

AUDIZIONE A.R.T.
DEL 1° FEBBRAIO 2022

“Misure per la definizione degli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali ai sensi dell’articolo 37, comma 2, lettera g), del d.l. 201/2011”.

**OSSERVAZIONI E PROPOSTE EX “ALLEGATO B” DELLA DELIBERA N. 174/2021
IN MERITO AL “DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE” DI CUI ALL’“ALLEGATO A” DI TALE DELIBERA**

mittente: **AIGRIM**
**Associazione delle Imprese di Grande Ristorazione
e servizi Multilocalizzate**
Piazza G.G. Belli n. 2
00153 ROMA

destinatario: **A.R.T. - Autorità di Regolazione dei Trasporti**

Roma, li 24/01/2022

MISURA	PUNTI	CITAZIONE DEL TESTO DA MODIFICARE/INTEGRARE	INSERIMENTO DEL TESTO MODIFICATO/INTEGRATO	BREVE NOTA ILLUSTRATIVA DELLE MOTOIVAZIONI SOTTESE ALLA PROPOSTA DI MODIFICA/INTEGRAZIONE
MISURA 3	Misura 3	3.1 “Ai fini dell’affidamento in concessione dei servizi e delle attività di cui alla Misura 2.2, il CA è tenuto a classificare le aree di servizio di propria competenza in relazione ai livelli di traffico annuo conseguiti in media, sulle tratte autostradali ad esse direttamente afferenti, nei cinque anni che precedono quello in cui si svolgono le procedure di affidamento, nonché alla tipologia di utenza prevalente”;	Data l’estrema difficoltà (se non addirittura l’impossibilità), per le ragioni esposte in motivazione, di effettuare a monte una classificazione delle aree di servizio che tenga conto della eterogeneità dei fattori che incidono e influenzano le capacità di vendita delle singole aree di servizio, si ritiene che la Misura 3 debba essere modificata nella sua interezza nel senso che dovrebbe essere rimossa qualsiasi	Si ritiene necessario un complessivo e radicale ripensamento della Misura 3, mediante l’eliminazione della riconduzione delle aree di servizio in tre differenti classi. Invero, si ritiene non essere adeguata (rispetto allo scopo che si propone il Documento oggi in consultazione) la classificazione delle aree di servizio autostradali (nel prosieguo anche “ADS”) basata fondamentalmente sul volume di traffico lungo la tratta afferente all’ADS. Tale parametro, infatti, di per sé, non è in grado di definire le

	3.2 <i>“A tal fine, le aree di servizio autostradali si distinguono nelle seguenti classi:</i> a) <i>classe 1: aree situate su tratte elementari con volume superiore a 15.000.000 veicoli/anno nella specifica direzione del traffico circolante sulla carreggiata servita, con prevalenza del traffico a medio/lunga percorrenza;</i> b) <i>classe 2: aree situate su tratte elementari con volume tra 3.500.000 e 15.000.000 veicoli/anno nella specifica direzione del traffico circolante sulla carreggiata servita, o superiore, ma con prevalenza del traffico a breve percorrenza o pendolare;</i> c) <i>classe 3: aree situate su tratte elementari con volume inferiore a 3.500.000 veicoli/anno nella specifica direzione del traffico circolante sulla carreggiata servita”;</i> 3.3 <i>“In riferimento alle aree di servizio, gli obblighi di servizio pubblico a carico del concessionario autostradale e le tipologie di affidamento dei servizi e delle attività ivi svolte sono declinati in funzione della classe di appartenenza dell’area di servizio definita dalla Misura 3.2.”</i> 3.4 <i>“Al fine di assicurare l’adeguata copertura dei livelli minimi di servizio nei confronti dell’utente autostradale, previa approvazione del Concedente, il CA può disporre la riclassificazione in classe 2 di alcune delle aree di servizio che, sulla base dei criteri di cui alla Misura 3.1,</i>	classificazione delle aree autostradali e qualsivoglia differenziazione tra le aree di servizio. In coerenza con quanto previsto dall’opzione 0 dello Schema AIR (pag. 21)	potenzialità di fatturato ristoro di una ADS, dal momento che vi sono ulteriori, ben più incidenti, elementi che influenzano le capacità di vendita, quali a titolo esemplificativo: (i) <i>tipologia di traffico prevalente: business, pendolari, turisti stranieri, villeggianti italiani, ecc.;</i> (ii) <i>stagionalità del traffico: equamente distribuito nei mesi ovvero con picchi stagionali;</i> (iii) <i>frequenza con la quale le ADS sono distribuite in una determinata tratta: maggiore è tale frequenza, minore è il fatturato generato dalla singola ADS;</i> (iv) <i>km medi percorsi da un veicolo su una determinata tratta: minore è il numero di km che un automobilista percorre, minore è la probabilità di effettuare una sosta in una ADS;</i> (v) <i>dimensioni dell’ADS: una ADS di dimensioni contenute ha inevitabilmente minor capacità ricettiva.</i> Sempre a mero titolo esemplificativo, si possono assumere come parametro le tangenziali, le quali rappresentano tratte caratterizzate da un elevatissimo numero di veicoli circolanti su base annua, spesso superiore a molte tratte autostradali, ma connotate al tempo stesso da fatturati ristoro tra i più bassi del mercato italiano. Tale apparente ‘anomalia’ è dovuta: 1) <i>un’utenza prevalentemente pendolare, poco propensa alla sosta e all’acquisto;</i> 2) <i>un chilometraggio medio a veicolo percorso nella tratta sensibilmente contenuto, considerata la vicinanza alla città;</i> 3) <i>ADS di dimensioni tendenzialmente ridotte (c.d. “autobar”);</i> 4) <i>ADS poste ad una distanza ‘geografica’ tendenzialmente più ravvicinata che in una normale tratta autostradale.</i>
--	--	--	--

		<i>ricadrebbero in classe 3".</i>		In conclusione, utilizzando la classificazione per flussi di traffico proposta nella Misura 3, così come formulata da codesta Autorità, le ADS in tangenziale rientrerebbero nella/nelle categorie più alte (Classe 1 e Classe 2) pur con potenzialità di vendita ristoro limitatissime. Si registrerebbe, pertanto, una distorsione concorrenziale in fase di svolgimento della gara rendendo al contempo difficile per il soggetto che lancerà la procedura di rispettare le linee guida contenute nel Documento oggetto di consultazione nel presente procedimento.
MISURA 4	Punti 4.1, lett. e), f), g); 4.2, lett. e), g); 4.3, lett. e), g).	4.1 "Nelle aree di servizio autostradali di classe 1: [...] e) i servizi di ricarica elettrica sono assicurati tutti i giorni dell'anno, 24 ore su 24, prevedendo un numero di punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico adeguato al livello di traffico circolante sulla carreggiata servita e assicurando la coesistenza di almeno due CPO, rispettando il principio di neutralità tecnologica di cui all'articolo 18, comma 5, del d.lgs. 257/2016,	Ferma restando la suesposta proposta di rimozione di qualsivoglia distinzione per classi delle aree di servizio autostradale (formulata in relazione alla Misura 3), nell'ipotesi in cui codesta Autorità dovesse ritenere comunque strettamente necessario operare una classificazione delle aree di servizio, si propone una modificazione della Misura 4, come di seguito specificato: 4.1 "Nelle aree di servizio autostradali di classe 1: [...] e) i servizi di ricarica elettrica sono assicurati tutti i giorni dell'anno, 24 ore su 24, prevedendo un numero di punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico adeguato al livello di traffico circolante sulla carreggiata servita e assicurando la coesistenza di almeno due CPO, rispettando il principio di neutralità tecnologica di cui all'articolo 18, comma 5, del d.lgs. 257/2016, ciascuno dei quali	Fermo restando la riproposizione, anche per questo punto, delle argomentazioni che spingono a ritenere non propriamente adeguata la proposta classificazione delle ADS in base ai soli volumi di traffico (nonché, più in generale, di una qualsivoglia classificazione che tenti di suddividere le aree di servizio tenendo complessivamente conto di tutti i fattori che incidono e influenzano le capacità di vendita delle aree di servizio), si aggiunge quanto segue. Alle lettere e) dei punti 4.1, 4.2 e 4.3, si ritiene necessario aggiungere la seguente precisazione: "<i>Il posizionamento dei punti di ricarica dovrà in ogni caso assicurare la pronta fruizione delle attività di ristoro da parte degli automobilisti in sosta per il tempo necessario alla ricarica</i>". Tale precisazione, infatti, contribuirebbe a innalzare i consumi nelle aree di ristoro e, quindi, a favorire la categoria degli esercenti dei servizi ristorativi autostradali, senza però che ciò possa comportare svantaggio alcuno per gli altri portatori di interessi. Riguardo alla lettera f) del punto 4.1., si ritiene necessario rimuovere la seguente locuzione: "[...] assicurando la coesistenza di una pluralità di operatori [...]".

	ciascuno dei quali garantisca l'erogazione del servizio di ricarica da parte di almeno due MSP, a condizioni eque e non discriminatorie e secondo procedure trasparenti, prevedendo per l'utente tariffe eque e trasparenti, nonché sistemi che consentano il pagamento immediato, senza registrazione preventiva e senza dover stipulare contratti; f) le attività commerciali e ristorative sono offerte tutti i giorni dell'anno, assicurando la coesistenza di una pluralità di operatori e prevedendo: i. per la modalità "bar", l'apertura al pubblico 24 ore su 24; ii. per la modalità "ristorante", l'apertura al pubblico almeno dalle 10.00 alle 22.00; iii. per la modalità "market", l'apertura al pubblico 24 ore su 24; g) i servizi igienici collettivi sono offerti tutti i giorni dell'anno, 24 ore su 24, e includono WC per adulti e bambini, docce, fasciatoio e zone di appoggio per il cambio neonati; è garantita la presenza di servizi igienici per disabili"; 4.2 "Nelle aree di servizio autostradali di classe 2:	garantisca l'erogazione del servizio di ricarica da parte di almeno due MSP, a condizioni eque e non discriminatorie e secondo procedure trasparenti, prevedendo per l'utente tariffe eque e trasparenti, nonché sistemi che consentano il pagamento immediato, senza registrazione preventiva e senza dover stipulare contratti; <u>Il posizionamento dei punti di ricarica dovrà in ogni caso assicurare la pronta fruizione delle attività di ristoro da parte degli automobilisti in sosta per il tempo necessario alla ricarica;</u> f) le attività commerciali e ristorative sono offerte tutti i giorni dell'anno, prevedendo: i. per la modalità "bar", l'apertura al pubblico 24 ore su 24; ii. per la modalità "ristorante", l'apertura al pubblico almeno dalle 10.00 alle 22.00; iii. per la modalità "market", l'apertura al pubblico 24 ore su 24; g) i servizi igienici collettivi sono offerti tutti i giorni dell'anno, 24 ore su 24, e includono WC per adulti e bambini, docce, fasciatoio e zone di appoggio per il cambio neonati; è garantita la presenza di servizi igienici per disabili; <u>i costi necessari a garantire la fruibilità dei servizi igienici alle condizioni suesposte devono essere ripartiti tra gestori delle attività commerciali o ristorative e concessionari autostradali sulla base del tasso medio di conversione basato sul rapporto tra utenti della strada e consumatori del punto commerciale o ristoro";</u> 4.2 "Nelle aree di servizio autostradali di classe 2:	Infatti, per le ragioni meglio esposte e risultanti negli Allegati 1 e 2 alle presenti Osservazioni, il settore dei servizi in autostrada, in particolar modo quelli ristorativi, è colpito da criticità sia strutturali che (relativamente) temporanee, legate all'emergenza sanitaria discendente dalla Pandemia da Covid-19. Pertanto, incrementare la competizione tra operatori dello stesso settore, prevedendo la loro "coesistenza" in una medesima area di servizio, significherebbe rendere insostenibile l'erogazione del servizio (e comunque di un servizio mirato alla qualità). La necessità che l'Autorità adotti misure volte a ridurre e disincentivare la competizione tra esercenti autostradali sarà analizzata in sede di proposte di modifica della Misura 5 (vd. sotto). Infine, alle lettere g) dei punti 4.1, 4.2 e 4.3, si ritiene necessario aggiungere la seguente precisazione: "<i>i costi necessari a garantire la fruibilità dei servizi igienici alle condizioni suesposte devono essere ripartiti tra gestori delle attività commerciali o ristorative e concessionari autostradali sulla base del tasso medio di conversione basato sul rapporto tra utenti della strada e consumatori del punto commerciale o ristoro</i>". L'esigenza di inserire la suesposta precisazione nasce dalla circostanza che sui subconcessionari ristoro (nel prosieguo anche "SC") continuano interamente a gravare i costi per la gestione dei servizi igienici agli utenti autostradali, i quali – come la stessa Autorità di Regolazione dei Trasporti conferma – rappresentano, a tutti gli effetti, un servizio pubblico obbligatorio. Considerato che detti costi possano (o, meglio, debbano) distinguersi tra costi che i SC sostengono per garantire l'accesso ai servizi igienici da parte della clientela che effettua una consumazione all'interno del punto ristoro e costi che, invece, i SC sostengono per la fruizione dei servizi igienici da parte dell'utenza automobilistica che non effettua alcuna consumazione nell'area ristoro ("non clientela"), si ritiene necessario che solamente la prima
--	---	--	--

		[...] e) i servizi di ricarica elettrica sono assicurati tutti i giorni dell'anno, 24 ore su 24, prevedendo un numero di punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico adeguato al livello di traffico circolante sulla carreggiata servita e assicurando la coesistenza di almeno due CPO, rispettando il principio di neutralità tecnologica di cui all'articolo 18, comma 5, del d.lgs. 257/2016, ciascuno dei quali garantisca l'erogazione del servizio di ricarica da parte di almeno due MSP, a condizioni eque e non discriminatorie e secondo procedure trasparenti, prevedendo per l'utente tariffe eque e trasparenti, nonché sistemi che consentano il pagamento immediato, senza registrazione preventiva e senza dover stipulare contratti; [...] g) i servizi igienici collettivi sono offerti tutti i giorni dell'anno, 24 ore su 24, e includono WC per adulti e bambini, docce, fasciatoio e zone di appoggio per il cambio neonati; è garantita la presenza di servizi igienici per disabili”;	[...] e) i servizi di ricarica elettrica sono assicurati tutti i giorni dell'anno, 24 ore su 24, prevedendo un numero di punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico adeguato al livello di traffico circolante sulla carreggiata servita e assicurando la coesistenza di almeno due CPO, rispettando il principio di neutralità tecnologica di cui all'articolo 18, comma 5, del d.lgs. 257/2016, ciascuno dei quali garantisca l'erogazione del servizio di ricarica da parte di almeno due MSP, a condizioni eque e non discriminatorie e secondo procedure trasparenti, prevedendo per l'utente tariffe eque e trasparenti, nonché sistemi che consentano il pagamento immediato, senza registrazione preventiva e senza dover stipulare contratti; <u>Il posizionamento dei punti di ricarica dovrà in ogni caso assicurare la pronta fruizione delle attività di ristoro da parte degli automobilisti in sosta per il tempo necessario alla ricarica;</u> [...] g) i servizi igienici collettivi sono offerti tutti i giorni dell'anno, 24 ore su 24, e includono WC per adulti e bambini, docce, fasciatoio e zone di appoggio per il cambio neonati; è garantita la presenza di servizi igienici per disabili; <u>i costi necessari a garantire la fruibilità dei servizi igienici alle condizioni suesposte devono essere ripartiti tra gestori delle attività commerciali o ristorative e concessionari autostradali sulla base del tasso medio di conversione basato sul rapporto tra utenti della strada e consumatori del punto commerciale o</u>	tipologia di costi debba continuare a gravare sui SC, in quanto costi che, per loro natura, sono sempre sopportati dal gestore del punto ristoro anche in contesti differenti da quello autostradale. Pertanto, per quanto riguarda la seconda tipologia di costi, si ritiene che vada previsto nei nuovi bandi un rimborso, da parte dei concessionari autostradali (nel prosieguo anche “CA”), delle spese di manutenzione, gestione notturna (laddove sia consentita la chiusura del punto ristoro dal D.M. MIT-MISE del 7 agosto 2015), pulizia e rifacimento dei servizi igienici effettuati dai SC ristoro per la fruizione delle toilette da parte della “non clientela”. Difatti, sono i CA ad essere i principali garanti del servizio pubblico, e non i SC. In definitiva, è necessario ripartire puntualmente gli oneri connessi a tale servizio pubblico e individuare i criteri sulla base dei quali determinare la parte dei costi che i SC sostengono per garantire un servizio che non risponde a logiche commerciali pure (apertura 365 giorni, h 24, servizi igienici non riservati ai soli clienti ma garantiti a tutta l'utenza, necessità di garantire prezzi calmierati).
--	--	---	--	--

		4.3 “Nelle aree di servizio autostradali di classe 3: [...] e) i servizi di ricarica elettrica sono assicurati tutti i giorni dell’anno, 24 ore su 24, prevedendo un numero di punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico adeguato al livello di traffico circolante sulla carreggiata servita e assicurando la coesistenza di almeno due CPO, rispettando il principio di neutralità tecnologica di cui all’articolo 18, comma 5, del d.lgs. 257/2016, ciascuno dei quali garantisca l’erogazione del servizio di ricarica da parte di almeno due MSP, a condizioni eque e non discriminatorie e secondo procedure trasparenti, prevedendo per l’utente tariffe eque e trasparenti, nonché sistemi che consentano il pagamento immediato, senza registrazione preventiva e senza dover stipulare contratti; [...] g) i servizi igienici collettivi sono offerti tutti i giorni dell’anno, 24 ore su 24, e includono WC per adulti e bambini, fasciatoio e zone di appoggio per il cambio neonati; è garantita la presenza di servizi igienici per disabili”.	<u>ristoro”;</u> 4.3 “Nelle aree di servizio autostradali di classe 3: [...] e) i servizi di ricarica elettrica sono assicurati tutti i giorni dell’anno, 24 ore su 24, prevedendo un numero di punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico adeguato al livello di traffico circolante sulla carreggiata servita e assicurando la coesistenza di almeno due CPO, rispettando il principio di neutralità tecnologica di cui all’articolo 18, comma 5, del d.lgs. 257/2016, ciascuno dei quali garantisca l’erogazione del servizio di ricarica da parte di almeno due MSP, a condizioni eque e non discriminatorie e secondo procedure trasparenti, prevedendo per l’utente tariffe eque e trasparenti, nonché sistemi che consentano il pagamento immediato, senza registrazione preventiva e senza dover stipulare contratti; <u>il posizionamento dei punti di ricarica dovrà in ogni caso assicurare la pronta fruizione delle attività di ristoro da parte degli automobilisti in sosta per il tempo necessario alla ricarica;</u> [...] g) i servizi igienici collettivi sono offerti tutti i giorni dell’anno, 24 ore su 24, e includono WC per adulti e bambini, fasciatoio e zone di appoggio per il cambio neonati; è garantita la presenza di servizi igienici per disabili; <u>i costi necessari a garantire la fruibilità dei servizi igienici alle condizioni suesposte devono essere ripartiti tra gestori delle attività commerciali o</u>	
--	--	--	--	--

			<u>ristorative e concessionari autostradali sulla base del tasso medio di conversione basato sul rapporto tra utenti della strada e consumatori del punto commerciale o ristoro</u> ".	
MISURA 5	Punti 5.1, lett. b); 5.2, ultimo capoverso; 5.4.; 5.5.	5.1 [...] b) almeno due affidamenti ("ristoro") che includano le attività commerciali e ristorative e la gestione dei servizi igienici collettivi"; 5.2 "[...] In casi particolari, al fine di assicurare la sostenibilità delle gestioni in subconcessione, previa approvazione del Concedente e adeguata motivazione nella Relazione di affidamento di cui alla Misura 9.2, il CA può disporre: i. un affidamento unitario ("oil + ristoro") che comprenda i servizi di cui alle precedenti lettere a) e b); ii. un affidamento unitario accorpato ("oil + ristoro") che comprenda i servizi di cui alle precedenti lettere a) e b) relativi alla coppia di aree di servizio collocate una di	Restando sempre ferma la proposta di eliminare qualsiasi classificazione delle aree di servizio autostradale (formulata in riferimento alla Misura 3), si ritiene che la Misura 5 debba comunque essere modificata come di seguito precisato. 5.1 "[...] b) <u>un affidamento ("ristoro") che includa le attività commerciali e ristorative e la gestione dei servizi igienici collettivi";</u> 5.2 "[...] In casi particolari al fine di assicurare la sostenibilità delle gestioni in subconcessione, previa approvazione del Concedente e adeguata motivazione nella Relazione di affidamento di cui alla Misura 9.2., il CA può disporre <u>un affidamento unitario ("oil + ristoro") che comprenda i servizi di cui alle precedenti lettere a) e b).</u> <u>In tale ipotesi dovrà essere assicurato un accesso equo e non discriminatorio alla gara a tutti gli operatori in possesso indifferentemente dei requisiti oil o non oil e dovrà essere esclusa ogni condizione</u>	Le modifiche proposte in riferimento alla Misura 5 si fondano tutte sulla motivazione di base rappresentata dalla improcrastinabile necessità che siano adottate, dall'Autorità, tutte le misure idonee a: 1) ridurre la competizione tra stessi operatori della ristorazione in autostrada e tra questi e gli altri operatori delle ADS, al fine di garantire la sostenibilità dei piani economico-finanziari delle attività ristorative autostradali, gravate dalle criticità esposte e risultanti negli Allegati 1 e 2 alle presenti Osservazioni; 2) valorizzare e garantire al meglio la qualità e la specializzazione dei servizi. Tali obiettivi possono essere conseguiti esclusivamente: i) impedendo una pluralità di affidamenti "ristoro" in una medesima area di servizio; ii) prevedendo la possibilità di affidamenti unitari "oil + ristoro" esclusivamente laddove sia garantito l'accesso equo e non discriminatorio alla gara di tutti gli operatori, sia oil che ristoro; iii) prevedendo la possibilità di attività c.d. "sottopensilina" solo nella modalità "market" oppure anche nella modalità "ristoro," ma esclusivamente in casi particolari, ossia laddove la sostenibilità delle gestioni non sia pregiudicata e non vi sia impatto negativo sulla redditività di affidamenti preesistenti nella stessa area di servizio. In particolare, per quanto riguarda la non sostenibilità di una pluralità di operatori del settore ristoro in una

		fronte all'altra su direzioni opposte e/o a più aree di servizio collocate sulla medesima tratta autostradale”; 5.4 “[...] Nell’ambito degli affidamenti “oil”, l’esercizio delle attività cd. “sottopensilina” di cui all’art. 17, comma 4, del d.l. 1/2012 è sempre ammesso. In caso di affidamenti separati “oil” e “ristoro” nella stessa area di servizio, nella pianificazione delle gare il CA tiene conto di tale circostanza, al fine di assicurare trasparenza, equità e non discriminazione fra i subconcessionari operanti nelle attività in regime di concorrenza nella medesima area di servizio”.	<u>che, anche attraverso l’obbligo posto a carico del SC entrante di subentrare in preesistenti contratti di gestione, direttamente o indirettamente possa pregiudicare la massima partecipazione”;</u> 5.4 “[...] <u>Al fine di garantire la sostenibilità delle gestioni in sub concessione “oil” e “ristoro” nella stessa area di servizio, il CA, nella pianificazione delle gare, tiene conto di tale circostanza prevedendo di norma l’attività c.d. “sottopensilina” nella sola modalità “market”. In casi particolari, ove la sostenibilità delle gestioni non sia pregiudicata e non vi sia impatto negativo sulla redditività di affidamenti preesistenti nella stessa area di servizio, previa approvazione del Concedente e adeguata motivazione nella Relazione di affidamento di cui alla misura 9.2, il CA potrà prevedere anche l’attività “sottopensilina” con la modalità ristoro (“bar”), predisponendo condizioni, anche di accesso alla gara, che assicurino trasparenza, equità e non discriminazione tra operatori oil e ristoro come da misura 5.2.</u> Ogni altro obbligo e onere di servizio, quali, a titolo esemplificativo, orari di apertura, la disponibilità di servizi igienici, la moderazione dei prezzi, i livelli di qualità attesi, dovrà essere disciplinato assicurando parità di trattamento tra operatori della stessa area. I corrispettivi dovuti per tali attività, da porre a base d’asta, dovranno essere determinati secondo i criteri utilizzati per la	medesima ADS, si rileva quanto segue. L’opportunità della compresenza di più operatori in competizione nelle medesime ADS si fonderebbe sul presupposto che ciascuno di essi rappresenti un distinto mercato geografico rilevante. Tuttavia, tale presupposto si porrebbe in contrasto con le conclusioni raggiunte dall’Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM), per cui il perimetro del mercato rilevante, sia sotto il profilo geografico sia sotto quello del prodotto, dei servizi commerciali e di ristoro in autostrada abbraccia un raggio di 100 chilometri. Invero, secondo l’AGCM, “Per quanto concerne la dimensione geografica del mercato della ristorazione autostradale, va osservato che il singolo punto vendita è da ritenersi sostituibile, dal lato della domanda, con tutti quelli limitrofi sulla tratta, ma non con tutte le aree di servizio presenti sull’intera rete autostradale. Sulla base delle informazioni disponibili, infatti, la propensione media alla sosta non supera i 200 chilometri dall’ingresso in autostrada (cfr. provv. n. 4457, citato). Da ciò si può desumere che ciascun punto di ristorazione risulta sostituibile con tutti gli altri punti vendita ricompresi sulla stessa direttrice di traffico e localizzati entro un raggio non superiore a 100 chilometri. D’altra parte, la disponibilità di standard qualitativi analoghi in tutte le aree di servizio autostradali, nonché l’esistenza di tariffe autostradali uniformi sull’intera rete inducono a ritenere che i servizi di ristorazione si caratterizzino per un elevato grado di omogeneità delle condizioni di concorrenza sull’intera rete autostradale a pagamento” (AGCM, Provvedimento n. 8090 (C3818) del 2 marzo 2000 (Edizione Holding/Autostrade – Concessioni e costruzioni autostrade, punto 31)). Quanto sopra vale tanto più per le ADS localizzate lungo le tratte dove il traffico è maggiore (soprattutto nelle regioni del Centro-Nord del Paese) e che, pertanto, si addensano oggi a distanze alquanto più ravvicinate. L’addensamento in tali ADS è di gran lunga superiore alla
--	--	---	---	--

			<u>determinazione dei corrispettivi relativi alle corrispondenti attività ristoro nella medesima area”.</u> 5.5 <u>“Nei casi in cui è consentito al CA di disporre un affidamento unitario accorpato (“oil + ristoro”), e fino a quando non sarà autorizzata la distribuzione del prodotto Gpl in modalità self service, mediante distributore automatico, il CA dovrà prevedere la facoltà per il SC di osservare una diversa modalità operativa per la distribuzione del prodotto alternativo Gpl, senza necessità di erogazione in orario notturno”.</u>	media nazionale di 30 km e la distanza fra di esse è una frazione del raggio di 100 km stimato dall’AGCM come mercato rilevante geografico e del prodotto. Fermo restando quanto sopra, si deve, inoltre, rilevare che la previsione della possibilità di una pluralità di affidamenti ristoro in una medesima area di servizio incontra l’ostacolo delle infrastrutture già presenti sulle tratte autostradali. Invero, la maggior parte delle ADS ad elevata presenza di traffico, sebbene ubicate su tratte autostradali altamente trafficate, presentano limiti dimensionali (superfici ridotte) o strutturali (es. edifici a ponte) tali per cui la presenza di una pluralità di operatori sarebbe impossibile se non ampliando o ripensando in modo sostanziale la struttura degli edifici esistenti e dell’intera ADS. Posto quanto sopra, la proposta dell’Autorità di prevedere obbligatoriamente, in aggiunta al c.d. “sottopensilina”, più affidatari di servizi commerciali e di ristoro appare sproporzionata rispetto all’obiettivo di promuovere una concorrenza che già concretamente esiste ed è intensa. Ciò, infatti, non genererebbe domanda incrementale ed in ultima analisi minerebbe la sostenibilità delle gestioni senza alcun beneficio concreto per il consumatore. Generare e incrementare la concorrenza mettendo a confronto medesime modalità di servizio (es. bar vs bar e ristorante vs ristorante) causerebbe duplicazioni all’interno della medesima ADS che genererebbero chiare inefficienze nelle gestioni e che non massimizzerebbero il benessere del consumatore, il quale invece avrebbe maggior interesse a reperire nella stessa area di servizio un’offerta in grado di coprire tutte le fasce di consumo possibili nell’arco della giornata (es. colazione, snack, pranzo e cena). Se invece la misura proposta dall’Autorità intendesse garantire un’offerta differenziata (bar e ristorante), ma nell’ambito di affidamenti distinti, essa tenderebbe in realtà a tutelare la concorrenza per il mercato e come tale
--	--	--	---	--

				risulterebbe superflua in quanto l'accesso all'attività, indipendentemente dal fatto che ciò costituisca oggetto di un unico affidamento o di una pluralità di affidamenti, sarebbe in ogni caso contendibile. In definitiva, appare, dunque, irragionevole prevedere affidamenti futuri che prevedano "almeno" e addirittura due servizi ristoro. In tale ipotesi si otterrebbe infatti l'insostenibilità economica di ben due affidamenti ristoro in una singola ADS. È altresì irragionevole che si avverta l'esigenza di garantire la concorrenza nella medesima ADS esclusivamente per le attività di ristorazione. Quanto al "sottopensilina", va ricordato che la relativa disciplina è nata per disciplinare le attività commerciali nelle stazioni di servizio sulla viabilità ordinaria e per stabilire, soprattutto per le attività di somministrazione, che queste ultime non fossero assoggettate ai contingenti allora applicabili alle licenze. L'estensione alle autostrade, avvenuta in epoca successiva, è stata mitigata prevedendo che l'ART potesse ritagliare un regime speciale per l'autostrada, con ciò preservando la potestà programmatica dei CA. Fatte tali premesse, i gestori oil sono, tra le altre cose, soggetti protetti da accordi di categoria che garantiscono la continuità gestionale indipendentemente dal vincitore della gara. Il sottopensilina diventerebbe dunque a tutti gli effetti una riserva di attività in favore di una categoria protetta. In ogni caso, il sottopensilina, ancorché attività di ristorazione a tutti gli effetti, resterebbe incomprensibilmente appannaggio del settore oil con esclusione dalle relative gare di tutti i soggetti non in possesso dei requisiti tipici di quel settore. Da qui discende l'irragionevolezza della circostanza per cui un'attività di ristorazione debba sottostare a requisiti di partecipazione che sono propri di un altro settore. Da ultimo, si segnala che il sottopensilina, in presenza di un "affidamento ristoro", genera, ancora una volta, una duplicazione sul lato dell'offerta che (e questo è prima di
--	--	--	--	--

				tutto un dato di esperienza visibile a tutti), senza apportare benefici concreti all'utenza, pregiudicherebbe ulteriormente la sostenibilità economica delle gestioni ristoro. Premesso quanto sopra, si ritiene necessario che l'Autorità adotti le misure necessarie a ristabilire un equilibrio rispettoso della specializzazione dei due settori (oil e non oil), anche al fine di prevenire le eventuali impugnazioni dell'atto regolamentare dinanzi al giudice amministrativo. La struttura contrattuale delle concessioni dovrebbe, quindi, essere modificata nel senso di eliminare la proliferazione di differenti attività di ristorazione nelle singole aree di servizio ovvero separare nettamente la gestione carburanti dalla gestione della ristorazione in quanto ciascuna può fornire un servizio di qualità unicamente nel settore che gli appartiene e poiché esse rispondono a logiche di gestione e parametri economico-finanziari non sovrapponibili. Infine, con riferimento alle sole procedure di gara unitarie, considerata la natura di esigua marginalità di tali gestioni, si ritiene necessario, fintantoché non sarà autorizzata anche in Italia la distribuzione del <u>prodotto Gpl</u> in modalità <i>self service</i>, mediante distributore automatico, che l'Autorità preveda la facoltà per l'affidatario di osservare una diversa modalità operativa per la distribuzione del prodotto alternativo Gpl, nel senso che esso non necessariamente dovrà essere erogato nell'orario notturno, essendo tutti i veicoli alimentati con tale prodotto, già provvisti anche del prodotto benzina. Di qui la proposta di aggiungere <i>ex novo</i> un punto 5.5 alla Misura 5 in analisi.
MISURA 7	Punto 7.2	<i>7.2 "La durata dell'affidamento è, di norma, stabilita dal CA in 5 anni; il CA</i>	<i>7.2 "La durata dell'affidamento è, di norma, stabilita dal CA in 10 anni; il CA può</i>	La misura prevede che la durata degli affidamenti sia di norma stabilita in 5 anni. Tale durata è addirittura inferiore

		<i>può prevedere durate maggiori, sulla base delle valutazioni di cui alla Misura 7.1 e tenuto conto di quanto previsto dalla Misura 6 in materia di beni indispensabili, fino a un massimo di 15 anni, al fine di assicurare al SC la possibilità di un adeguato recupero degli investimenti ivi previsti, sulla base di criteri di proporzionalità e di ragionevolezza, unitamente ad una congrua remunerazione del capitale investito”.</i>	<i>prevedere durate maggiori, sulla base delle valutazioni di cui alla Misura 7.1 e tenuto conto di quanto previsto dalla Misura 6 in materia di beni indispensabili, fino a un massimo di 15 anni, al fine di assicurare al SC la possibilità di un adeguato recupero degli investimenti ivi previsti, sulla base di criteri di proporzionalità e di ragionevolezza, unitamente ad una congrua remunerazione del capitale investito”.</i>	a quella attualmente prevista (9 anni) e prevede un arco temporale assolutamente non sufficiente per la predisposizione di un realistico piano economico e finanziario che possa tenere in equilibrio il rapporto sub-concessionario; e ciò in quanto non tiene in minima considerazione il livello di investimenti richiesto e, in generale, l'onerosità delle gestioni. Si evidenzia, infatti, che l'attività di gestione di una ADS autostradale ha costi gestionali assai elevati, tendenzialmente fissi. In merito, si rinvia all'Allegato 2 alle presenti Osservazioni in cui si riassume il P&L medio degli operatori ristoro autostradali sia nel periodo pre-pandemia sia in una ottica prospettica sino al 2025. Il decreto interministeriale MIT-MISE del 7 agosto 2015 prevede che la durata massima delle subconcessioni delle ADS sia pari a 9 anni, estendibili a 12 anni in presenza di investimenti rilevanti. Tale durata non consentiva ai SC ristoro, neppure in tempi pre-pandemici, di rientrare agevolmente degli investimenti che erano loro richiesti dai bandi di gara (investimenti che spesso non sono nemmeno strettamente inerenti all'attività ristorativa, come ad esempio quelli relativi all'adeguamento antisismico e/o normativo dell'edificio dell'ADS). Dunque, se un lasso temporale “massimo” di nove anni si è già rivelato, anche in tempi pre-pandemici, inadeguato per il recupero e la remunerabilità degli investimenti e dei canoni di concessione da parte dei gestori delle aree di servizio di ristorazione, ad oggi, in considerazione degli effetti che la Pandemia ha prodotto e continua a produrre sui mercati e, in particolare, sul settore della ristorazione autostradale, non può di certo essere prevista una misura peggiorativa della condizione degli operatori di tale settore. Occorre in tale sede ricordare che l'insostenibilità economica dell'attività di ristorazione, dovuta alla eccessiva brevità della durata del rapporto concessionario,
--	--	---	---	--

				pone gli atti regolamentari che l'hanno causata in netto contrasto con l'art. 168 del d.lgs. 18 aprile 2016 n. 50 (Codice dei contratti pubblici), nonché con la normativa di rango eurounitario. Invero, la Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio n. 2014/23/UE, stabilisce, all'art. 18, che la durata della concessione deve consentire al concessionario di recuperare gli investimenti previsti dal contratto, <i>"insieme con un ritorno sul capitale investito tenuto conto degli investimenti necessari per conseguire gli obiettivi contrattuali specifici"</i>. Tale disposizione è stata successivamente recepita dall'art. 168 del Codice dei contratti pubblici. Dunque, se già quanto disposto dal summenzionato decreto interministeriale potrebbe non essere più in linea con la successiva normativa di rango primario – in quanto non ha sempre agevolmente consentito il rientro degli investimenti – lo stesso varrebbe, a maggior ragione, per qualsivoglia misura che l'Autorità dovesse assumere prevedendo condizioni peggiorative per i gestori ristoro. Infine, è utile rilevare che lo stesso decreto interministeriale 7 agosto 2015 stabilisce, all'art. 2, che le disposizioni contenute nel medesimo e nei suoi allegati debbano essere rinnovate con periodicità quinquennale. È altresì prevista la possibilità di una revisione straordinaria su richiesta motivata del concessionario e del concedente. Da ciò emerge la consapevolezza del Ministero dell'importanza di adeguare prontamente e periodicamente la regolamentazione in materia alle esigenze di mercato e alle sue fasi di recessione ed espansione. Dunque, a valle della Pandemia e di un periodo segnato da i mercati in recessione (nella speranza costante di una ripartenza), si ritiene a maggior ragione che le Misure che saranno adottate dall'Autorità non potranno essere addirittura peggiorative di un decreto risalente al 2015 (ossia ad un periodo pre-pandemico). Preme infine evidenziare che, in considerazione della
--	--	--	--	---

				vetustà in cui versa la maggior parte delle ADS italiane, sono gli stessi bandi di gara a richiedere quasi sempre interventi di manutenzione straordinaria (adeguamenti sismici, adeguamenti strutturali, adeguamenti normativi, ecc.) ammortizzabili in un arco temporale di gran lunga superiore a 5 anni. Tale situazione, a fronte della (ordinaria) riduzione degli affidamenti a 5 anni, comporterebbe il problema di individuare il soggetto che si dovrà assumere il carico delle quote non ammortizzabili. Una prima soluzione sarebbe che il SC subentrante corrispondesse al SC uscente un onere economico di subentro nella misura utile a coprire tali quote. Detta soluzione, tuttavia, si tradurrebbe certamente in una barriera all'ingresso per i <i>newcomers</i>, impedendo loro di entrare in un mercato già di per sé caratterizzato da elevati costi gestionali. Allo stesso tempo per gli operatori del mercato già esistenti si instaurerebbe un pressoché illimitato passaggio di oneri a debito da un affidamento all'altro, difficilmente quantificabile, pertanto insostenibile, e del tutto irragionevole. In definitiva, si creerebbe una situazione tale da disincentivare i potenziali nuovi SC dalla partecipazione ai bandi di gara. In alternativa, se non si volesse gravare i SC subentranti (<i>newcomers</i>/operatori di mercato) degli oneri economici di subentro, l'unica soluzione possibile sarebbe quella di ribaltare tali oneri sui CA, con conseguente e finale ribaltamento dei costi sugli automobilisti in termini di pedaggio autostradale. Tale soluzione, però, non si ritiene di certo condivisibile. In ragione di tutto quanto sopra illustrato, non è possibile ipotizzare una durata minima degli affidamenti inferiore a 10 anni, estendibile a 15 anni in presenza di investimenti rilevanti.
MISURA 10	Misura 10	Omissis	10.5 "Al fine di garantire la serietà e	Allo scopo di garantire un adeguato livello e la regolarità

			<i>sostenibilità delle offerte e la stabilità del successivo rapporto di sub-concessione, nella documentazione di gara, il CA richiede ai concorrenti e all'affidatario la prestazione di garanzie fideiussorie rilasciate da primari istituti bancari.”</i>	del servizio oggetto di affidamento, nonché la sostenibilità delle offerte e la stabilità del rapporto con la concessionaria autostradale attraverso una selezione tra soggetti di particolare solidità, per le procedure di gara dovrà essere richiesta esclusivamente, anche nella fase iniziale di qualificazione, la presentazione di garanzie esclusivamente bancarie rilasciate da primario istituto bancario, al fine di garantire il corretto ed esatto adempimento delle obbligazioni assunte.
MISURA 12	Punti 12.3 12.4.	12.3 “A tal fine, il livello del corrispettivo è correlato: a) al costo di gestione operativa della porzione di infrastruttura autostradale afferente al singolo affidamento e non direttamente assegnata al SC; b) al beneficio specifico ottenuto dal SC per lo sfruttamento ai fini commerciali dell'accesso all'infrastruttura autostradale e del demanio pubblico assegnato, anche in base al valore locativo di proprietà private comparabili e tenuto conto, in correlazione agli investimenti necessari per lo svolgimento delle attività del SC medesimo, di eventuali finanziamenti pubblici, per i quali il CA e il SC sono tenuti a fornire all'Autorità adeguata rendicontazione.” 12.4 “Il corrispettivo – che include il canone di concessione che lo stesso CA è tenuto a versare al Concedente ai sensi dell'art. 1, comma 1020, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 e di quanto previsto dalla Convenzione di concessione – è costituito dalle seguenti	12.3 “A tal fine, il livello del corrispettivo è correlato al beneficio specifico ottenuto dal SC per lo sfruttamento ai fini commerciali dell'accesso all'infrastruttura autostradale e del demanio pubblico assegnato, anche in base al valore locativo di proprietà private comparabili e tenuto conto, in correlazione agli investimenti necessari per lo svolgimento delle attività del SC medesimo, di eventuali finanziamenti pubblici, per i quali il CA e il SC sono tenuti a fornire all'Autorità adeguata rendicontazione.” 12.4 “Il corrispettivo – che include il canone di concessione che lo stesso CA è tenuto a versare al Concedente ai sensi dell'art. 1, comma 1020, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 e di quanto previsto dalla Convenzione di concessione – è costituito da una onnicomprensiva componente	La Misura 12, così come formulata dall'Autorità, prevede che il SC sia tenuto a versare al CA un corrispettivo costituito da: (i) una componente fissa correlata ai costi pertinenti ed efficienti effettivamente sostenuti per la gestione operativa della porzione di infrastruttura autostradale afferente al singolo affidamento e non direttamente affidata al SC; nonché da (ii) una componente variabile correlata al beneficio ottenuto dal SC per lo sfruttamento a fini commerciali dell'accesso all'infrastruttura autostradale e del demanio pubblico assegnato anche in base al valore locativo di proprietà private comparabili. In merito a questa misura, si richiama l'attenzione su un duplice ordine di problemi. Il primo è legato al fatto che i costi pertinenti che dovrebbero costituire la componente fissa dovuta al CA sono costi i cui ‘rimborsi’ - quest'ultimo - già percepisce attraverso il pedaggio corrisposto dall'utenza finale. Se l'obiettivo fosse quello di conseguire una riduzione del pedaggio attraverso i meccanismi di determinazione della tariffa dovuta al CA, che di norma prevedono lo scomputo dai costi operativi ammessi dei ricavi derivanti dalle attività commerciali, ciò significherebbe gravare i SC di un onere improprio. I ricavi da attività commerciali conseguiti

		componenti: a) una componente fissa annua, stabilita dal CA: <i>i. in correlazione ai costi annui pertinenti ed efficienti effettivamente sostenuti per la gestione operativa della porzione di infrastruttura autostradale afferente al singolo affidamento e non direttamente affidata al SC, come definiti dal CA sulla base delle attività effettivamente svolte e dei rispettivi prezzi di riferimento a livello territoriale;</i> <i>ii. tenendo conto della necessità di riconoscere annualmente al SC adeguata remunerazione agli obblighi di servizio pubblico posti a suo carico nell'ambito dell'affidamento.</i> <i>Tale componente è fissata a base di gara dal CA medesimo e non può essere oggetto di offerta al rialzo da parte dei partecipanti alla gara.</i> b) una componente variabile annua, stabilita dal CA, secondo principi di ragionevolezza e proporzionalità, sulla base della stima dei benefici di cui alla Misura 12.3, lettera b), ed espressa in quote percentuali rispetto ai quantitativi annui erogati o fatturati dal SC, progressivamente decrescenti al raggiungimento di soglie di erogato/fatturato predeterminate dal CA e incrementali rispetto ai volumi di erogazione/fatturato ragionevolmente stimati ex ante dal medesimo CA. <i>Tale componente è fissata a base di gara dal CA medesimo, non può prevedere quantitativi minimi garantiti e può essere oggetto di offerta al rialzo da parte dei</i>	<i>variabile annua, stabilita dal CA, secondo principi di ragionevolezza e proporzionalità, sulla base della stima dei benefici di cui alla Misura 12.3, lettera b), ed espressa in quote percentuali rispetto ai quantitativi annui erogati o fatturati dal SC, progressivamente decrescenti al raggiungimento di soglie di erogato/fatturato predeterminate dal CA e incrementali rispetto ai volumi di erogazione/fatturato ragionevolmente stimati ex ante dal medesimo CA.</i> <i>Tale componente è fissata a base di gara dal CA medesimo, non può prevedere quantitativi minimi garantiti e può essere oggetto di offerta al rialzo da parte dei partecipanti alla gara".</i>	dal CA risulterebbero incrementati di quella parte di costi che lo stesso CA avrebbe dovuto comunque sostenere per garantire aree di sosta minimamente attrezzate. Il meccanismo, in ultima istanza, condurrebbe ad una riduzione della tariffa autostradale ai danni dei SC su cui già gravano gli investimenti per la realizzazione delle strutture commerciali e ai quali viene anche richiesto di garantire il benessere del consumatore attraverso forme di calmieramento dei prezzi, sui cui si tornerà di seguito. Il secondo ordine di problemi sorge con riferimento alla necessità di determinare la componente variabile del corrispettivo dovuta al CA anche in base al valore locativo di proprietà private comparabili. Su questo punto va subito rilevata l'assoluta indeterminatezza del criterio e comunque l'inattuabilità dello stesso per assenza di <i>benchmark</i>. Decisamente preferibile sarebbe un richiamo al concetto di sostenibilità delle gestioni da declinarsi in regole tese a garantire margini operativi appropriati. In aggiunta, mentre va apprezzato il principio in forza del quale il CA deve riconoscere annualmente al SC una adeguata remunerazione agli obblighi di servizio pubblico, non ci si può allo stesso tempo esimere dal rilevare come la misura abbia un contenuto generico. Sarebbe del resto necessario indicare puntualmente gli oneri di servizio pubblico e i criteri alla stregua dei quali determinare la parte dei costi che gli SC sostengono per garantire un servizio che non risponde a logiche commerciali pure (apertura 365 giorni, h 24, servizi igienici non riservati ai soli clienti ma garantiti a tutta l'utenza, necessità di garantire prezzi calmierati). In conclusione, un'attività caratterizzata da elevati costi di gestione, prevalentemente fissi, come è quella del ristoro in autostrada (cfr. sul punto l'Allegato 2), registra perdite d'esercizio laddove si verificano decrementi di fatturato anche contenuti e anche a fronte di eventi limitati o temporanei (condizioni climatiche, lavori sulla tratta, ecc.).
--	--	---	--	--

		<i>partecipanti alla gara”.</i>		Ne consegue che risulta necessario intervenire sull'unico costo di gestione suscettibile di essere tradotto in una componente variabile, vale a dire il canone di concessione. Si ritiene, dunque, percorribile esclusivamente una soluzione che preveda l'eliminazione di ogni componente fissa del corrispettivo concessorio ed il mantenimento della sola componente variabile, che di natura si adegua al calo di fatturato. In altri termini, il recupero e la remunerabilità dei costi e degli investimenti da parte del concessionario (garantita dal d.lgs. n. 50/2016 e dalla normativa europea) è assicurata solo in presenza di una partnership di ragionevole durata tra concedente e concessionario (come sopra già rilevato) e di canoni commisurati all'andamento del fatturato dell'attività ristorativa. Per quanto attiene ai canoni, i corrispettivi fissi aumentano in modo esorbitante il carico di rischio a carico degli operatori della ristorazione, che, al pari di ogni altro operatore autostradale, già si trovano a dover affrontare imponenti cali di fatturato. In altre parole, le <i>royalties</i> fisse non consentono una condivisione sostenibile tra concedenti e concessionari del risultato industriale del punto vendita e dei relativi rischi. Le strutture contrattuali dovrebbero quindi essere modificate per consentire una equa e adeguata spartizione di quel rischio. Si rende, quindi, necessario eliminare le <i>royalties</i> fisse per sostituirle unicamente con corrispettivi variabili, in modo da anticipare e rendere possibile la remunerabilità degli investimenti. Solo così potrà garantirsi la commisurazione dei costi al rendimento del singolo punto vendita.
MISURA 13	Punti 13.7; 13.8.	<i>13.7 “Fra i criteri di valutazione dell’offerta tecnica dei pertinenti affidamenti, il CA considera, con una ponderazione almeno pari a quella dell’offerta economica, uno o più criteri</i>	Si propone di eliminare interamente il punto 13.7 per le ragioni esposte in motivazione.	Quanto al punto 13.8, si ritiene pienamente condivisibile la previsione relativa all'applicazione di formule non lineari, al fine di scoraggiare offerte con rialzi economici eccessivi. Tuttavia, il <i>range</i> per l'individuazione dell'esponente α

		basati sulla moderazione dei prezzi dei carburanti, e, con una ponderazione almeno pari alla metà di quella dell'offerta economica, uno o più criteri basati sulla moderazione dei prezzi del servizio di ristoro, di cui alla Misura 14, attribuendo la quota maggioritaria del relativo punteggio ai criteri di cui alle Misure 14.6 e 14.6". 13.8 "[...] α è un coefficiente maggiore di 0 e minore di 1; "...]."	13.8 "[...] α è un coefficiente maggiore di 0 e <u>minore di 0,30</u>; "...]."	(maggiore di 0 e minore di 1) risulta eccessivamente ampio. Al fine di rendere la misura più coerente con la sua <i>ratio</i>, si propone di prevedere che il coefficiente α sia maggiore di 0 e minore di 0,30, come del resto già validato dall'Autorità in occasione di bandi di gara per servizi di trasporto pubblico locale e per collegamenti marittimi di continuità territoriale con le isole. Si propone, inoltre, di eliminare il punto 13.7 per le ragioni esposte in seguito, in sede di proposte di modifica della Misura 14 (vd. sotto).
MISURA 14	Misura 14 nella sua interezza	Omissis	Si ritiene che la Misura 14 debba essere integralmente rimossa ovvero, in subordine, modificata nel senso specificato in motivazione.	La Misura indicata al punto 14 risulterebbe condivisibile unicamente sposando logiche di servizio pubblico <i>tout court</i>, che non dovrebbero essere riflesse solo sul prezzo dei beni al pubblico, ma anche sui costi che i SC sostengono per far fronte a gestioni che sono, invece, di gran lunga più onerose rispetto a gestioni analoghe che operano fuori autostrada. Il meccanismo proposto da codesta Autorità sarebbe inoltre di difficile attuazione e, così come formulato, lascerebbe ampia discrezionalità ai CA sia nel determinare l'ampiezza del paniere sia nel determinare i criteri di valutazione dell'offerta al ribasso sulla quota di maggiorazione di cui alla misura 14.6 che gli SC dovrebbero formulare ai sensi della misura 14.7. Il rischio è che il meccanismo possa essere applicato in modo ingiustificatamente disomogeneo da parte dei CA (per ipotesi anche su tratte autostradali che possono trovarsi nelle stesse aree geografiche) o che lo stesso meccanismo, a seconda delle scelte su estensione del paniere e su criteri di valutazione, favorisca dinamiche anticoncorrenziali o comunque non funzionali alla

				sostenibilità delle gestioni. <u>Si propone pertanto l'eliminazione della misura 14.</u> <u>In subordine</u> Il paniere di cui al secondo capoverso della misura 14.4 dovrebbe essere reso tassativo per fornire un'indicazione unitaria che non lasci spazio ad ulteriori elementi di discrezionalità da parte dei CA. La Misura 14.7, che prevede una gara al ribasso sulla quota di maggiorazione riconosciuta per ciascun bene incluso nel paniere, senza alcuna limitazione al ribasso, dovrebbe essere eliminata poiché potrebbe favorire offerte predatorie per ovviare alle quali occorrerebbe ipotizzare l'apposizione di un prezzo minimo che risulterebbe tuttavia <i>contra legem</i>. Il meccanismo, inoltre, così come attualmente proposto dall'Autorità, risulta incoerente con il fatto che anche sul fatturato generato dalla vendita dei beni del paniere saranno calcolati i corrispettivi variabili, oggetto di gara al rialzo, dovuti al CA. Il prezzo calmierato deve essere ricondotto agli oneri di servizio pubblico che devono essere riconosciuti ai SC e il fatturato generato dalla vendita di beni a prezzo calmierato dovrà essere escluso dalla base di calcolo dei corrispettivi variabili dovuti al CA.
--	--	--	--	--

ALLEGATO 1
(Nota Informativa)
INQUADRAMENTO E CRITICITÀ DEL SETTORE DELLA RISTORAZIONE AUTOSTRADALE

1. UN SETTORE SOTTO PRESSIONE GIÀ IN TEMPI ANTECEDENTI ALLA PANDEMIA.

Le suesposte proposte di modifica del “documento di consultazione”, di cui all’Allegato A della Delibera di codesta Autorità n. 174/2021, traggono origine dalle preoccupazioni e dalle criticità riscontrate nel settore dei servizi di ristorazione in autostrada, le quali non sono solo legate alla emergenza sanitaria discendente dalla pandemia da Covid-19, ma hanno anche natura strutturale e antecedente alle conseguenze pregiudizievoli che l'emergenza sanitaria ha prodotto sui mercati.

I servizi di ristorazione in autostrada sono nevralgici per il funzionamento e per l'economia del Paese, in quanto garantiscono la sicurezza e la continuità degli spostamenti e dei trasporti, rappresentando così un servizio fondamentale di pubblica utilità e impiegano oltre 7.500 operatori.

Il servizio è offerto da società altamente specializzate tramite contratti di concessione e affidamento da parte dei gestori della rete autostradale. Tali contratti prevedono una forte esposizione da parte dei gestori delle aree di servizio, causa l'elevata componente di investimenti e corrispettivi fissi che rendono critica la sostenibilità in situazioni di calo di fatturato.

La situazione nelle autostrade si presentava già critica prima della pandemia Covid-19 a causa di:

(i) calo strutturale del traffico (–4,9% veicoli in transito per Km installato dal 2007 al 2019), determinato da diverse fasi di recessione da cui il sistema Paese non si è mai ripreso del tutto;

(ii) accordi contrattuali peggiorative che nel corso degli anni hanno compromesso in maniera sensibile i risultati degli operatori della ristorazione in concessione con conseguente continuo calo strutturale della profittabilità dei gestori delle aree di servizio (calo di circa 9 punti percentuali di risultato operativo nell'arco di 15 anni) e spostamento del risultato operativo dal concessionario (gestore area di servizio autostradale) al concedente (gestore rete autostradale).

Su tale situazione – come visto già critica – è intervenuta l'emergenza sanitaria della pandemia tuttora in corso.

2. GLI IMPATTI DELLA PANDEMIA SUL SETTORE DELLA RISTORAZIONE IN AUTOSTRADA.

Prendendo come ambito di analisi gli ultimi tre lustri, la situazione macroeconomica attuale risulta la peggiore: il PIL non è mai tornato ai livelli del 2007 (PIL reale 2019 a –3,8% rispetto al 2007) e la Pandemia ha generato un brusco rallentamento nel 2020 (- 8,9% rispetto al 2019). Le previsioni sono di lenta ripresa: si auspica un ritorno al livello del 2019 nel 2024 circa.

I consumi hanno seguito la stessa traiettoria, ovvero un calo strutturale rispetto al 2007 (2019 a - 4,5% rispetto al 2017) con battuta di arresto nel 2020 (- 5,4% rispetto al 2019).

Sottostante al crollo dei consumi vi è stato il drastico cambiamento dello stile di vita degli italiani, i quali trascorrono mediamente molto più tempo presso le proprie residenze e meno nei luoghi di lavoro/ricreativi, con conseguente calo della mobilità e degli spostamenti e conseguenziale riduzione dei consumi fuori casa (nel 2020: ristorazione - 36%, settore alberghiero - 55% del volume di affari, rispetto al 2019).

In quest'ottica di analisi, fattori che hanno determinato il mutamento delle abitudini degli italiani e, per quanto qui di interesse, il conseguente calo dei consumi, sono molteplici e riconducibili a tre macrocategorie, distinte in base alla tipologia degli effetti che hanno prodotto e produrranno nel settore della ristorazione:

(a) Fattori strettamente legati alla prevenzione da contagio Covid-19 e che auspicabilmente rientreranno nel breve termine in funzione dell'efficacia e rapidità della campagna vaccinale. In tale categoria rientrano le restrizioni alla mobilità e le limitazioni al contatto sociale.

(b) Fattori di medio periodo, come l'incertezza economica, a valle del crollo della fiducia economica degli italiani (- 30% ad aprile 2020 rispetto a gennaio 2019).

(c) Fattori di carattere strutturale e di lungo periodo, i quali impatteranno in modo significativo sulle attività commerciali e, in particolar modo, sulla ristorazione anche negli anni avvenire. Si pensi al propagarsi dello *smart working*. Tale nuovo modo di lavorare ha inciso e inciderà in modo significativo (anche se con intensità minore rispetto al 2020-2021) e potenzialmente definitivo sulla mobilità e sui consumi fuori casa.

La situazione suesposta avrà ripercussioni sul business della ristorazione in concessione e sui rispettivi operatori, mettendo a rischio la sostenibilità del servizio offerto, oltre che i posti di lavoro.

3. CALO DEL TRAFFICO, DEL TASSO DI CONVERSIONE, DELLA SPESA MEDIA.

La Pandemia sta incidendo in maniera sostanziale sul settore della ristorazione in autostrada con diversi fenomeni che si vanno ad aggiungere ad una già esistente flessione strutturale.

Il driver principale che guiderà le performance sarà il calo del traffico. La combinazione di tale calo con lievi variazioni del tasso di conversione e scontrino medio influirà sui consumi, riducendoli, si stima, di circa 35 punti percentuali nel 2020 che ridurranno gradualmente entro il 2025 (per effetto inflazione).

- **Traffico:** nell'ultimo decennio il canale autostradale ha registrato una diminuzione del traffico per km installato per effetto della competizione dell'alta velocità e degli aerei e il calo del numero di passeggeri per veicolo. Tali fattori strutturali si combinano con gli effetti della pandemia da Covid-19: a) situazione macroeconomica nel medio periodo; b) restrizioni alla mobilità con impatti di breve periodo; c) accelerazione dell'adozione di soluzioni di *smart working* che comporterà un'ulteriore riduzione dei viaggi. L'impatto combinato dei fattori comporta un importante calo del traffico rispetto al 2019 (il cui livello si prevede che possa essere nuovamente raggiunto solamente nel 2028-'29).

- **Tasso di conversione:** si stima un calo del tasso di conversione legato prevalentemente: a) alla contingenza macroeconomica che riduce la predisposizione degli italiani ai consumi fuori casa; b) al calo strutturale da riduzione delle soste per rifornimento carburante (causa differenziale costo del carburante e maggiore autonomia dei veicoli); c) al calo nel 2020 legato a bassa propensione al contatto sociale (unico fattore, quest'ultimo, con effetti che si prevede rientreranno nel breve periodo).

- **Spesa media:** si stima un calo della spesa media (a parità di tasso di conversione) legato a: a) minore propensione ai consumi a causa della recessione; b) cambio di mix accelerato dal Covid verso soluzioni Grab&Go con scontrino inferiore rispetto a soluzioni di consumo tradizionali.

4. IL SISTEMA CONTRATTUALE DELLE CONCESSIONI: GIÀ CRITICO PRIMA DELLA PANDEMIA, NON PIÙ SOSTENIBILE NEL NUOVO CONTESTO.

I contratti di concessione e affidamento per la gestione delle aree di ristorazione autostradale presentano corrispettivi fissi (che ammontano a circa l'11,5%) che non tengono conto dell'andamento e del fatturato della singola attività. Tutto ciò a discapito degli operatori concessionari, costretti a recuperare gli investimenti e renderli remunerativi entro e non oltre il ristretto termine di durata della concessione, il quale di norma spazia da un minimo di 9 ad un massimo di 12 anni.

Tale situazione diviene ancora più critica nei periodi di crisi, come quello che sta attualmente affrontando il nostro Paese.

La Pandemia – che, come anticipato, ha comportato il drastico calo dei consumi fuori casa e, quindi, in autostrada – ha difatti reso ancor più improbabile la sostenibilità economica delle aree di servizio, per effetto dell'inadeguatezza degli accordi contrattuali che disciplinano i rapporti concessori tra gestore dell'autostrada e gestore del servizio ristoro.

In seguito alla pandemia sono state negoziate soluzioni ponte tra concedenti e concessionari che hanno consentito una riduzione dei corrispettivi pagati nel 2020. Tuttavia tali soluzioni non tengono conto delle criticità strutturali del medio e lungo termine. Invero, trend strutturali già in atto prima del Covid sono stati inaspriti dalla Pandemia e rendono i contratti non economicamente sostenibili con una struttura contrattuale identica a quella pre-Covid.

In definitiva, con l'attuale struttura contrattuale e i trend strutturali in corso, per gli operatori delle aree di servizio autostradale non si prevede di raggiungere il Risultato Operativo Lordo di negozio conseguito nel 2019 nel corso dei prossimi 10 anni.

5. CONSIDERAZIONI GENERALI IN ORDINE ALLE MODIFICHE PROPOSTE E UNA CHIAVE DI LETTURA GENERALE DELLE LINEE GUIDA CHE DOVREBBERO SEGUIRE LE NUOVE PROCEDURE DI AFFIDAMENTO.

In considerazione delle criticità esposte, si ritiene indubbiamente e quanto mai urgente operare alcuni fondamentali interventi – indispensabili per la sopravvivenza del settore – sulla normativa di gara volta all'affidamento dei servizi di ristorazione sulle tratte autostradali italiane.

Gli interventi che si ritengono necessari possono essere sintetizzati come segue:

- (1)** disincentivazione dei rialzi eccessivi e insostenibili e valorizzazione degli aspetti tecnici dell'offerta;
- (2)** garantire la sostenibilità dei piani economico-finanziari delle aree di servizio ristoro attraverso il prolungamento della durata delle concessioni e l'eliminazione/riduzione delle royalties fisse da sostituire con quelle variabili;
- (3)** il radicale contenimento delle attività c.d. "sottopensilina" nella modalità "ristoro", al fine di garantire un servizio specializzato e di qualità, e, comunque, l'eliminazione di tali attività "sottopensilina" come esclusivo (e irragionevole) appannaggio del settore oil.

Solo attraverso il recepimento di una ragionevole combinazione di tali proposte di intervento può consentire la sostenibilità dell'esercizio del servizio di ristorazione autostradale in concessione nonostante la fase di crisi in cui versa il settore.

Nell'ottica descritta, le proposte sono da considerarsi non in rapporto di alternativeità, ma in rapporto di sussidiarietà e complementarietà reciproca. Di seguito un'analisi specifica delle stesse.

5.1. La disincentivazione dei rialzi eccessivi e insostenibili e valorizzazione degli aspetti tecnici dell'offerta.

(A) Lo status quo:

Uno dei punti focali per una ridefinizione delle normative di gara che tenga conto delle difficoltà del settore, consiste nella revisione dei criteri di valutazione delle offerte.

Le gare per l'affidamento dei servizi di ristorazione autostradale sono aggiudicate secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, con attribuzione di un punteggio massimo del 70% alla parte tecnica dell'offerta e del 30% alla parte economica, quest'ultima rappresentata dal rialzo rispetto all'importo posto a base di gara.

Ciò, in linea teorica, dovrebbe porre l'accento sull'aspetto qualitativo dell'offerta del concorrente, a discapito della mera convenienza economica della stessa, e, quindi, dovrebbe assicurare maggiori margini di aggiudicazione all'operatore specializzato, che garantisce un servizio di ristorazione di qualità.

Tuttavia, la realtà è parzialmente diversa. Invero, i criteri di valutazione dell'offerta tecnica fissati dalla *lex specialis* finiscono, di fatto, per valorizzare il rialzo rispetto alla base d'asta e/o, comunque, ulteriori aspetti prettamente economici dell'offerta, come gli investimenti (*i.e.* ristrutturazioni e migliorie a propria cura e spese) che l'operatore si impegna ad effettuare per potenziare e/o migliorare le aree di erogazione del servizio.

Detto altrimenti, viene in concreto incentivata una eccessiva concorrenza sull'elemento prezzo.

Ciò induce gli operatori ad effettuare rialzi eccessivi e non 'tollerabili' economicamente, soprattutto alla luce delle suesposte criticità strutturali e legate al calo del traffico e dei consumi.

(B) Ipotesi di modifiche necessarie:

Al fine di rendere i bandi adeguati alle improcrastinabili esigenze del settore e ai correnti tempi di crisi, **la normativa di gara dovrebbe essere rideterminata nel senso che dovrebbero essere disincentivate realmente le offerte economiche con rialzi eccessivi e non sostenibili; e al contempo premiate le componenti tecnico-commerciali dell'offerta, quali progetti architettonici, innovazione tecnologica, sostenibilità ambientale, qualità dei prodotti e servizi offerti.**

Lo scopo può essere perseguito, congiuntamente o alternativamente:

(i) eliminando le componenti prettamente economiche o legate al 'prezzo' dalla valutazione dell'offerta tecnica, al fine di valorizzare realmente la qualità dell'offerta e scongiurare il rischio di sterilizzazione del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, il quale vuole che non più del 30% del punteggio di gara possa attribuirsi agli aspetti meramente economici dell'offerta;

(ii) abbassando gli importi posti a base di gara, poiché ciò contribuirebbe sicuramente a scongiurare l'adozione di politiche aggressive di rialzo da parte dei concorrenti;

(iii) riducendo il punteggio attribuibile all'offerta economica. A titolo esemplificativo, il bando potrebbe prevedere un punteggio economico massimo pari al 15-20% e un conseguente punteggio tecnico massimo pari a al 85-80%. Una simile distribuzione del punteggio di gara garantirebbe la valorizzazione delle componenti tecnico-commerciali dell'offerta, a salvaguardia della sopravvivenza sul mercato degli operatori specializzati e di un servizio ristorativo di qualità.

L'adozione congiunta di tutte queste misure garantirebbe il risultato suindicato.

5.2. Garantire la sostenibilità dei piani economico-finanziari delle aree di servizio ristoro attraverso il prolungamento della durata delle concessioni e/o l'eliminazione/riduzione delle royalties fisse, da sostituire con quelle variabili.

(A) Lo status quo:

Per quanto attiene specificatamente alle concessioni di servizi ristorativi nelle aree di servizio delle reti autostradali, con il decreto interministeriale 7 agosto 2015, adottato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (attualmente, Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili) di concerto con il Ministro dello Sviluppo Economico, è stato approvato il *"Piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio presenti nei sedimi autostradali"*, il quale stabilisce che la durata di tali concessioni è fissata in nove anni. Tuttavia viene precisato che in presenza di investimenti rilevanti potrà essere prevista una durata maggiore, comunque non superiore ad anni dodici.

All'analisi dei fatti, un lasso temporale compreso tra i nove e i dodici anni si è rivelato, già in tempi pre-pandemici, inadeguato per il recupero e la remunerabilità degli investimenti e dei canoni di concessione da parte dei gestori delle aree di servizio di ristorazione. La Pandemia ha poi peggiorato tale situazione.

L'insostenibilità economica dell'attività ristorativa, dovuta alla eccessiva brevità della durata del rapporto concessorio, pone la normativa di grado secondario contenuta nel d. interm. 7 agosto 2015 in netto contrasto con l'art. 168 del d.lgs. 18 aprile 2016 n. 50 (Codice dei contratti pubblici), nonché con la normativa di rango eurounitario.

Invero, la Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio n. 2014/23/UE, stabilisce, all'art. 18, che la durata della concessione deve consentire al concessionario di recuperare gli investimenti previsti dal contratto, *"insieme con un ritorno sul capitale investito tenuto conto degli investimenti necessari per conseguire gli obiettivi contrattuali specifici"*. Tale disposizione è stata successivamente recepita dall'art. 168 del Codice dei contratti pubblici.

È evidente il disallineamento tra il decreto ministeriale e la successiva normativa di rango primario, e la conseguenza economica del 'non rientro' degli investimenti sostenuti.

È utile evidenziare, inoltre, che il decreto interministeriale in questione stabilisce, all'art. 2, che il summenzionato *"Piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio presenti nei sedimi autostradali"* debba essere rinnovato con periodicità quinquennale. È altresì prevista la possibilità di una revisione straordinaria su richiesta motivata del concessionario e del concedente.

Da ciò emerge la consapevolezza del Ministero circa l'importanza di adeguare prontamente e periodicamente le disposizioni contenute nel Piano alle esigenze di mercato e alle sue fasi di recessione ed espansione.

Tuttavia, tale Piano non è ancora stato rinnovato e le disposizioni in esso contenuto chiaramente non tengono conto delle criticità che il settore della ristorazione autostradale si trova a dover affrontare.

(B) *Ipotesi di modifiche necessarie:*

Alla luce di quanto sopra, il ripristino della sostenibilità dei piani economico-finanziari delle aree di servizio ristoro può realizzarsi solo attraverso il prolungamento della durata del rapporto concessorio e/o la riduzione dei costi fissi di esercizio.

Invero, il recupero e la remunerabilità dei costi e degli investimenti da parte del concessionario sono garantiti solo in presenza di una partnership di ragionevole durata tra concedente e concessionario e di canoni commisurati all'andamento del fatturato dell'attività ristorativa.

Per quanto attiene ai canoni, i corrispettivi fissi aumentano in modo esorbitante il carico di rischio in capo agli operatori della ristorazione, che, al pari di ogni altro operatore autostradale, già si trovano a dover affrontare imponenti cali di fatturato. Detto altrimenti, il minimo garantito e, in generale, le royalties fisse non consentono una condivisione sostenibile tra concedenti e concessionari del risultato industriale del punto vendita e dei relativi rischi. Le strutture contrattuali dovrebbero quindi essere modificate per consentire una equa e adeguata spartizione di quel rischio.

Si rendono, quindi, necessari i seguenti interventi:

(a) aumento della durata 'ordinaria' delle sub-concessioni;

(b) eliminare le royalties fisse per sostituirle con quelle variabili, in modo da anticipare e rendere possibile la remunerabilità degli investimenti. Solo così potrà garantirsi la commisurazione dei costi al rendimento del singolo punto vendita.

5.3. Contenimento del fenomeno del c.d. "sottopensilina" e la sua eliminazione come appannaggio esclusivo del settore oil.

Posto quanto sopra, è necessario attuare un ulteriore intervento.

Invero, l'esclusiva possibilità per gli operatori oil di esercitare le attività c.d. "sottopensilina" consistenti, tra l'altro, nella somministrazione di alimenti e bevande si pone in contrasto con i fondamentali principi parità di trattamento, non discriminazione e trasparenza, nonché con quelli di logicità e proporzionalità, posto che un'attività di ristorazione non può ritenersi appannaggio esclusivo di un settore diverso da quello ristorativo, ciò anche per ragioni di qualità del servizio.

La struttura contrattuale delle concessioni dovrebbe, dunque, essere modificata nel senso di eliminare la proliferazione di differenti attività di ristorazione nelle singole aree di servizio ovvero separare nettamente la gestione carburanti dalla gestione ristorazione in quanto ciascuna può fornire un servizio di qualità unicamente nel settore che le appartiene e poiché esse rispondono a logiche di gestione e parametri economico-finanziari non sovrapponibili.

In ogni caso, deve essere garantita la parità di accesso a tali attività, mediante la predisposizione di condizioni, anche di accesso alla gara, che assicurino trasparenza, equità e non discriminazione tra operatori oil e operatori non oil.

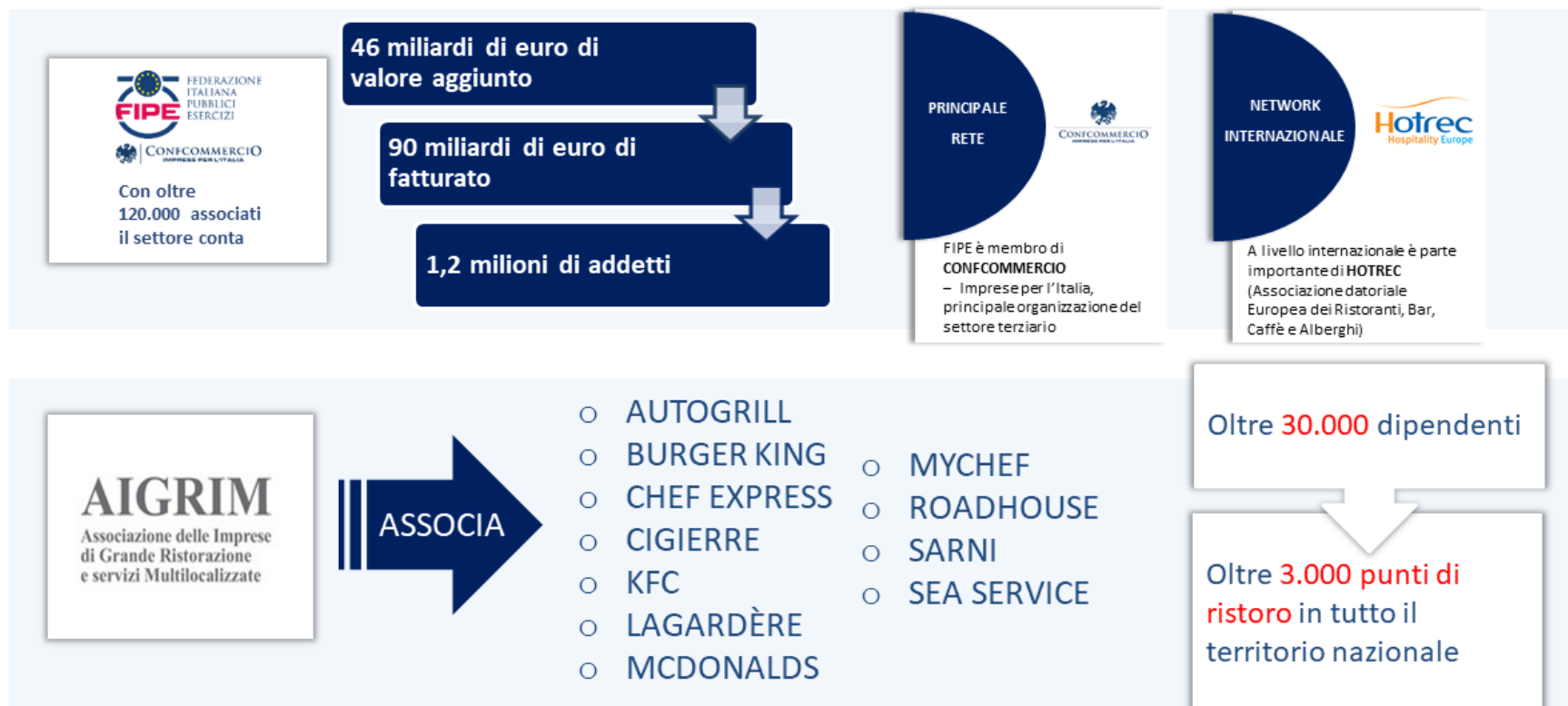


Servizi di ristorazione autostradale: prospettive *post Covid19* - *executive summary* -

Autorità di Regolazione dei Trasporti
- 24 gennaio 2022 -

AIGRIM ADERISCE A FIPE:

Associazione *leader* nel settore della ristorazione del turismo e dell'intrattenimento



Executive summary 1/3

Il settore dei servizi di ristorazione in concessione è nevralgico per l'Italia, ma sotto pressione in maniera strutturale da anni, ben prima della Pandemia

- I **servizi di ristorazione in autostrada** sono **nevralgici per il funzionamento e per l'economia del Paese**:
 - garantiscono la **sicurezza e la continuità** degli spostamenti e dei trasporti, rappresentando così un **servizio fondamentale di pubblica utilità**
 - impiegano oltre 7.500 addetti
- Il servizio è offerto da **società altamente specializzate** tramite **contratti di concessione e affidamento** da parte dei gestori della rete autostradale: tali accordi prevedono una forte **esposizione da parte dei gestori**, causa l'**elevata componente di investimenti e corrispettivi fissi** che rendono critica la sostenibilità in situazioni di calo di fatturato.
- La **situazione nelle autostrade si presentava già critica prima della pandemia Covid-19** a causa di:
 - **calo strutturale del traffico** (-4,9% veicoli in transito per Km installato dal '07 al '19), dovuta a diverse fasi di recessione da cui il sistema Paese non si è mai ripreso del tutto
 - **previsioni contrattuali peggiorative** che, nel corso degli anni, hanno compromesso in maniera sensibile i risultati degli operatori della ristorazione in concessionecon conseguente continuo **calo strutturale della remuneratività dei gestori delle aree di servizio** (riduzione di circa 9 punti percentuali di risultato operativo nell'arco di 15 anni) e spostamento del risultato operativo da concessionario (Gestore Area di Servizio autostradale) a concedente (Gestore Rete Autostradale)
- A queste situazioni già critica si è aggiunta la **crisi sanitaria Covid-19**

Gli impatti della pandemia sul commercio sono destinati a perdurare, andando ad acuire una situazione già compromessa in maniera strutturale

- La **situazione macroeconomica è la peggiore dell'ultimo ventennio**:
 - il PIL non è mai tornato ai livelli del 2007 (PIL reale 2019 a -3,8% vs. 2007) e la pandemia ha generato un **brusco rallentamento nel 2020** (-8,9% vs. 2019). Le previsioni sono di lenta ripresa con un ritorno ai livelli del 2019 nel 2024 circa
 - i consumi hanno seguito la stessa traiettoria, ovvero una diminuzione costante rispetto al 2007 (2019 a -4,5% vs. 2017) con **battuta di arresto nel 2020** (-5,4% vs. 2019)
- Nonostante il crollo dei consumi c'è stato il **drastico cambiamento dello stile di vita degli italiani**: molto più tempo presso le proprie residenze e meno nei luoghi di lavoro / ricreativi, con conseguente calo della mobilità e degli spostamenti. Gli **effetti si sono rivelati particolarmente avversi per i settori legati ai consumi fuori casa** (ristorazione -36%, settore alberghiero -55% del volume di affari 2020 vs. 2019)
- Tra i **fattori che hanno guidato la riduzione dei consumi e della circolazione** ci sono le «**restrizioni alla mobilità**» e «**l'attenzione al contatto sociale**» che auspicabilmente rientreranno gradualmente in funzione dell'efficacia e rapidità della campagna vaccinale. Altri fattori sono invece destinati a **perdurare nel tempo**, determinando impatti significativi sulle attività commerciali anche negli anni a venire:
 - il **cambiamento del modo di lavorare** (smart working) sarà in parte strutturale (anche se di intensità minore che nel 2020) impattando i consumi fuori casa e la mobilità
 - l'**incertezza economica**, invece, avrà impatto di medio periodo, in linea con crollo della fiducia economica degli italiani (-30% ad aprile 2020 vs. gennaio 2019)
- Tale situazione avrà **ripercussioni sul business della ristorazione in concessione e sugli operatori, mettendo a rischio la sostenibilità del servizio offerto**, oltre che i posti di lavoro

Executive summary 2/3

Il settore dei servizi di ristorazione in autostrada sarà impattato nei prossimi anni

- La pandemia sta incidendo in maniera sostanziale nel canale autostradale, con diversi fenomeni che vanno ad aggravare la già esistente flessione strutturale. Il *driver* principale che guiderà le *performance* sarà il **calo del traffico**: la **combinazione** dello stesso con **lievi variazioni del tasso di conversione e scontrino medio comporterà una riduzione dei consumi di ~ - 35p.p. nel 2020** che (per effetto inflazione) diminuiranno gradualmente entro il 2025
 - **Traffico**: nell'ultimo decennio il canale autostradale ha registrato una diminuzione del traffico per km installato per effetto della competizione dell'alta velocità e degli aerei e il calo del numero di passeggeri per veicolo; tali fattori strutturali si agganceranno ad alcune conseguenze generate dall'emergenza pandemica, in particolare:
 - a) situazione macroeconomica nel medio periodo; b) restrizioni alla mobilità con impatti di breve periodo; c) all'accelerazione dell'adozione di soluzioni di **smart working** che comporterà una riduzione dei viaggi.L'impatto combinato dei fattori comporta un importante calo del traffico vs. 2019, livello che si prevede di raggiungere nuovamente solamente nel '28-'29
 - **Tasso di conversione**: si stima un calo del tasso di conversione legato prevalentemente a) alla **contingenza macroeconomica** che riduce la predisposizione degli italiani ai consumi fuori casa; b) al **calo strutturale da riduzione delle soste** per rifornimento carburante (causa differenziale costo del carburante e maggiore autonomia dei veicoli); c) al calo nel 2020 legato a **bassa propensione al contatto sociale** - ma con rientro a breve
 - **Spesa media**: si stima un calo della spesa media (a parità di tasso di conversione) legato a) **minore propensione ai consumi** a causa della recessione; b) **cambio di mix** accelerato dal Covid verso soluzioni **Grab&Go** con scontrino inferiore rispetto a soluzioni di consumo tradizionali

Il sistema contrattuale delle concessioni, già critico prima della pandemia, non è più sostenibile nel nuovo contesto

- I **contratti di concessione e affidamento** per la gestione delle aree di ristorazione autostradale presentano **corrispettivi fissi critici in periodi di crisi** (che ammontano a ~11,5%)
- In seguito alla pandemia, sono state negoziate "**soluzioni ponte**" con i **concessionari** che hanno consentito una **riduzione dei corrispettivi pagati nel 2020** le quali, tuttavia, non tengono conto della situazione di medio e lungo termine: **trend già in atto prima del Covid sono stati inaspriti dalla pandemia e rendono i contratti non economicamente sostenibili con un assetto contrattuale identico a quello pre - Covid**
- Con l'attuale struttura contrattuale ed i *trend* strutturali in corso, **per gli operatori delle aree di servizio autostradale non si prevede di raggiungere il Risultato Operativo Lordo di negozio conseguito nel 2019 nel corso dei prossimi 10 anni**

Executive summary 3/3

**Necessari
interventi
strutturali per
contenere gli
impatti sull'indotto
e continuare a
garantire il servizio
di continuità e
sicurezza degli
spostamenti e
trasporti**

Tutto ciò premesso, senza dubbio occorre urgentemente costruire una **visione sistemica condivisa dell'evoluzione del comparto, attesa a breve termine**, e definire la necessità di **supporto esterno**.

A tal fine sarebbe utile:

- **ridefinire le regole di mercato e i relativi impianti contrattuali** in modo da consentire il consolidamento di una **partnership di lungo termine** tra concedenti e concessionari con l'obiettivo primario di **massimizzare la quota di mercato** vs. fuori canale, mantenendo nel contempo un corretto bilanciamento della remuneratività del canale;
- rivedere la struttura contrattuale prevedendo una **condivisione sostenibile del risultato industriale del punto vendita** e dei relativi rischi. Deve essere **garantita la sostenibilità dei piani economico finanziari** delle aree di servizio ristoro intervenendo sulla **(i) durata delle concessioni** (oltre gli attuali 9/12 anni) e/o **(ii) sui costi fissi di gestione** (es. minimi garantiti, gestione servizi igienici, apertura H24 etc.);
- adeguare i bandi di gara al fine di disincentivare realmente le offerte economiche con rialzi eccessivi e non sostenibili e premiando le componenti tecnico / commerciali quali: **progetti architettonici, innovazione tecnologica, sostenibilità ambientale, qualità dei prodotti e servizi offerti** etc.;
- **evitare la proliferazione di differenti attività di ristorazione nelle singole aree di servizio** ovvero separare nettamente la gestione carburanti dalla gestione ristorazione in quanto rispondono a logiche di gestione e parametri economico / finanziari non sovrapponibili.

I servizi di ristorazione autostradali sono nevralgici per l'economia del Paese

I NUMERI CHIAVE AL 2019



~ 5.790

Km di autostrade



~ 84 Miliardi di Km percorsi di cui...

~ 20 da veicoli pesanti per...

~ 50% merce movimentata in Italia



~ 450*

Aree di servizio che offrono
ristoro ai viaggiatori



~ 7.500

Persone impiegate per le aree di
servizio autostradali di cui direttamente
(**~ 6.500**) e indirettamente (**~ 1.000**)

Note: (*) dato al 2021; Fonti: Aiscat; dati interni Aigrim; Istat; CNIT - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; Ministero dello Sviluppo Economico

Le dinamiche scaturite dal Covid sono state particolarmente avverse per i settori legati ai consumi fuori casa

Variazione mercato Retail a valore 2020 vs. 2019 per comparto (Variazione %)



Fonte: IRI (White-paper - Le nuove abitudini nella scelta dei canali di acquisto); Public release su dati GfK; Cosmetica Italia; FIPE; Federalberghi; SITA

Alcuni fattori generati dalla pandemia sono destinati a rientrare nel breve, altri hanno ripercussioni più strutturali e di lungo periodo

Limitazioni alla mobilità e attenzione ai contatti



Restrizioni di mobilità per limitare i contatti nei momenti di massima crisi pandemica e «stato di allerta» della popolazione ai contatti

Tutte le regioni italiane sono state in zona rossa / arancione / lockdown per almeno il 20% del 2020, con picchi del ~40% nel Nord Italia

Chiusure e limitazioni all'accesso a negozi e uffici



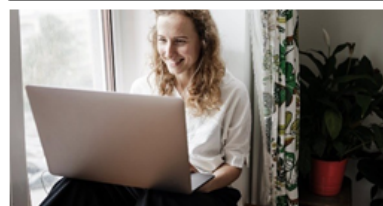
Chiusure forzate e limitazioni all'accesso ai negozi / uffici

Servizi di ristorazione con vincoli sul servizio al tavolo per diversi mesi

Chiusura forzata di negozi non legati a servizi di prima necessità

Limitazioni al numero di ingressi in contemporanea nei momenti di apertura degli esercizi

Cambio modalità di lavoro



Cambio forzato con impatti strutturali sul modo di lavorare

Circa 7 milioni di lavoratori hanno cambiato le abitudini lavorative spostandosi a lavorare parzialmente da casa durante il 2020. La nuova modalità diventerà in parte strutturale, anche se con minore intensità del 2020

Incertezza economica



La recessione economica derivante dalla pandemia ha innescato il pessimismo dei consumatori

Il 55% degli italiani non prevede un rientro alla situazione pre-Covid prima del 2023/2024 e una buona parte di essi è molto preoccupata della situazione occupazionale

FATTORI DI BREVE PERIODO

Fattori temporanei collegati all'emergenza sanitaria destinati a rientrare nel breve periodo



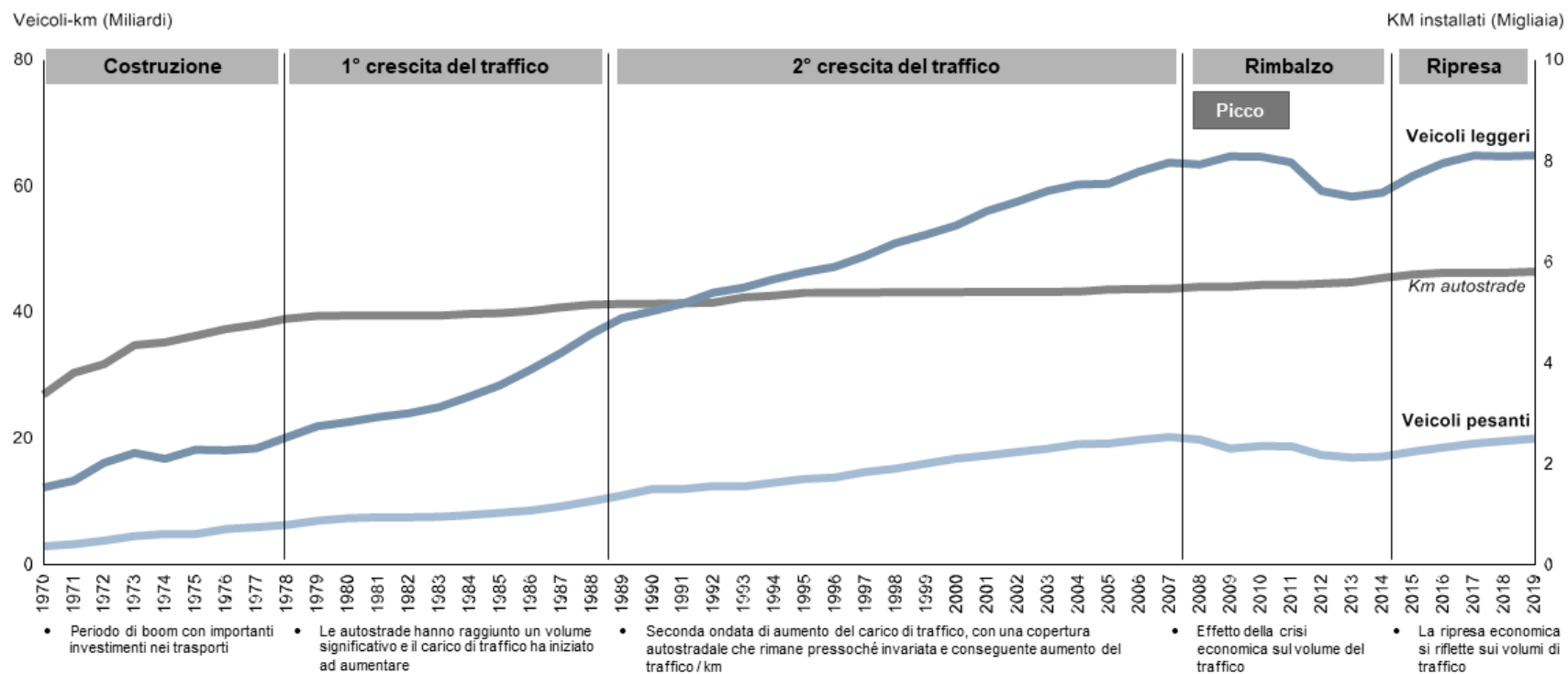
FATTORI DI MEDIO E LUNGO PERIODO

Fattori sociali ed economici con ripercussioni di medio e lungo periodo

Fonte: Report MIT; Nomisma-Ufficio studi Coop "2021, l'anno che verrà", Consumer survey Dicembre 2020; Apple Inc "Report sui trend della mobilità" aggiornati al 30 Aprile 2021

Il settore dei trasporti autostradali ha vissuto un forte sviluppo in passato, ma dalla fine degli anni 2000 la crescita si è fermata

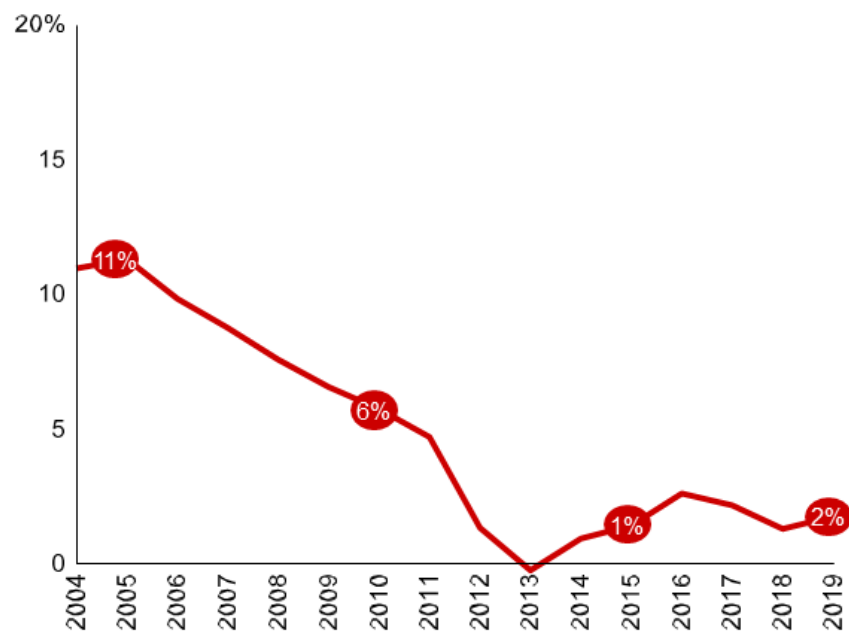
Totale traffico autostradale in Italia (Miliardi veicoli-km)



Note: Veicoli leggeri: motocicli e autoveicoli a due assi con altezza da terra, in corrispondenza dell'asse anteriore, inferiore a 1,30m; Veicoli pesanti: autoveicoli a due assi con altezza da terra, in corrispondenza dell'asse anteriore, superiore a 1,30m, autoveicoli a tre o più assi| Fonte: Aiscat

Il risultato operativo degli operatori della ristorazione autostradale è in costante compressione da anni

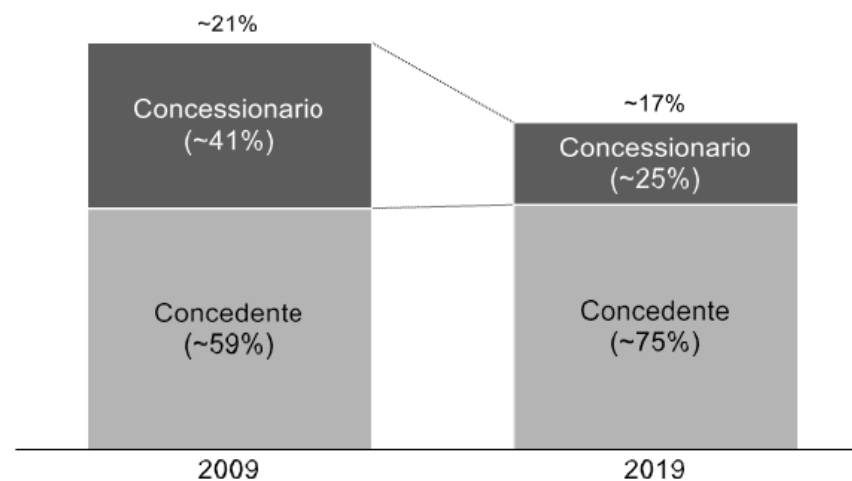
Risultato operativo gestori aree di servizio autostradale in diminuzione (Risultato Operativo/EBIT %)



Fonte: Dati interni Aigrim

Evoluzione composizione risultato operativo generato da un'area di servizio autostradali (pre-costi centrali)

Split tra Concedente (Gestore Rete Autostradale) e Concessionario (Gestore Area di Servizio autostradale)



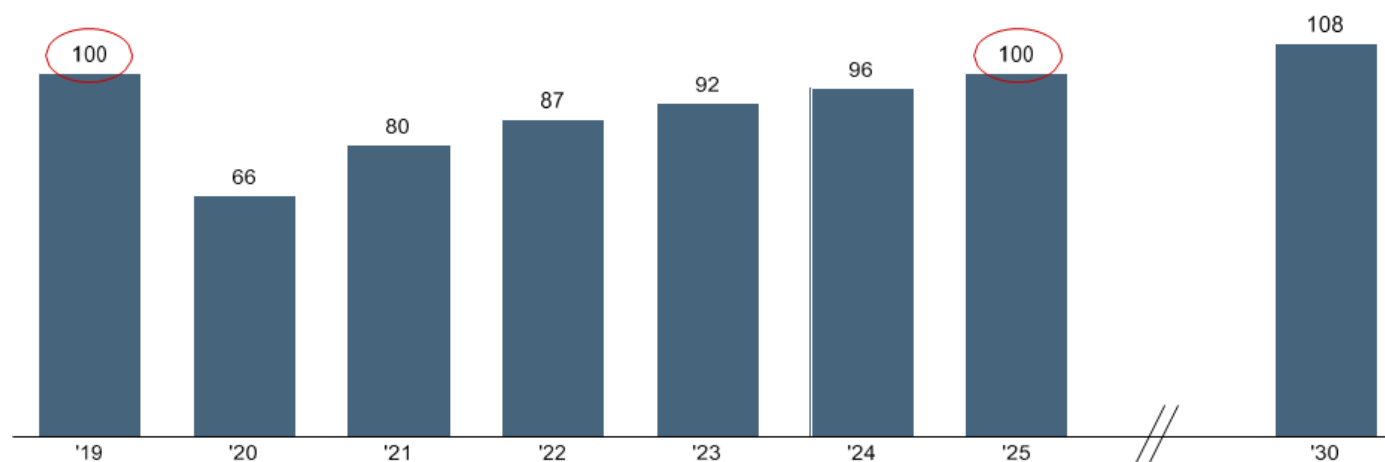
Il Covid sta impattando in maniera rilevante il canale autstradale, con fenomeni che si vanno ad aggiungere ad una già esistente flessione strutturale

	Traffico	Tasso di conversione	Spesa media
Contesto	• Calo nel lungo periodo del traffico per singolo Km installato a favore di altri mezzi di trasporto • Diversi fattori legati alla Pandemia che peggiorano ulteriormente l'evoluzione del traffico	• Moderato calo del tasso di conversione per minori esigenze di rifornimento, oltre che per impatti Covid legati all'attenzione al contatto e alla situazione macroeconomica	• Moderato calo dello scontrino medio (a parità di tasso di conversione) legato a cambio tipologia di consumi e situazione macroeconomica
Principali driver impattanti evoluzione	• Evoluzione Strutturale – Calo percorrenze: trascinalo calo storico delle percorrenze medie • Impatto Covid - Recessione post-Covid: impatto negativo legato ad evoluzione PIL • Impatto Covid - Restrizioni alla mobilità: forti vincoli alla mobilità previsti in diminuzione • Impatto Covid - Accelerazione smart working e virtual meeting: riduzione mobilità business per «nuova modalità di lavorare» • Impatto Covid - Rallentamento del turismo: crollo del turismo con previsione di graduale rientro alla normalità	• Evoluzione Strutturale – Moderato calo dei passeggeri medi per veicolo con impatto negativo sui fabbisogni di sosta e sullo scontrino medio • Strutturale – Moderato calo soste in area di servizio: riduzione delle soste indotte dalla necessità di rifornimento carburante • Impatto Covid - Riduzione propensione a momenti di contatto: riduzione soste per "ragioni di sicurezza" durante i periodi di pandemia • Impatto Covid - Maggiore attenzione ai consumi a fronte della recessione Covid: riduzione consumi fuori casa	• Impatto Covid – Moderato calo ticket medio (a parità di tasso di conversione) per cambio mix consumi: cambio del mix per graduale passaggio da soluzioni "consumo in loco / tavola" a soluzioni "grab & go / take away" • Impatto Covid - Maggiore attenzione ai consumi a fronte della recessione Covid: parziale riduzione consumi fuori casa, maggiore attenzione alla spesa

Si stima un recupero dell'impatto negativo del Covid entro il '25, per poi superare i valori '19 (solo per effetto inflazione)

/ STIME CON INFLAZIONE

Evoluzione fatturato delle aree di ristorazione autostradali (indice 100 anno 2019)



Indice traffico	100	73	86	92	94	95	96	100
Spesa per km/veicolo	100	92	93	95	97	101	104	108
Fatturato senza inflazione	100	66	79	85	88	90	93	93

Note: assunta inflazione di 1,5%

AIGRIM

I contratti di concessione e affidamento per la gestione delle aree di servizio autostradale presentano corrispettivi fissi elevati insostenibili in periodi di crisi

Struttura contratti di concessione / affidamento per gestione singole aree di ristorazione autostradali (2019)

FATTURATO NETTO IVA = INDICE 100 SU ANNO 2019

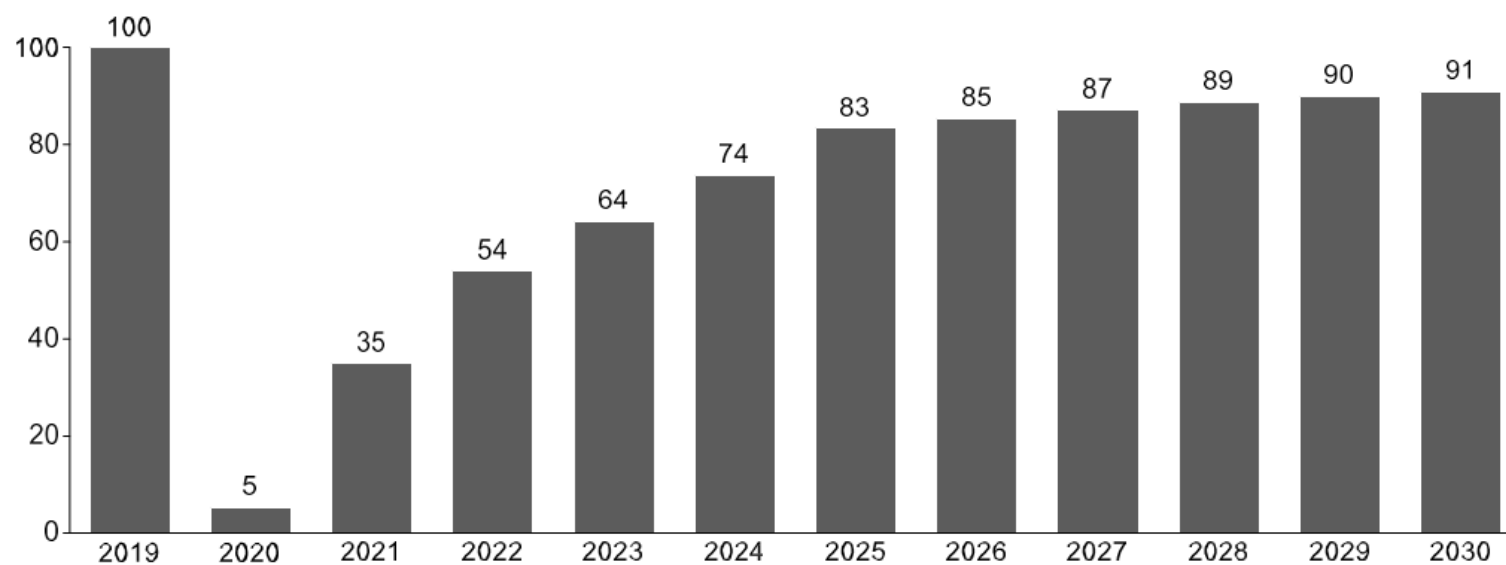
ROYALTIES ANNUE SU FATTURATO 2019 ~ 18,5 %		
CAPEX MEDIO ~ 5 %	PARTE FISSA ~ 11.5 %	PARTE VARIABILE ~ 7 %
Investimenti per sviluppo e manutenzione dell'area affidata (secondo specifiche contrattuali)	Corrispettivi Una Tantum	Corrispettivo Variabile su Fatturato (RIS)
~ 5,0 % (Incidenza annualizzata sulla durata del contratto)	Corrispettivo per costi sostenuti nel processo di affidamento	Aliquota percentuale sul totale del fatturato generato ~ 6,5 %
Media tra valori molto diversi, da <3% a molto maggiore di 5%	Corrispettivi Fissi Annuali	Corrispettivo Variabile su Fatturato Prodotti Complementari (PCO)
	Corrispettivo Fisso base d'asta	Aliquota percentuale sul fatturato dei prodotti complementari (es. lotterie, biglietti) ~ 0,3 %
	Annuale oggetto di offerte al rialzo dalla base d'asta ~ 8,5 %	Corrispettivo Variabile Rilevazione e Controllo (REC)
	Corrispettivo Fisso MAN	Aliquota percentuale sul fatturato a fronte delle attività di rilevazione e controllo da parte dell'affidatario ~ 0,1 %
	Annuale per manutenzione e opere di interesse generale ~ 1 %	Corrispettivo Variabile Altro
	Altri corrispettivi fissi / servizi igienici	Aliquota percentuale sul fatturato generato a fronte di determinate attività condivise (es. co-marketing) ~ 0,1 %
	Pulizia e manutenzione servizi igienici + altri costi ~ 1,8 %	

Con l'attuale struttura contrattuale ed i trend strutturali in corso, non si prevede di raggiungere i risultati pre-Covid nel periodo temporale 2021-2030

/ STIME CON INFLAZIONE

Evoluzione Risultato Operativo Lordo di negozio pre-ammortamenti (% , 2019-2030)

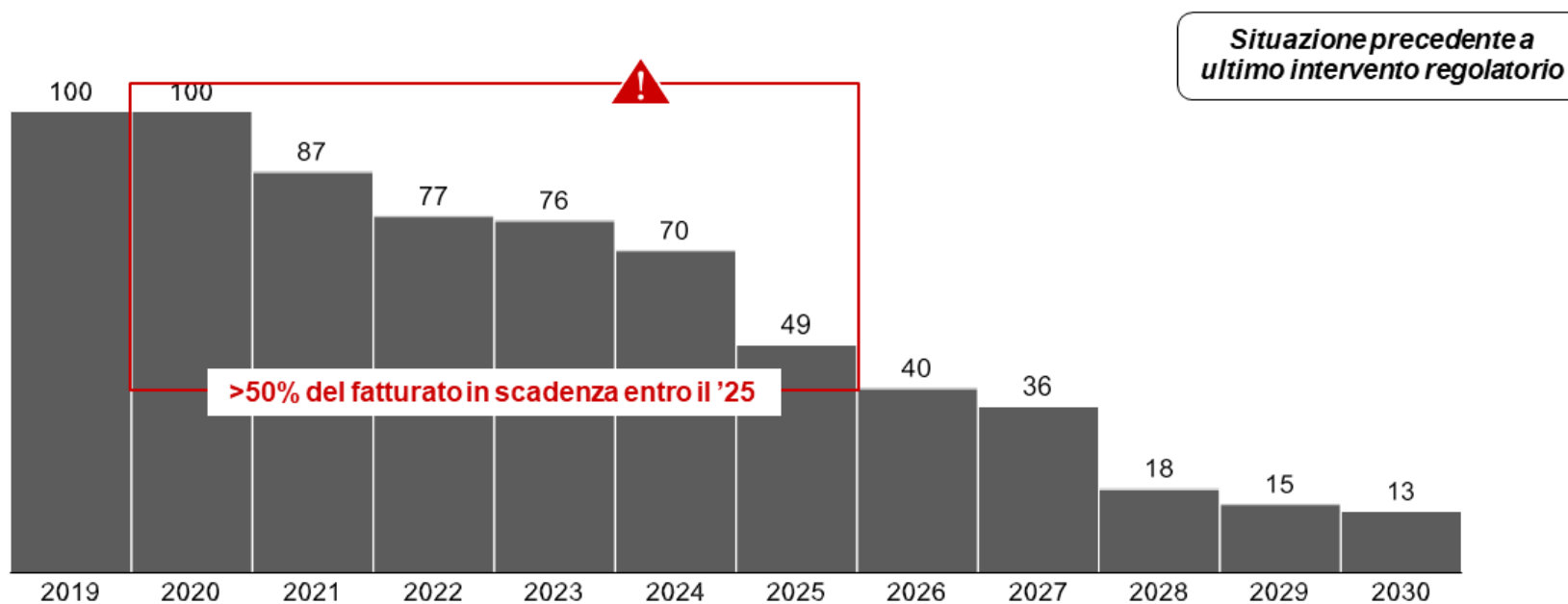
Risultato Operativo Lordo di negozio pre-ammortamenti, base 100 su 2019



Note: assunta inflazione di 1,5%
Fonte: Dati interni AIGRIM

>50% del fatturato scade entro il '25, prima di un ritorno alla normalità post-Covid e con poco tempo per azioni a sostegno di fatturato e investimenti

% del Fatturato 2019 in vigore nei diversi anni, base 100 su 2019



Fonte: Dati interni AIGRIM

AIGRIM

Azioni per garantire la sostenibilità del business (e quindi del servizio) nel breve e nel medio termine



Costruire una **visione sistemica condivisa dell'evoluzione attesa a breve termine del comparto** e definire la necessità di **supporto esterno**

PROPOSTE



Ridefinire le regole di mercato e i relativi impianti contrattuali in modo da consentire il consolidamento di una **partnership di lungo termine** tra Concedenti e Concessionari con l'obiettivo primario di **massimizzare la quota di mercato** vs. fuori canale, mantenendo nel contempo un corretto bilanciamento della profittabilità di canale



Rivedere pertanto la struttura contrattuale prevedendo una **condivisione sostenibile del risultato industriale del punto vendita** e dei relativi rischi. Deve essere **garantita la sostenibilità dei piani economico finanziari** delle aree di servizio ristoro intervenendo sulla **(i) durata delle concessioni** (oltre gli attuali 9/12 anni) e/o **(i) sui costi fissi di gestione** (es. minimi garantiti, gestione servizi igienici, apertura H24 etc.)



Evitare la proliferazione di differenti attività di ristorazione nelle singole aree di servizio ovvero separare nettamente la gestione carburanti dalla gestione ristorazione in quanto rispondono a logiche di gestione e parametri economico / finanziari non sovrapponibili



Adeguare i bandi di gara al fine di disincentivare realmente le offerte economiche con rialzi eccessivi e non sostenibili e premiando le componenti tecnico / commerciali quali: **progetti architettonici, innovazione tecnologica, sostenibilità ambientale, qualità dei prodotti e servizi offerti** etc.