integrante;

b) di chiudere il procedimento nei confronti delle società Autostrade per l'Italia S.p.A., Strada dei Parchi S.p.A., SAT S.p.A., ANAS S.p.A., ACI Global S.p.A., Europ Assistance VAI S.p.A. e l'associazione AISCAT senza accertare l'infrazione ai sensi dell'articolo 14-ter, comma 1, della legge n. 287/90;

c) che le società Autostrade per l'Italia S.p.A., Strada dei Parchi S.p.A., SAT S.p.A., ANAS S.p.A., ACI Global S.p.A., Europ Assistance VAI S.p.A. e l'associazione AISCAT, entro trenta giorni dalla notifica della presente delibera, dovranno presentare all'Autorità una relazione nella quale illustreranno le modalità di attuazione degli impegni assunti e resi obbligatori con il presente provvedimento e, in particolare:

i) Autostrade per l'Italia S.p.A., Strada dei Parchi S.p.A., SAT S.p.A., ANAS S.p.A. dovranno disporre la pubblicazione, anche sul proprio sito web, con idonea evidenza grafica, il comunicato con cui si rende noto il contenuto degli impegni;

ii) AISCAT dovrà comunicare la data certa del Consiglio di Amministrazione avente all'ordine del giorno le modifiche statutarie conseguenti all'approvazione degli impegni da parte dell'Autorità.

Autostrade per l'Italia S.p.A., Strada dei Parchi S.p.A., SAT S.p.A., ANAS S.p.A. saranno altresì tenute a trasmettere preventivamente all'Autorità lo schema di bando di gara predisposto in funzione dell'esperimento delle previste procedure ad evidenza pubblica, nonché a comunicare l'esito di ciascuna di esse entro dieci giorni dall'aggiudicazione.

AISCAT sarà altresì tenuta a rendere noto all'Autorità l'esito del Consiglio di Amministrazione avente all'ordine del giorno le suddette modifiche statutarie, contestualmente al relativo verbale ed al testo delle modifiche introdotte, entro dieci giorni dall'adozione della relativa delibera.

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

Avverso il presente provvedimento può essere presentato ricorso al TAR del Lazio, ai sensi dell'articolo 33, comma 1, della legge n. 287/90, entro sessanta giorni dalla data di notificazione del provvedimento stesso, ovvero può essere proposto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, ai sensi dell'articolo 8, comma 2, del Decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 1971, n. 1199, entro il termine di centoventi giorni dalla data di notificazione del provvedimento stesso.

IL SEGRETARIO GENERALE

*Luigi Fiorentino*

IL PRESIDENTE

*Antonio Catricalà*



**FORMULARIO PER LA PRESENTAZIONE DEGLI IMPEGNI**

**AI SENSI DELL'ART. 14 TER DELLA LEGGE N. 287/90**

**(Versione definitiva)**

**1. Numero del Procedimento**

A/391 – Servizi di soccorso autostradale

**2. Parte del procedimento**

ACI Global S.p.A. ("**ACI Global**")

**3. Fattispecie contestata**

Con Provvedimento adottato in data 20 settembre 2007 (di seguito "**Provvedimento di Avvio**"), l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (di seguito "**Autorità**") ha avviato un'istruttoria ("**Procedimento**"), ex Art. 14 della legge n. 287/90 ("**L. 287/90**"), nei confronti delle società Strada dei Parchi S.p.A. ("**SP**"), Società Autostrade Tirrenica ("**SAT**") ed ANAS. S.p.A.

("ANAS"), nonché nei confronti di Europ Assistance VAI S.p.A. ("VAI") e di ACI Global S.p.A. ("ACI Global"). Con riguardo alle concessionarie autostradali SP, SAT ed ANAS, il Procedimento è inteso a verificare se l'applicazione e/o il successivo aumento del contributo per i servizi resi dalle sale radio operative nelle tratte autostradali gestite in concessione ("Contributo SR"), che le concessionarie stesse richiedono alle organizzazioni che svolgono il servizio di soccorso meccanico ("SSM") sulle medesime tratte autostradali, ed al pagamento del quale hanno subordinato il rinnovo dell'autorizzazione allo svolgimento di SSM da parte degli stessi operatori già autorizzati, possa integrare una fattispecie di abuso di posizione dominante ai sensi dell'Art. 3 della L. 287/90. Rispetto agli operatori di SSM VAI e ACI Global l'indagine dell'Autorità – in base a quanto si legge nel Provvedimento di Avvio – si è dapprima incentrata sul presunto allineamento delle tariffe relative ai servizi di SSM sui massimi stabiliti in sede AISCAT, l'associazione delle concessionarie autostradali, per determinare se in tale parallelismo fosse ravvisabile una violazione dell'Art. 81 par. 1 del Trattato CE.

Con successiva deliberazione del 5 dicembre 2007 ("**Provvedimento di Estensione**"), l'Autorità, oltre ad ampliare soggettivamente l'indagine nei confronti di Autostrade per l'Italia S.p.A., ritenendo che dalla documentazione acquisita emergesse un ruolo chiave della stessa nella definizione dell'aumento del Contributo SR richiesto agli operatori di SSM dalle proprie controllate SP e SAT, ha ampliato l'oggetto del Procedimento. In particolare, in relazione alla posizione degli operatori di SSM, l'ambito dell'indagine è stato esteso dal preteso allineamento sui massimi tariffari convenuti in sede AISCAT alla ipotizzata definizione congiunta e condivisione con le concessionarie di tutti i principali aspetti della disciplina del SSM, che avrebbe consentito ad ACI Global e VAI di beneficiare di una regolamentazione idonea ad ostacolare l'entrata di potenziali concorrenti.

ACI Global ritiene che le contestazioni mosse dall'Autorità nei propri confronti siano infondate, oltre a non essere suffragate dalle evidenze documentali acquisite agli atti del Procedimento.

#### **4. Mercati interessati**

Secondo quanto indicato nei Provvedimenti di Avvio e di Estensione, il mercato rilevante è quello della gestione dei servizi di soccorso meccanico autostradale, che – sotto il profilo geografico – sembra potersi considerare di dimensione locale, corrispondente ad ogni singola concessione autostradale.

## 5. Descrizione degli impegni proposti

Pur ritenendo che le misure maggiormente pregnanti per correggere le disfunzioni concorrenziali ipotizzate dall'Autorità con riguardo al mercato in esame esorbitino dalla disponibilità degli operatori di SSM – e senza che ciò comporti acquiescenza rispetto alle ipotesi di violazione formulate dall'Autorità – nell'ottica di una piena cooperazione con l'Autorità, ACI Global intende presentare alcuni impegni comportamentali che possano nel loro insieme contribuire a superare le criticità concorrenziali ravvisate nel sistema di regolamentazione di SSM e ad attenuarne le ricadute sull'utenza finale.

- (i) Interazione con AISCAT e con le concessionarie in modo del tutto autonomo e senza alcuna previa condivisione della propria posizione con altri operatori di SSM

Il primo impegno attiene alla natura ed alle modalità dell'interazione con AISCAT e/o con le singole concessionarie ed alla eliminazione di qualsiasi occasione di confronto – anche residuale e/o informale - con altri operatori di SSM anche su temi eminentemente tecnici.

In particolare, ACI Global si impegna a non intervenire in alcuna occasione in sede AISCAT insieme con altri operatori di SSM per discutere di problematiche relative allo svolgimento del servizio.

ACI Global si impegna ad interloquire con AISCAT e/o con la singola concessionaria autostradale, non in presenza di propri concorrenti, soltanto per discutere di questioni di natura squisitamente tecnica-operativa, senza in alcun modo previamente confrontarsi – neppure indirettamente o semplicemente replicando a richieste di confronto – con altri operatori di SSM.

- (ii) Revisione delle proprie politiche tariffarie rispetto ai clienti ordinari sul presupposto del superamento del criterio della turnazione nell'assegnazione delle chiamate non nominative

ACI Global manifesta la propria disponibilità a modificare le proprie politiche commerciali nei confronti dell'utente finale ordinario, che non sia associato ACI o cliente già convenzionato con ACI Global.

Una tale disponibilità presuppone in ogni caso il superamento - a livello regolamentare - del criterio della turnazione nell'assegnazione delle chiamate non nominative da parte della sala radio della concessionaria autostradale, il che renderebbe economicamente razionale discostarsi dalla tariffa massima nell'ottica di aumentare i volumi di clientela servita.

In particolare, l'impegno assunto da ACI Global consiste nell'applicare ai clienti ordinari una tariffa SSM inferiore rispetto ai massimi determinati in sede AISCAT, in ragione dell'incremento dei volumi atteso una volta che sia stato superato il principio dell'alternanza - tra tutti gli operatori autorizzati a svolgere il servizio - nell'assegnazione delle chiamate non nominative.

(iii) Risoluzione o revisione degli accordi di reciprocità stipulati con VAI e con gli altri operatori di SSM

ACI Global intende farsi parte attiva nel promuovere l'eliminazione del regime di reciprocità dai requisiti previsti dalla regolamentazione delle concessionarie autostradali per l'autorizzazione a svolgere il servizio di SSM, al fine di diminuire la trasparenza circa le condizioni tariffarie applicate sul mercato. In quest'ottica ACI Global è disponibile a risolvere gli accordi di reciprocità vigenti con gli altri operatori di SSM autorizzati sulle diverse tratte autostradali.

Qualora la regolamentazione di settore continuasse a prevedere il regime di reciprocità tariffaria, ACI Global si impegna in ogni caso a modificare l'attuale prassi negoziale seguita con gli altri operatori di SSM in fase di definizione degli accordi di reciprocità.

In particolare, gli accordi di reciprocità sarebbero conclusi senza scambiare con la controparte negoziale i rispettivi listini delle tariffe applicate in viabilità autostradale e la tariffa di riferimento in caso di soccorsi effettuati in regime di reciprocità sarebbe liberamente determinata da ACI Global e in ogni caso inferiore rispetto ai massimi definiti in sede AISCAT.

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

L'impegno (i) appare nel suo complesso adeguato a superare i rilievi concorrenziali sollevati dall'Autorità circa la ipotetica definizione congiunta di tutti gli aspetti ed i requisiti dello svolgimento dell'SSM nell'ottica di preservare una struttura di mercato sostanzialmente chiusa agli operatori di SSM terzi rispetto alla stessa ACI Global ed a VAI.

In particolare, per quanto attiene al profilo della liceità di un confronto in sede AISCAT – per quanto occasionale e limitato alla discussione di modifiche tecniche del Regolamento di SSM – tra le concessionarie autostradali e gli operatori di SSM, ogni perplessità verrebbe fugata nella misura in cui ACI Global, al pari di ogni altro operatore di SSM:

- non intervenisse ad alcuna riunione o tavolo tecnico o comitato consultivo cui partecipino altri operatori di SSM, né su iniziativa AISCAT, né su iniziativa della singola concessionaria autostradale;
- interloquisse in modo del tutto autonomo con AISCAT e/o con la singola concessionaria autostradale, evitando qualsiasi forma di contatto e confronto con altri operatori di SSM;
- interagisse con AISCAT e/o con la singola concessionaria autostradale unicamente per esprimere la propria posizione su questioni tecnico - operative.

L'attuazione dell'impegno (ii) si basa sull'assunto che la modificazione del sistema regolamentare vigente, con il superamento del rigido criterio di alternanza tra gli interventi per chiamate non nominative, consenta effettivamente un reale incentivo economico a discostarsi dalle tariffe massime di SSM definite in sede AISCAT. In questo contesto, l'impegno di ACI Global avrebbe un impatto significativo in termini di progressiva riduzione delle tariffe di SSM applicate agli utenti ordinari.

Infine l'impegno (iii), sia nella forma della risoluzione degli accordi di reciprocità che in quella di revisione degli stessi, rimuoverebbe la possibilità di uno scambio diretto di informazioni tra gli operatori di SSM circa condizioni tariffarie applicate in viabilità autostradale, contribuendo ad incentivare un confronto competitivo sulla tariffa da applicare a determinate fasce di utenza.

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

**Versione definitiva**

**Numero del procedimento**

A391 – Servizi di soccorso stradale.

**Parte del procedimento**

AISCAT - Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori.

**Fattispecie contestata**

Intesa restrittiva della concorrenza in violazione dell'art. 81 del Trattato CE, volta a definire tutti gli aspetti del Servizio di Soccorso Meccanico autostradale in modo concertato. L'asserita intesa sarebbe intervenuta tra Anas S.p.A., AISCAT, Autostrade per l'Italia S.p.A. e tra queste ultime e ACI Global S.p.A.; Europ Assistance S.p.A..

**Mercati interessati**

Mercato della gestione dei servizi di soccorso autostradale.

**Descrizione degli impegni proposti:**

AISCAT sottolinea in via preliminare di non ritenere che le siano addebitabili condotte contrarie al diritto della concorrenza nazionale e comunitario e, pertanto, evidenzia che la proposizione di impegni, nell'ambito del procedimento cui è sottoposta, non implica ammissione alcuna, da parte sua, in ordine alla responsabilità per violazione della pertinente disciplina *antitrust*.

Tuttavia, nella prospettiva di eliminare le preoccupazioni espresse con il provvedimento n. 17673 di estensione istruttoria nei suoi confronti, AISCAT propone una serie di impegni idonei a far venir meno i profili anticoncorrenziali prefigurati dall'Autorità.

**1. Impegni concernenti lo svolgimento delle riunioni in ambito associativo e l'adozione di linee guida per garantire idonei parametri di sicurezza nella prestazione del SSM.**

AISCAT si impegna affinché le riunioni e i tavoli tecnici in ambito associativo non abbiano ad oggetto questioni relative ai prezzi, nonché ad altri aspetti commercialmente sensibili inerenti lo svolgimento del SSM. A questo riguardo, AISCAT si impegna a non fornire indicazioni tariffarie concernenti l'attività di SSM, ivi compresa la fissazione di prezzi massimi.

Inoltre AISCAT sottolinea che, qualora siano consultate le organizzazioni di soccorso in relazione a specifiche questioni attinenti la sicurezza o puntuali profili tecnici dell'intervento di soccorso, i rappresentanti delle singole organizzazioni saranno sentiti nell'ambito di incontri separati.

AISCAT si impegna inoltre ad elaborare uno studio, nel termine di sei mesi a decorrere dalla data del provvedimento di chiusura del presente procedimento, sugli *standard* di sicurezza nella prestazione delle diverse tipologie di SSM, alla luce dei migliori *benchmark* europei, da elaborare anche con la più ampia partecipazione delle Associazioni dei concessionari autostradali degli altri Paesi europei e di esperti del settore.

## **2. Impegni concernenti l'adozione di misure di *compliance antitrust*.**

AISCAT si impegna ad adottare un programma di *compliance antitrust* contenente linee guida riguardanti lo svolgimento delle attività in ambito associativo conformi alla disciplina della concorrenza e volto al massimo rispetto delle finalità del diritto *antitrust*.

## **3. Impegni volti a adeguare le norme costitutive dell'Associazione agli intendimenti perseguiti con le misure di cui ai punti 1 e 2.**

Nell'ottica della trasfusione degli intendimenti globalmente perseguiti con le misure di cui agli impegni *sub* 1 e 2, AISCAT si impegna a porre le modifiche dello Statuto di seguito precisate all'ordine del giorno del primo Consiglio di Amministrazione utile, per la successiva sottoposizione all'Assemblea delle Associate da convocarsi entro la fine di luglio p.v.:

A. All'art. 1 dello Statuto si aggiunge il seguente periodo finale: "L'attività dell'Associazione si svolge nel rispetto dei principi comunitari e nazionali in materia di concorrenza".

B. L'art. 3 dello Statuto è sostituito nel modo seguente:

" L'AISCAT è una Associazione sindacale apolitica, senza fini di lucro, e si propone: a) di studiare i problemi tecnici, amministrativi, finanziari, giuridici e fiscali di interesse generale per le Associate rappresentate individuando i criteri e le modalità da seguire per la loro risoluzione; b) di coadiuvare le Associate nei rapporti con qualsiasi Autorità, Ente o Ufficio, e assistere le stesse su richiesta nei rapporti con le Organizzazioni ed Associazioni economiche ed eventualmente di rappresentarle dietro mandato; c) di svolgere opera conciliativa nella eventualità di conflitti di interesse fra le Associate e di dirimerne, se concordemente richiesta, le insorte controversie; d) di promuovere accordi di natura non economica tra le Associate per istituzione di servizi cumulativi e per rendere sempre più uniformi i criteri *tecnici* di espletamento per la gestione dei servizi relativi alle autostrade ed ai trafori stradali ed autostradali in concessione; e) di promuovere, raccogliere e divulgare, anche a mezzo di apposito bollettino o rivista, studi, ricerche e metodologie organizzative aziendali, dati e notizie in forma aggregata; f) di promuovere, incoraggiare e sostenere - anche mediante acquisizione di partecipazioni, su delibera dell'Assemblea - ogni utile iniziativa rivolta alla cura degli interessi delle proprie Associate nonché alla valorizzazione della funzione delle autostrade e trafori stradali ed autostradali in concessione ed al perfezionamento dei servizi relativi; g) di aderire, su delibera dell'Assemblea, ad Enti ed Organizzazioni nazionali, dell'Unione europea ed internazionali che si occupino della crescita delle imprese produttrici di beni e/o di servizi, della rappresentanza dei valori e degli interessi imprenditoriali, sia generali che specifici del settore trasporto, dei problemi delle autostrade e dei trafori stradali ed autostradali in concessione.

C. All'art. 17 è inserito l'inciso "tecnici" tra le parole "problemi" e "di interesse".

Per maggiore chiarezza, si allega al presente formulario lo Statuto associativo integrato con le modificazioni corrispondenti agli impegni suesposti.

#### **4. Impegni volti ad ampliare la possibilità per i consumatori di avere accesso alle informazioni relative al SSM.**

AISCAT si impegna ad offrire sul sito Internet dell'Associazione la possibilità alle Organizzazioni di soccorso che ne facciano richiesta di creare un *link* al proprio sito nel quale sono pubblicizzate le modalità di prestazione del soccorso meccanico, nonché i prezzi effettivamente praticati al pubblico su ciascuna tratta in cui prestano il servizio e per ciascuna tipologia di servizio offerto.

##### ***Eventuale periodo di validità***

Gli impegni proposti da AISCAT non hanno alcuna limitazione temporale.

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

AISCAT ritiene che gli impegni proposti siano anzitutto idonei ad eliminare le preoccupazioni di ordine concorrenziale prospettate nel provvedimento di avvio dell'istruttoria con riguardo all'attività dell'Associazione.

Infatti, da un lato, il complesso degli impegni è in grado di assicurare la piena conformità dello svolgimento dell'azione associativa ai principi della normativa *antitrust* nazionale e comunitaria e, dall'altro lato, le iniziative proposte contribuiranno ad aumentare la trasparenza del mercato dal lato della domanda, con evidenti benefici in capo all'utenza finale dei servizi.

In particolare, le misure relative allo svolgimento delle attività statutarie e, più in generale, il programma di *compliance antitrust* assieme alle modifiche allo statuto dell'Associazione, oltre a prevenire ogni possibile criticità *antitrust* dell'azione associativa, contribuirà ad aumentare il grado di consapevolezza della normativa in materia di concorrenza tra il personale direttivo e impiegato dell'associazione e degli stessi associati.

Quanto agli impegni volti ad accrescere per i consumatori la possibilità di conoscere i soggetti autorizzati sulle diverse tratte autostradali ad effettuare il SSM, nonché le condizioni ed i prezzi effettivamente praticati, essi sono idonei ad aumentare il grado di consapevolezza, le informazioni disponibili e la stessa possibilità di scelta del consumatore, nei casi in cui tale ultima possibilità non si ponga in contrasto con le esigenze di sicurezza della circolazione stradale, come precisate altresì nella pertinente normativa.



Siffatte misure volte, dunque, ad accrescere la trasparenza delle condizioni della prestazione del soccorso meccanico dovrebbero contribuire in modo significativo a migliorare il livello di concorrenza effettivo del mercato, nonché delle condizioni di prestazione del SSM.



Anas SpA Società con Socio Unico  
Cap. Soc. € 2.269.892.000,00 - Iscr. R.E.A. 1024951 - P. IVA 02133681003 - C.F. 80208450587  
Via Monzambano, 10 - 00185 Roma - Tel. 06 44461  
Fax 06 4456224 - 06 4454956 - 06 4454948 - 06 44700852

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

### *Versione definitiva*

#### **Numero del procedimento**

A391 – Servizi di soccorso stradale

#### **Parte del procedimento**

Anas S.p.A.

#### **Fattispecie contestata**

Abuso di posizione dominante in violazione dell'art. 3 legge n. 287/90, in ragione dell'applicazione e/o del successivo aumento ingiustificato del contributo spese per l'attività della sala radio operativa che viene richiesto alle organizzazioni di soccorso per lo svolgimento del servizio di soccorso meccanico autostradale ("SSM") nelle tratte autostradali interessate.

Intesa restrittiva della concorrenza in violazione dell'art. 81 del Trattato CE, volta a definire tutti gli aspetti del SSM in modo concertato.

L'asserita intesa sarebbe intervenuta tra Anas S.p.A.; AISCAT; Autostrade per l'Italia S.p.A.; ACI Global S.p.A.; Europ Assistance S.p.A.

#### **Mercati interessati**

Mercato della gestione dei servizi di soccorso autostradale.

#### **Descrizione degli impegni proposti:**

Anas s.p.a. premette anzitutto di non ritenere che le siano addebitabili condotte contrarie alla pertinente disciplina *antitrust* e, quindi, precisa doverosamente che la proposizione degli impegni di seguito descritti non implica alcuna ammissione di responsabilità da parte sua.

In tal senso, Anas s.p.a. sottolinea di aver sempre organizzato in via del tutto autonoma e indipendente lo svolgimento del SSM.

Al fine, tuttavia, di fugare le preoccupazioni espresse dall'Autorità con i provvedimenti di avvio del procedimento nel presente caso, Anas s.p.a. propone una serie articolata di impegni idonei a far venir meno i profili anticoncorrenziali prefigurati nell'istruttoria. Tutti gli impegni di cui trattasi risultano tra loro funzionalmente collegati dalle seguenti finalità:

i) eliminare in radice ogni possibilità di restrizione della concorrenza in relazione allo svolgimento delle attività di soccorso stradale sulle autostrade e loro pertinenze: a) nelle ipotesi qualificabili come "servizio pubblico essenziale", promuovendo un confronto competitivo tra i vari operatori del settore, in grado di migliorare la qualità del servizio prestato agli utenti finali; b) favorendo l'incremento del numero degli operatori attivi nel mercato del soccorso ed assistenza autostradale nelle fattispecie estranee agli interventi di servizio pubblico essenziale;

ii) ridurre il costo del servizio, attraverso l'eliminazione del contributo spese per l'attività della sala radio operativa attualmente richiesto alle organizzazioni di soccorso per lo svolgimento del SSM nelle tratte autostradali interessate.

### **Impegni**

#### **a) Impegni volti a innovare le modalità di accesso al mercato del SSM sulle tratte autostradali.**

I) Anas s.p.a. si impegna a predisporre, nel termine di dieci mesi a decorrere dalla data di chiusura del procedimento ex art. 14-ter, procedure di selezione volte all'affidamento in concessione dell'attività di soccorso autostradale, relativamente agli interventi di servizio pubblico essenziale sulla rete di propria competenza.

Si sottolinea, al riguardo, che costituiscono interventi di soccorso stradale qualificabili come *servizio pubblico essenziale*, ai sensi del punto 4, della Direttiva del Ministero LL. PP. del 24 maggio 1999 e s.m.i., tutti gli interventi di assistenza, recupero e trasporto dei veicoli fermi per avaria o incidente *i)* sulle carreggiate, *ii)* sulle rampe di accesso e di uscita, *iii)* nelle corsie di emergenza, qualora queste abbiano una larghezza inferiore a 3 m., *iv)* nelle piazzole di sosta e, comunque, *v)* in tutte le situazioni di pericolo per la circolazione e l'incolumità delle persone.

Al fine di garantire la più ampia partecipazione alle suddette procedure di selezione e la completa copertura della rete di competenza, nel rispetto delle esigenze di sicurezza degli operatori e degli utenti, di tempestività degli interventi e di continuità del servizio pubblico essenziale, come previste dalla disciplina vigente in materia, Anas s.p.a. si impegna ad organizzare siffatte procedure nel rispetto dei seguenti criteri direttivi:

*i)* Distinzione preliminare del servizio pubblico di soccorso relativo ai veicoli leggeri da quello concernente i veicoli pesanti.

*ii)* Suddivisione del tracciato autostradale in tratti funzionali omogenei per lo svolgimento delle attività di soccorso ai veicoli leggeri (autoveicoli fino a 3,5 t): la lunghezza di tali tratte dovrebbe collocarsi attorno agli 80-100 km. I vari *range* territoriali saranno determinati sulla base di approfondite analisi tecnico-economiche che tengano conto, in particolare, della redditività delle tratte, della omogeneità dei volumi di traffico, dell'incidentalità, delle caratteristiche del tracciato, delle distanze dagli accessi, delle condizioni atmosferiche prevalenti, nonché della necessità di evitare l'eccessiva frammentazione del servizio.

*iii)* Individuazione di tratti funzionali omogenei per lo svolgimento dei servizi di soccorso ai mezzi pesanti (autocarri con peso complessivo superiore a 3,5 t): la lunghezza di tali tratte dovrebbe collocarsi attorno ai 200-250 km. Per quanto concerne la definizione di tali *range* territoriali, si terrà conto dei medesimi criteri di cui al punto precedente.

*iv)* Affidamento del servizio pubblico di soccorso da svolgersi su ciascuna tratta ad un numero massimo predeterminato di operatori per un periodo di tempo di almeno tre anni. Tale determinazione sarà adottata sulla base di analisi delle serie storiche dei volumi di traffico e della incidentalità relativi alle varie tratte, tale da incentivare la più ampia partecipazione alle procedure di selezione.

*v)* Fissazione di tariffe massime a base della selezione per l'affidamento del servizio di soccorso ai veicoli leggeri, rappresentate dai prezzi massimi oggi applicati ridotti del 20%, in ragione della riduzione dell'ampiezza delle tratte sulle quali si svolgeranno le singole gare nonché dello scorporo

del servizio di soccorso per i veicoli leggeri da quello relativo ai veicoli pesanti, rispetto ai quali saranno sollecitate offerte al ribasso da parte dei soggetti interessati.

vi) Fissazione di tariffe massime a base della selezione per l'affidamento del servizio di soccorso ai veicoli pesanti, determinate sulla scorta di analisi di mercato e della struttura dei costi.

La partecipazione alle procedure di selezione sarà subordinata, segnatamente, al possesso da parte degli operatori dei requisiti riguardanti:

- i) le caratteristiche degli automezzi e delle attrezzature idonee a garantire la sicurezza, tempestività e continuità del servizio, secondo quanto richiesto dalla vigente normativa di settore;
- ii) la titolarità da parte delle officine dell'autorizzazione richiesta per l'esercizio dell'attività di autoriparazione, ai sensi della pertinente normativa;
- iii) la disponibilità ad effettuare il servizio e a tenere in funzione una Centrale Operativa, 365 giorni all'anno e 24 ore su 24;
- iv) la disponibilità di un numero proporzionato di automezzi per l'effettuazione del servizio, tenuto conto della consistenza e dell'incidentalità delle singole tratte;
- v) la qualificazione del personale, anche con riguardo alla gestione in sicurezza degli interventi;
- vi) l'obbligo di dotarsi di sistemi di radiolocalizzazione e controllo satellitare via GPS, tali da consentire alla sala radio di Anas s.p.a. di monitorare e localizzare i mezzi impegnati nei vari interventi al fine di una migliore e più tempestiva prestazione del servizio di soccorso pubblico essenziale;
- vii) l'ubicazione delle officine esterne alla rete autostradale ad una distanza massima dagli svincoli di ingresso, da ridefinire sulla base di criteri che consentano di assicurare il pieno rispetto dei tempi di intervento previsti *ex lege* per l'effettuazione del SSM, quali i parametri di traffico, le condizioni atmosferiche prevalenti, le caratteristiche del territorio e della struttura viaria (zone montuose, zone urbanizzate) la distanza tra gli accessi.

Nell'ottica di una più ampia tutela degli interessi degli utenti finali, Anas S.p.A. si impegna a predeterminare criteri obiettivi di aggiudicazione, nel rispetto dei principi di trasparenza, non discriminazione e parità di trattamento, articolati in funzione dei profili tecnico-qualitativi ed economici, di seguito precisati:

- i) profili tecnico-qualitativi relativi, a titolo esemplificativo, alle caratteristiche logistiche e funzionali delle officine, alla loro ubicazione, alla qualità delle attrezzature e dei mezzi utilizzati, alla maggiore tempestività degli interventi, alla sicurezza delle prestazioni offerte, ovvero al livello di qualificazione del personale utilizzato; il mantenimento di tali requisiti da parte degli operatori selezionati sarà garantito da apposite clausole di salvaguardia nelle convenzioni da stipulare con gli operatori;
- ii) titolarità dell'autorizzazione alla custodia amministrativa secondo le disposizioni del *D.P.R. n. 571 del 1982*, mediante iscrizione negli appositi elenchi redatti dalla competente Prefettura - Ufficio Territoriale del Governo\*.
- iii) qualità di custode-acquirente in base alla convenzione di cui all'articolo 214 *bis* del nuovo Codice della strada\*.

---

\* Tali profili saranno valutati alla luce dell'attuazione che riceverà la disciplina sulla unicità del soggetto autorizzato a livello regionale.

- iv) profili tecnici relativi agli standard tecnologici cui informare le modalità operative e di gestione dei servizi;
- v) profili di natura economica, concernenti, in particolar modo, le tariffe applicate agli utenti per i diversi tipi di intervento effettuato;
- vi) prestazione di eventuali servizi accessori al SSM, quali, ad esempio, la creazione di un numero verde, etc.

Va precisato che nulla impedirà ad un operatore di partecipare alle procedure di selezione relative a più tratte.

A tutela dell'affidamento degli utenti, gli autoveicoli adoperati dagli operatori selezionati per lo svolgimento del servizio pubblico essenziale di SM devono essere chiaramente identificabili, mediante l'apposizione, accanto al marchio dell'operatore, di una scritta che precisi trattarsi di soggetti autorizzati da ANAS per la prestazione del servizio.

Al fine di garantire agli utenti finali del servizio pubblico essenziale di SM di poter beneficiare in ogni caso delle assicurazioni sottoscritte per fruire del soccorso stradale gratuito, ANAS si impegna ad effettuare ogni sforzo affinché gli operatori di SSM affidatari del servizio di soccorso sulle singole tratte in esito alle suddette procedure di selezione, sottoscrivano convenzioni con tutti gli enti che offrono tale assicurazione.

II) Anas si impegna a istituire un *sistema di autorizzazione preventiva*, sulla base di requisiti tecnico-qualitativi ed economici predeterminati, per lo svolgimento delle attività di soccorso ed assistenza autostradale eseguibili in totale sicurezza che non costituiscano, pertanto, "servizio pubblico essenziale", quali gli interventi di assistenza nelle aree di servizio o di parcheggio.

Il rilascio delle suddette autorizzazioni sarà subordinato al mero rispetto dei requisiti richiesti dalla vigente normativa di settore, ed in particolare con riguardo alle:

- i) autorizzazione all'esercizio delle attività di autoriparazione, secondo quanto previsto dall'art. 374 del D.P.R. n. 495/92;
- ii) idonee caratteristiche qualitative e tecnico-funzionali dei mezzi e delle attrezzature utilizzate per gli interventi;
- ii) adeguati standard di preparazione e di specializzazione del personale di cui si avvale ogni singolo operatore.

Anas s.p.a. si impegna a fissare un prezzo massimo per lo svolgimento del suddetto servizio, corrispondente alla tariffa massima posta a base della selezione per l'aggiudicazione del servizio di soccorso pubblico essenziale.

Al fine di garantire la massima trasparenza nei confronti dell'utente in relazione alle tariffe in concreto applicate dagli operatori del servizio, Anas s.p.a. provvederà a fornire, lungo le tratte di competenza, una idonea pubblicità indicante il prezzo massimo degli interventi di soccorso.

A tutela dell'affidamento dell'utenza, tutti gli operatori autorizzati allo svolgimento del SSM non riconducibile al servizio pubblico essenziale, devono rendere chiaramente identificabili i propri

autoveicoli, mediante l'apposizione, accanto al marchio dell'operatore, di una scritta che precisi trattarsi di soggetti autorizzati da ANAS per la prestazione del servizio.

III) Qualora le soluzioni prefigurate negli impegni di cui ai paragrafi I) e II), non risultassero attuabili, ad esempio per l'insuccesso – anche parziale – delle procedure di selezione, Anas si impegna ad individuare, d'intesa con l'Autorità, differenti modalità di affidamento del SSM, idonee a garantire un adeguato confronto competitivo tra gli operatori interessati, al fine di assicurare, in ogni caso, la continuità del servizio sull'intera rete autostradale di competenza. Anche in tal caso, la selezione avverrà sulla base dei criteri tecnico-economici sopra individuati.

b) Impegni volti ad eliminare il contributo richiesto per il servizio di sala radio operativa.

Anas s.p.a. si impegna ad eliminare per il futuro il contributo relativo al servizio di sala radio operativa.

***Eventuale periodo di validità***

Gli impegni di cui al punto a) e b) del presente Formulario vengono assunti da Anas S.p.A. senza previsione di un termine finale e, quindi, non è contemplato un periodo di loro validità

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

Le considerazioni circa l'idoneità degli impegni a far venire meno i profili anticoncorrenziali oggetto dell'istruttoria vengono svolte di seguito, distinguendo a seconda della tipologia di impegno.

In via assolutamente preliminare, tuttavia, è opportuno fornire alcuni rilievi in ordine alla disciplina del "servizio di soccorso autostradale", nonché del "servizio pubblico essenziale di soccorso autostradale", per rappresentare in modo completo anche la portata e l'efficacia degli impegni proposti.

Al riguardo, invero, l'articolo 175 del nuovo Codice della Strada prevede che *"il soccorso stradale e la rimozione dei veicoli sono consentiti solo agli Enti e alle imprese autorizzati, anche preventivamente, dall'Ente proprietario"*.

L'articolo 374 del Regolamento attuativo del nuovo Codice della Strada prevede altresì che *"l'attività di soccorso stradale e di rimozione di veicoli sulle autostrade può essere affidata in concessione dall'Ente proprietario della strada a soggetti autorizzati all'esercizio delle attività di autoriparazione di cui alla legge 5 febbraio 1992, n. 122"*.

La Direttiva 24 maggio 1999 del Ministero dei Lavori pubblici dispone che *"rientra nei compiti degli Enti garantire su tutto il tracciato autostradale di competenza l'organizzazione del sistema di assistenza e sicurezza ed il suo mantenimento in perfetta efficienza"*. Tale sistema di assistenza e sicurezza, continua la Direttiva, *"deve svolgersi attraverso appositi sistemi di chiamata di soccorso (c.d. colonnine SOS), opportunamente collegati ad una centrale operativa dell'Ente, e su un*

*adeguato e tempestivo servizio di soccorso svolto sia attraverso la presenza di strutture e mezzi permanentemente ed esclusivamente dedicati che di soggetti particolarmente qualificati, con idonea organizzazione di uomini professionalmente preparati e mezzi conformi alla normativa vigente, i quali effettuino l'intervento in condizioni di sicurezza e la successiva rimozione.*" Il servizio di soccorso, da garantire 24 ore su 24 e per tutte le giornate dell'anno, è consustanziale all'attività istituzionale dell'Anas s.p.a. di gestione delle autostrade, a tal punto che la sua mancanza, facendo venir meno un requisito essenziale previsto nella "definizione" di autostrada (v. art. 2 del decreto del Presidente della Repubblica n. 495/1992) può costituire causa di "declassamento" dell'autostrada in "strada extraurbana principale", con tutte le conseguenze di ordine giuridico-economico che ne derivano.

L'organizzazione del sistema di assistenza e sicurezza assume caratteristiche ancora più stringenti nelle ipotesi peculiari in cui il servizio di soccorso assume le caratteristiche strutturali di un vero e proprio "servizio pubblico essenziale", come definito dalla Commissione di garanzia per l'attuazione della legge 12 giugno 1990 n. 146. In tali casi, infatti, *"occorre non solo garantire il servizio, per tutto l'anno e per le 24 ore anche nelle giornate o negli orari di sciopero, ma anche, per ovvie ragioni di sicurezza della circolazione, provvedere alla rimozione del veicolo in tempi estremamente ridotti e con modalità di intervento che tutelino la sicurezza sia degli utenti da soccorrere che degli altri utenti dell'autostrada, nonché degli stessi operatori"*. Così, è cura della centrale operativa dell'Ente, nei casi qualificabili come servizio pubblico essenziale, *"disporre immediatamente l'intervento, prescindendo dalla facoltà di scelta dell'utente, avendo unicamente riguardo all'entità ed all'ubicazione sia delle strutture interne che di quelle di supporto esterne autorizzate in modo da garantire, in condizioni di sicurezza, l'effettuazione dell'intervento stesso con la massima tempestività e, comunque, entro un tempo tra la richiesta da parte degli utenti o degli Organi di polizia e l'arrivo sul luogo dove deve essere rimosso il veicolo non superiore a 20'. Nel caso che i veicoli da soccorrere abbiano massa superiore a 3,5 t tale tempo può essere fissato in 30"*. In tali circostanze, inoltre, le ubicazioni e le dotazioni di personale e di mezzi delle strutture autorizzate, inoltre, devono *"tener conto delle esigenze di tempestivo intervento sul luogo ove è localizzato il veicolo da soccorrere, ed al tempo stesso dei volumi di traffico delle tratte autostradali interessate, delle caratteristiche del tracciato, delle distanze dagli accessi e delle condizioni atmosferiche tipiche della zona, delle statistiche degli interventi e degli incidenti verificatesi negli anni precedenti o di altre peculiari situazioni"*.

Alla luce delle suesposte considerazioni risulta evidente, dunque, che gli impegni proposti da Anas s.p.a. debbano interpretarsi ponendo particolare attenzione agli *standards* di sicurezza, tempestività, uniformità e continuità del servizio di soccorso meccanico in autostrada.

#### a) Impegni volti a innovare le modalità di accesso al mercato dei SSM.

In particolare, l'organizzazione di una procedura selettiva di accesso al servizio pubblico essenziale di soccorso meccanico in autostrada sulla base di criteri obiettivi, trasparenti e non discriminatori esclude ogni possibile preoccupazione anticoncorrenziale in ordine all'esercizio di prerogative e funzioni relative all'accesso, nonché alla organizzazione, promozione e mantenimento in perfetta efficienza del servizio sulle tratte di competenza.

La previsione di procedure di selezione per l'affidamento del solo servizio pubblico essenziale di soccorso autostradale, suddivise in funzione della tipologia di servizio prestato (soccorso pesante e soccorso leggero) ed in relazione a specifiche tratte funzionali omogenee, dovrebbe, inoltre, contribuire ad assicurare un esteso confronto competitivo tra gli operatori, aumentando contestualmente le possibilità di accesso al mercato.

Il riferimento, nell'ambito delle procedure di selezione, a criteri di valutazione delle offerte fondati su elementi di natura sia tecnica che economica, stimola in modo effettivo il confronto competitivo delle imprese partecipanti, a tutto vantaggio dell'utente finale del servizio. Ed invero, gli operatori interessati all'aggiudicazione dovranno presentare delle offerte competitive sia dal punto di vista della qualità delle prestazioni, sia sotto il profilo del prezzo che intendono praticare per ogni singola prestazione offerta. Ne deriverà, dunque, un sicuro ed immediato miglioramento del complessivo SSM, a tutto beneficio dei consumatori.

Nel contempo, la distinzione degli interventi di servizio pubblico essenziale da tutte le altre attività di soccorso ed assistenza, assoggettate ad un semplice regime autorizzatorio, comportando una definizione degli standard di accesso articolata in più livelli, consente la più ampia partecipazione degli operatori del settore al mercato del soccorso ed assistenza autostradale.

Tale regime autorizzatorio, inoltre, consentirà di tutelare le posizioni degli utenti convenzionati con i singoli operatori di soccorso, i quali non vedranno intaccata la possibilità di rivolgersi a soggetti di loro fiducia per interventi di semplice assistenza o anche di soccorso nelle ipotesi non ricomprese nelle attività di servizio pubblico essenziale.

*b) Impegni volti ad eliminare il contributo richiesto per il servizio di sala radio operativa.*

L'Autorità, nella delibera di avvio del procedimento, asserisce che Anas s.p.a. avrebbe aumentato in modo "ingiustificato" il contributo nelle nuove convenzioni in vigore dal 2006.

Anas s.p.a., come detto, si impegna a eliminare il contributo richiesto alle organizzazioni di soccorso per il funzionamento e la gestione della sala radio operativa.

Tale impegno, riducendo i costi sostenuti dalle organizzazioni di soccorso, non potrà che andare ugualmente a beneficio degli utenti finali del SSM, in termini di prezzo agli stessi richiesto per l'effettuazione del servizio.



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

**(VERSIONE DEFINITIVA)**

**1. NUMERO DEL PROCEDIMENTO**

A/391 Servizi di soccorso autostradale.

**2. PARTE DEL PROCEDIMENTO**

Europ Assistance VAI S.p.A. (di seguito, "VAI").

**3. FATTISPECIE CONTESTATA**

Con provvedimento adottato in data 20 settembre 2007 (di seguito, "Provvedimento di Avvio"), l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (di seguito, "Autorità") ha avviato un procedimento istruttorio volto a verificare se (i) le società concessionarie della gestione di alcune tratte autostradali, ed in particolare Strada dei Parchi S.p.A. (di seguito, "SP"), Società Autostrada Tirrenica S.p.A. (di seguito, "SAT") e ANAS S.p.A. (di seguito, "ANAS") abbiano posto in essere, in violazione dell'art. 3 della Legge 287/90, comportamenti abusivi della propria posizione dominante nei mercati della gestione dei servizi di soccorso autostradale e se (ii) VAI ed ACI Global S.p.A. (di seguito, "ACI"), abbiano realizzato un'intesa vietata ai sensi dell'art. 81 CE, coordinando le tariffe da applicare all'utenza finale.

Con successivo Provvedimento del 5 dicembre 2007 (di seguito, "Provvedimento di Estensione"), l'Autorità ha deliberato di estendere soggettivamente ed oggettivamente l'istruttoria avviata in data 20 settembre u.s. al fine di accertare (i) se anche Autostrade per l'Italia S.p.A. (di seguito, "Autostrade") abbia violato l'art. 3 della Legge 287/90 e (ii) se, in violazione dell'art. 81 CE, VAI ed ACI (di seguito, congiuntamente "Organizzazioni"), oltre alla definizione delle tariffe, abbiano concordato anche altri aspetti del servizio di soccorso meccanico autostradale (di seguito, "SSM") al fine di interloquire congiuntamente con ANAS, Autostrade e l'Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori (di seguito, "AISCAT").

#### **4. MERCATI INTERESSATI**

Il mercato oggetto del presente Procedimento è quello del servizio di soccorso meccanico in autostrada. Da quanto emerge dal Provvedimento d'Avvio, tale mercato avrebbe dimensione locale e, in particolare, coincidente con ogni singola tratta autostradale affidata in regime di concessione.

#### **5. DESCRIZIONE DEGLI IMPEGNI PROPOSTI**

Nella convinzione di aver agito in maniera assolutamente legittima, e fatta salva la possibilità di sviluppare in futuro le opportune difese in fatto e in diritto, VAI intende presentare, per economia procedimentale, impegni comportamentali che facciano venir meno i profili anticoncorrenziali ipotizzati dall'Autorità nel Provvedimento d'Avvio e nel Provvedimento di Estensione. Come di seguito illustrato, tali impegni tendono, in particolare, (i) ad incentivare l'autonomia degli Operatori di SSM nella determinazione delle tariffe e (ii) ad agevolare l'ingresso e la crescita di altri Operatori di SSM.

##### **5.1. IMPEGNI RELATIVI AD INCENTIVARE L'AUTONOMIA DEGLI OPERATORI DI SSM NELLA DETERMINAZIONE DELLE TARIFFE**

Una delle preoccupazioni sollevate dall'Autorità nel Provvedimento d'Avvio, anche alla luce delle ulteriori indicazioni fornite dagli Uffici nel corso dell'audizione del 11 febbraio 2008, riguarda il fatto che il parallelismo tariffario tra ACI e VAI sia frutto di un presunto coordinamento. In particolare, tale coordinamento sarebbe agevolato, da un lato, dalla circostanza che le Organizzazioni, in esecuzione dell'accordo di reciprocità previsto dall'Atto Autorizzativo (di seguito, "Accordo di Reciprocità"), si siano comunicate i rispettivi listini e, dall'altro, dal fatto che le Organizzazioni, anche per interloquire congiuntamente con le società concessionarie riunite in sede AISCAT, avrebbero discusso di aspetti attinenti la determinazione del massimo tariffario.

Al fine di poter fornire rassicurazioni circa il fatto che VAI determina e continuerà a determinare le proprie politiche di prezzo in totale autonomia e senza porre in essere alcun coordinamento con nessun operatore concorrente, VAI si impegna a:

- 1) Promuovere, qualora le Concessionarie lo consentissero, l'eliminazione del regime di reciprocità dai requisiti previsti dalla disciplina di settore per il rilascio dell'autorizzazione a svolgere il servizio di SSM. In tal caso, VAI si rende disponibile, nei termini consentiti dalla legge, a risolvere gli accordi di reciprocità vigenti con gli altri operatori di SSM autorizzati sulle diverse tratte autostradali ed a non sottoscriverne in futuro.
- 2) Individuare, qualora la regolamentazione di settore continuasse ad imporre il regime di reciprocità tariffaria, un prezzo da applicare ai soccorsi effettuati in esecuzione dell'Accordo di Reciprocità, svincolato dal prezzo praticato nei confronti degli utenti finali. Per far ciò, VAI si impegna a negoziare liberamente con ciascuna Organizzazione il prezzo, non superiore al massimo individuato in sede AISCAT, da applicare ai soccorsi eseguiti in esecuzione dell'Accordo di Reciprocità ed a non inviare l'intero listino prezzi dei servizi offerti.
- 3) Non condividere con le Organizzazioni concorrenti alcun aspetto circa la posizione da assumere nei confronti di AISCAT in merito alla regolamentazione dei servizi di SSM.

## **5.2. IMPEGNI TESI AD AGEVOLARE L'INGRESSO E LA CRESCITA DI ALTRI OPERATORI DI SSM**

Un'ulteriore preoccupazione sollevata dall'Autorità nel Provvedimento di Estensione, riguarda l'asserita concertazione tra VAI ed ACI, e tra queste e le concessionarie autostradali, finalizzata alla definizione congiunta della disciplina del SSM in modo tale da impedire, o quantomeno ostacolare, l'ingresso di nuovi operatori all'interno del mercato e di rendere più onerosa l'attività delle Organizzazioni concorrenti.

Al fine di rispondere alle preoccupazioni sollevate dall'Autorità sul punto, VAI si impegna, per quanto di sua competenza, a predisporre misure idonee ad agevolare l'ingresso e la crescita di eventuali nuovi operatori nel mercato di SSM. In particolare, VAI si impegna a:

- 1) Non stipulare accordi di esclusiva con le sue officine, in modo che anche i concorrenti attuali o potenziali possano usufruire delle stesse officine che eseguono i soccorsi per VAI, purché con mezzi di soccorso e personale diverso da quello utilizzato per VAI, nei limiti di quanto previsto negli Atti Autorizzativi predisposti dalle singole società concessionarie.
- 2) Rendersi disponibile a negoziare con ESA, e/o con altri operatori, una convenzione che consenta ai clienti di quest'ultimi di essere soccorsi senza oneri aggiuntivi da VAI sulle tratte autostradali in cui detti operatori non hanno ricevuto l'Autorizzazione a svolgere il servizio di SSM.

\* \* \*

Si precisa che tutti gli impegni descritti nella Sezione 5.1. del presente formulario non sono sottoposti ad alcun termine. Gli impegni di cui ai punti 5.2.1. e 5.2.2. avranno, invece, una durata limitata nel tempo, rispettivamente pari ad uno e due anni dall'eventuale decisione di accoglimento da parte dell'Autorità.

## **6. CONSIDERAZIONI CIRCA L'IDONEITÀ DEGLI IMPEGNI A FAR VENIR MENO I PROFILI ANTICONCORRENZIALI OGGETTO DELL'ISTRUTTORIA**

Per le ragioni di seguito espresse, VAI ritiene che gli impegni sopra specificati siano idonei ad eliminare le preoccupazioni rappresentate dall'Autorità nel Provvedimento d'Avvio e nel Provvedimento d'Estensione.

### **6.1. IMPEGNI RELATIVI AD INCENTIVARE L'AUTONOMIA DEGLI OPERATORI DI SSM NELLA DETERMINAZIONE DELLE TARIFFE**

Prima di procedere alla disamina dei singoli impegni proposti da VAI, si ritiene opportuno rilevare che l'allineamento dei prezzi stigmatizzato nel Provvedimento di Avvio, rappresenta una naturale reazione alle peculiari caratteristiche del mercato in oggetto. In particolare, si evidenzia che l'innalzamento delle tariffe finali fino ai massimi consentiti, rappresenta per VAI una soluzione obbligata per far fronte ad una progressiva erosione dei ricavi dovuta, da un lato, al mancato adeguamento dei suddetti massimi tariffari alla variazione dell'indice inflattivo e, dall'altro, al sensibile aumento di talune

voci di costo relative allo svolgimento del servizio di SSM. Tra i vari costi, in particolare, si segnala il contributo di sala radio il cui valore ha subito per alcune concessionarie, nel corso di un anno, un incremento pari a circa il 100%.

**6.1.1., 6.1.2.** Con particolare riferimento agli impegni di cui ai paragrafi **5.1.1.** e **5.1.2.**, giova premettere, al fine di apprezzare la portata e gli effetti delle misure ivi proposte, che l'Accordo di Reciprocità impone a ciascun'Organizzazione autorizzata ad operare sulle tratte autostradali di riconoscere come valide, limitatamente ai veicoli leggeri, le convenzioni in vigore tra ciascun operatore concorrente e la propria clientela.

Per effetto di tale accordo, nei casi in cui un utente sia soccorso da un operatore diverso da quello con cui è convenzionato (ad esempio nel caso in cui la colonnina per la richiesta di soccorso non consenta di effettuare una richiesta nominativa del proprio operatore), il pagamento per il soccorso verrà effettuato direttamente dall'Organizzazione con la quale l'utente ha sottoscritto la convenzione e senza oneri aggiuntivi per quest'ultimo. Posto che il Regolamento di SSM prevede che le prestazioni effettuate sulla base dell'Accordo di Reciprocità debbano essere erogate *“nel rispetto delle tariffe applicate da ogni operatore”*, sino ad oggi, le Organizzazioni hanno provveduto a comunicarsi i rispettivi listini prezzi.

In tale scenario, l'impegno di VAI a promuovere, qualora le Concessionarie lo consentissero, l'eliminazione del regime di reciprocità tariffaria dai requisiti previsti dal Regolamento di SSM o, in subordine, a definire un prezzo da applicare ai soccorsi effettuati in esecuzione di tale accordo svincolato dal prezzo praticato nei confronti degli utenti finali, ha l'indubbio vantaggio di eliminare ogni flusso di informazioni sensibili tra operatori concorrenti e di incentivare la determinazione di differenti politiche di prezzo da parte di ciascun'Organizzazione.

**6.1.3.** Inoltre, e con riguardo alla misura di cui al paragrafo **5.1.3.**, si evidenzia che l'impegno a non condividere con le Organizzazioni concorrenti alcun aspetto circa la posizione da assumere nei confronti di AISCAT, riduce ulteriormente la possibilità di un eventuale coordinamento tra i vari operatori di SSM e tra questi ultimi e le società Concessionarie riunite in sede AISCAT.

## **6.2. IMPEGNI TESI AD AGEVOLARE L'INGRESSO E LA CRESCITA DI ALTRI OPERATORI DI SSM**

**6.2.1.** Con precipuo riferimento alla misura di cui al paragrafo 5.2.1., si rileva che VAI, impegnandosi a non stipulare accordi di esclusiva con le sue officine riduce eventuali barriere all'ingresso e offre la possibilità alle altre Organizzazioni di concorrere al pari di VAI all'ottenimento delle autorizzazioni.

L'art. 4.1, lett. b) del regolamento di SSM prevede, infatti, che *“l'Organizzazione autorizzata, prima di avviare la propria attività in ambito autostradale, dovrà fornire alla Società una completa indicazione delle officine, che dovranno essere ubicate al massimo entro 10 km dal punto di ingresso assegnato[...]”*. Nel disciplinare le modalità di intervento in caso di chiamate non nominative, l'art. 4.2.2., lett. a) dello stesso regolamento prevede inoltre che queste siano affidate in alternanza a tutte le Organizzazioni autorizzate ad operare su quella tratta che dispongano di officine equidistanti dal punto di intervento.

Tanto specificato, va da sé che l'impegno di VAI a non stipulare accordi di esclusiva con le sue officine, tutte regolarmente allocate alle distanze prescritte dalla citata normativa di settore, consente ai concorrenti attuali e potenziali, da un lato, di poter rispettare i requisiti imposti dalla disciplina di settore per ottenere l'Autorizzazione a svolgere il servizio di SSM e, dall'altro, di poter concorrere in maniera paritaria all'assegnazione delle chiamate.

**6.2.2.** Quanto infine alla misura di cui al paragrafo 5.2.2., si evidenzia che attraverso l'impegno di VAI a rendersi disponibile a negoziare con ESA, e/o con altri operatori, una convenzione che consenta ai clienti di quest'ultimi di essere soccorsi da VAI sulle tratte autostradali in cui tali Organizzazioni non hanno ricevuto l'Autorizzazione, si agevolerà la crescita degli operatori di dimensioni più contenute i quali, ove lo volessero, e sino all'ottenimento dell'autorizzazione ad operare su detta tratta, potranno scegliere di servire i propri clienti attraverso le strutture di VAI.

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

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

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

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

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

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

La presente versione del Formulario è stata elaborata muovendo dai contenuti del formulario depositato il 10 marzo 2008 ed alla stregua delle indicazioni emerse dai successivi confronti con i Servizi dell'Autorità. In particolare, il testo è stato integrato, rispetto a quello precedente, in coerenza con elementi forniti in replica alla richiesta di informazioni del 3 aprile 2008, con cui si intendeva *“acquisire chiarimenti in merito agli impegni proposti ex art. 14 ter della legge “n. 287/90”* nonché in coerenza con gli ulteriori impegni assunti in esito alla riunione con i Servizi dell'Autorità del 09.07.2008 a valle del *Market Test*.

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

### **Numero del Procedimento**

Proc. A/391 Servizi di Soccorso Stradale.

### **Parti del procedimento**

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

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

### **Fattispecie contestata**



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

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

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

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

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

In base a tali elementi, il Provvedimento afferma che: *“condizioni di prezzo praticate da SP, SAT e ANAS nelle tratte interessate sono significativamente maggiori rispetto a quelle praticate dalle altre concessionarie di tratte autostradali, alcune delle quali con maggior*

*traffico e, pertanto, caratterizzate da un maggior costo per la resa dei servizi di sala radio. E ciò risulta in maniera ancor più evidente se si considera che molte delle concessionarie attive su altre porzioni della rete autostradale nazionale e che praticano un contributo minore (pari a 3 euro + IVA) appartengono allo stesso Gruppo Autostrade cui sono nondimeno riconducibili SP e SAT”.*

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

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

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

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

E' peraltro da evidenziare, per quanto attiene ai profili di diretta competenza di SAT, il fatto che il volume medio dei soccorsi gestiti sulle tratte di diretto interesse (circa 1.000 su base annua) rende economicamente trascurabile l'apporto economico derivante dal richiesto incremento tariffario per la specifica fattispecie (si tratta, invero, di poche migliaia di Euro).

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

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

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

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

Analoghe considerazioni valgono con riferimento all'ipotesi di intesa menzionata *supra sub* (ii). In effetti, ASPI non ritiene di aver mai preso parte a qualsivoglia forma di concertazione che potesse assumere portata, effetti o finalità anticompetitive. Né si vede

quale sia l'incentivo economico che avrebbe potuto spingere ASPI a partecipare ad una concertazione anticoncorrenziale che, nella prospettiva dell'Autorità, si realizza e scarica i propri effetti su un mercato a valle rispetto a quelli su cui la stessa ASPI è operativa.

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

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

### **Mercati interessati**

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

### **Descrizione degli impegni proposti**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pertanto ASPI, SAT ed SP si impegnano a:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

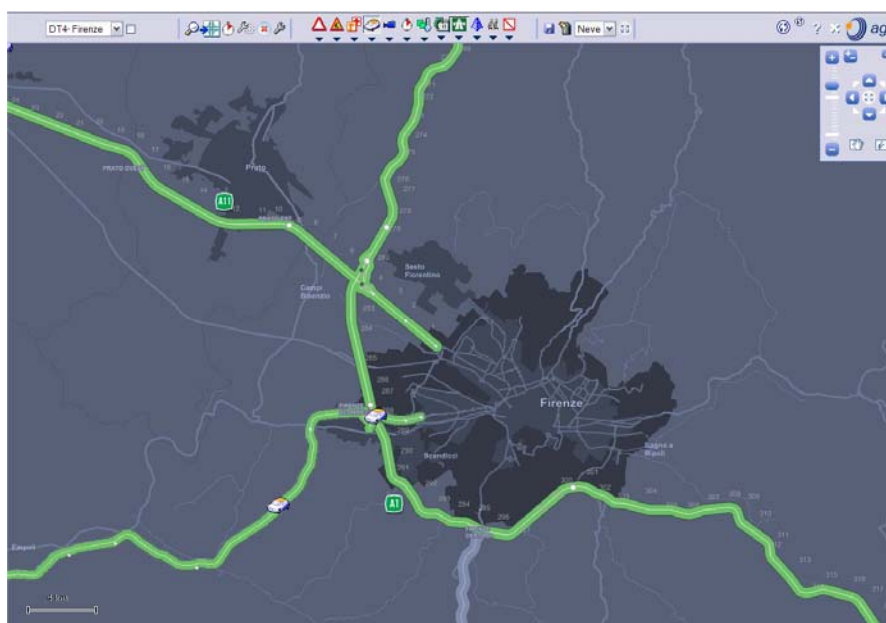
Diverrà in tal modo possibile mappare, in tempo reale l'effettiva posizione in prossimità o già sulla rete autostradale dei carri soccorso abilitati allo svolgimento del SSM (e dotati dei necessari *trasponder* per rilevarne la posizione in tempo reale) ed articolare criteri per lo smistamento della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

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

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

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

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



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

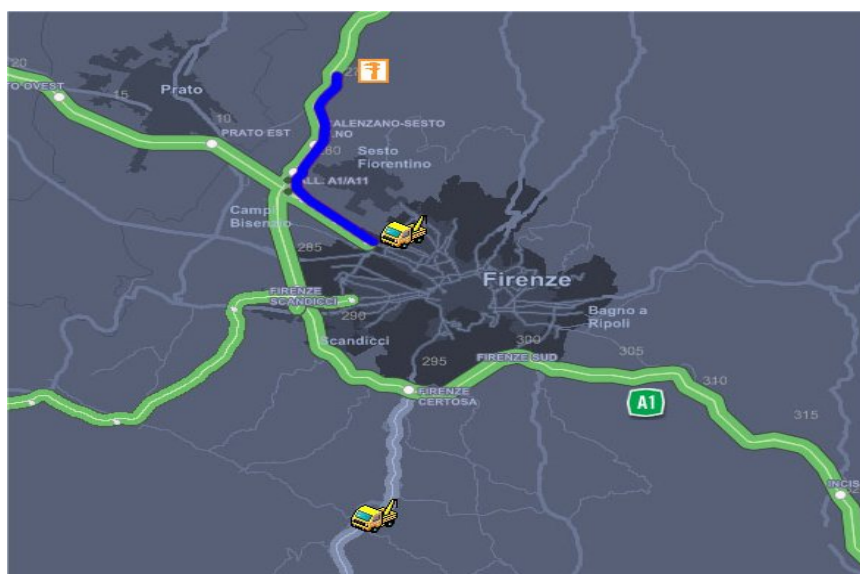
Come detto, questa infrastruttura viene ad oggi utilizzata da ASPI per il coordinamento dei mezzi di viabilità e per la gestione delle operazioni invernali in occasione di eventi meteorologici avversi<sup>1</sup>.

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



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

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



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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

Privilegiandosi il mezzo di soccorso più vicino al luogo dell'incidente, si garantirà una maggiore trasparenza, oggettività ed efficienza alla gestione dei singoli interventi di soccorso che, all'evidenza, non saranno più assegnati sulla base di un parametro astratto – ed in parte soggetto ad interpretazione sia da parte del personale preposto alla gestione delle sale radio che a quello preposto alla gestione delle centrali operative delle Organizzazioni<sup>3</sup> – quale l'ubicazione dell'officina interessata.

---

<sup>3</sup> Non è raro riscontrare, anche in funzione degli interessi economici portati dalle Organizzazioni impregnate nello svolgimento del SSM diatribe sui criteri di assegnazioni di uno o più interventi ai mezzi delle rispettive

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

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

iv) *Il ruolo delle organizzazioni di soccorso*

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

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

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

---

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

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

Per garantire all'utenza il massimo beneficio, occorrerebbe che le organizzazioni di soccorso, ovvero gli operatori impegnati nello svolgimento del SSM dotassero tutti i carri degli eventuali centri interni e delle officine operanti sulla tratta, dei suddetti apparati di radiolocalizzazione in grado di dialogare anche con il sistema di controllo delle concessionarie autostradali<sup>4</sup>.

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

***Disciplina del Soccorso Leggero***

Il procedimento di seguito descritto riguarda tutti i soggetti attualmente o potenzialmente interessati a condizione che gli stessi siano in possesso dei requisiti di legge per lo svolgimento del servizio<sup>1</sup>.

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

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

---

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

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

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

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

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



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

Le Parti si impegnano, al fine di garantire l'identificabilità dei mezzi di soccorso, ad attivarsi per predisporre un segno distintivo unitario che dovrà essere apposto in modo visibile sui mezzi di soccorso autorizzati. Tale segno avrà lo scopo di attestare il fatto che detto mezzo è autorizzato dalla concessionaria a svolgere il soccorso sulla specifica tratta. La concessionaria provvederà altresì a pubblicare sul proprio sito internet l'elenco delle tratte autostradali su cui è disponibile il servizio, l'elenco dei mezzi autorizzati allo svolgimento del servizio per ogni tratta e la tariffa autorizzata a valle dell'esperimento della procedura di gara.

6. All'interno delle singole tratte le chiamate saranno attribuite dalle Concessionarie, con il criterio della individuazione del mezzo più prossimo al luogo del sinistro al fine di ridurre i tempi di intervento.

Il principio anzidetto costituisce il criterio generale per l'assegnazione degli interventi di soccorso in autostrada. Rispetto a tale principio è prevista espressa deroga relativamente alle attribuzione degli interventi di soccorso esclusivamente nelle aree di servizio e nelle aree di parcheggio autostradali, ferma restando l'impossibilità di estendere il regime di assegnazione degli interventi di soccorso su chiamata diretta all'operatore nell'ambito delle corsie di emergenza e delle piazzole di emergenza, particolarmente esposte ad incidentalità.

Al fine di incentivare la concorrenza di prezzo tra gli operatori di soccorso per gli interventi nelle aree di servizio e nelle aree di parcheggio le Parti si impegnano a predisporre degli appositi pannelli informativi nelle aree di servizio e nelle aree di parcheggio che riportino il prezzo massimo stabilito per la tratta (corrispondente a quello aggiudicato con la procedura di gara) ed i numeri di telefono diretti degli operatori autorizzati sulla specifica tratta, con i quali effettuare la trattativa privata.

Si sottolinea che in questo caso è impossibile alla concessionaria autostradale valutare ed eventualmente sanzionare il tempo di intervento (monitoraggio dettato dalla direttiva del Ministero dei Lavori Pubblici del 24 maggio 1999), in quanto il cliente potrebbe preferire una attesa maggiore in cambio di un maggiore ribasso.

Resta ovviamente inteso che il servizio di gestione delle chiamate tramite centrale operativa sarà comunque attivo anche per chiamate di intervento attivate da mezzi in avaria fermi in area di servizio o di parcheggio per clienti che non siano interessati ad attivare in modo diretto la ricerca del prestatore del servizio di soccorso.”

7. L'autorizzazione avrà durata biennale per tutti i soggetti autorizzati. La procedura di selezione sarà reiterata alla scadenza dell'autorizzazione concessa.

### ***Disciplina del Soccorso Pesante***

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

1. Le Concessionarie individuano un *range* territoriale, (di seguito anche “tratta”) da attribuire in modo esclusivo ad un unico operatore per lo svolgimento del servizio sulla tratta. A tale riguardo, la rete di 2.854,6 km gestita da ASPI, potrà essere suddivisa, per il servizio di soccorso pesante, in 73 *range* territoriali di circa 40 km, (da definirsi

precisamente tratta per tratta in base ai punti d'accesso in autostrada), al fine del rispetto dei tempi d'intervento di 30 minuti, nei casi di servizio pubblico essenziale (per ASPI sono le stesse tratte relative al soccorso leggero). Analogamente la rete gestita da SP potrà essere suddivisa, per il servizio di soccorso pesante, in 7 tratte omogenee aventi analoghe caratteristiche a quelle definite da ASPI. Invece la rete gestita da SAT, la cui estensione complessiva è inferiore a 40 km, sarà considerata come un unico *range* territoriale.

2. Le Concessionarie richiedono ai soggetti autorizzati al servizio per veicoli pesanti di quotare il prezzo a cui si impegnano a prestare il servizio nei confronti di tutti gli utenti. A tal fine:
  - a. la sollecitazione del mercato sarà effettuata dai concessionari partendo dalla attuale configurazione delle tariffe che saranno opportunamente rimodulate nella struttura al fine di ottenere la massimizzazione della efficacia dell'intervento, che dovrà concludersi nel minor tempo possibile a salvaguardia della sicurezza di tutti i soggetti coinvolti nel soccorso e della fluidità del traffico autostradale;
  - b. in tale prospettiva, la scala dei prezzi dovrà quindi disincentivare il protrarsi delle operazioni di soccorso dopo la prima ora di intervento.
3. In caso di pluralità di offerte per una medesima tratta sarà accordata priorità in funzione di chi ha quotato il prezzo più basso ovvero, in caso di parità di offerta economica, in funzione del momento di presentazione dell'offerta.
4. Al fine di implementare il nuovo sistema le Concessionarie provvedono a pubblicare sui giornali (e più in dettaglio sul proprio sito web e mediante comunicazione a tutte le associazioni di settore che hanno fin qui manifestato interesse a partecipare allo svolgimento del SSM per i mezzi pesanti) la nuova organizzazione del SSM. Segnatamente, le Concessionarie rappresentano che autorizzeranno allo svolgimento dell'SSM tutti i soggetti che, essendo titolari dei requisiti minimi prescritti, si impegnino a prestare il servizio nei confronti di qualunque utente alle condizioni economiche espresse in sede di gara.
5. Quanto ai requisiti minimi di partecipazione, adattabili in particolari situazioni e tratte autostradali (quali, ad esempio, presenza di cantieri di lunga durata con assenza di corsia di emergenza), essi potranno essere:

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

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

Le Parti si impegnano, al fine di garantire l'identificabilità dei mezzi di soccorso, ad attivarsi per predisporre un segno distintivo unitario che dovrà essere apposto in modo visibile sui mezzi di soccorso autorizzati. Tale segno avrà lo scopo di attestare il fatto che detto mezzo è autorizzato dalla concessionaria a svolgere il soccorso sulla specifica tratta. La concessionaria provvederà altresì a pubblicare sul proprio sito internet l'elenco delle tratte autostradali su cui è disponibile il servizio, l'elenco dei mezzi autorizzati allo svolgimento del servizio per ogni tratta e la tariffa autorizzata a valle dell'esperimento della procedura di gara.

6. L'autorizzazione avrà durata quadriennale per tutti i soggetti autorizzati. La procedura di selezione sarà reiterata alla scadenza dell'autorizzazione concessa.

\*\*\*

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

1. in ogni caso, i prefigurati meccanismi selettivi non precludono la possibilità che – nel rispetto delle condizioni di offerta del servizio previste per ciascuna delle diverse procedure selettive sopra descritte - il medesimo soggetto autorizzato possa accedere

allo svolgimento del servizio di soccorso su una più tratte geografiche, anche contigue, con uno o più carri per ciascuna tratta ovvero possa contestualmente offrire soccorso leggero e pesante;

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

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

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

\*\*\*

Le Parti devono osservare come la garanzia di una fruibilità capillare dei servizi di soccorso autostradale, unitamente alla salvaguardia di adeguati livelli qualitativi del servizio, rappresentino elementi indefettibili a tutela degli interessi generali alla salute ed alla sicurezza dell'utenza autostradale. In conseguenza, è stata considerata l'esigenza che, in sede di implementazione, il sistema oggetto del presente impegno si confermi idoneo a garantire un'offerta generale del servizio di soccorso, così da salvaguardare il complesso di interessi generali che a tale servizio sono sottesi.

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

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

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

\*\*\*

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

\*\*\*

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

In generale, le Concessionarie ritengono che nel quadro dei rimedi appena rappresentati siano adeguatamente bilanciate forme di promozione della concorrenza per il mercato, tali da garantire una sostanziale liberalizzazione delle condizioni di accesso, e misure a tutela

della concorrenza sul mercato, tali da consolidare dinamiche di accesa competizione nell'offerta del servizio ai consumatori.

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

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

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

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

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



prospettata assicura, infatti, una sostanziale liberalizzazione delle condizioni di accesso al servizio, con consistenti vantaggi per il consumatore finale.

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

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

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

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

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

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

\*\*\*

Le parti, in conclusione, considerano che le misure contenute nel presente Formulario non solo siano idonee ad elidere qualsiasi possibile riserva dell'Autorità rispetto alle condotte

anticoncorrenziali loro addebitate sia ai sensi dell'art. 3 della legge n. 287/90 che ai sensi dell'art. 81 del Trattato CE , ma anche, più in generale, a determinare effetti benefici nei confronti degli utenti e ad incrementare gli standard qualitativi del servizio di soccorso nell'interesse della sicurezza dell'utenza autostradale.

Si auspica che in considerazione di tali impegni (...) codesta Autorità possa chiudere il procedimento nei confronti delle Parti, così come previsto dall'art. 14 *ter* della legge 287/90.