

Osservazioni e proposte di Autogrill Italia S.p.A. al documento di consultazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti Delibera n. 174/2021 Misure per la definizione dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera g) del d.l. 201/2011.

Misura	Punto	Testo da modificare/Integrare	Testo modificato/integrato	Breve nota delle motivazioni
4	Punto 1 lettera e)	“..... prevedendo per l'utente tariffe eque e trasparenti, nonché sistemi che consentano il pagamento immediato, senza registrazione preventiva e senza dover stipulare contratti.”	Si propone di aggiungere la parte evidenziata in grassetto. “..... <i>prevedendo per l'utente tariffe eque e trasparenti, nonché sistemi che consentano il pagamento immediato, senza registrazione preventiva e senza dover stipulare contratti.</i> Il posizionamento dei punti di ricarica dovrà in ogni caso assicurare la pronta fruizione delle attività di bar e ristoro da parte degli automobilisti in sosta per la ricarica ”	Il posizionamento delle postazioni di ricarica non deve essere effettuato pregiudicando le attività di ristorazione.
Misura	Punto	Testo da modificare/Integrare	Testo modificato/integrato	Breve nota delle motivazioni
4	Punto 1 lettera f)	“ <i>le attività commerciali e ristorative sono offerte tutti i giorni dell'anno, assicurando la coesistenza di una pluralità di operatori e prevedendo...</i> ”	Si propone di riformulare come segue: “ <i>le attività commerciali e ristorative sono offerte tutti i giorni dell'anno, prevedendo...</i> ”	La misura in questione, in assenza di modifiche, porterebbe a ridondanze di offerta nella stessa area di servizio. Sarebbe difficilmente realizzabile per limiti dimensionali e strutturali, non genererebbe domanda incrementale significativa e, in ultima analisi, creerebbe inefficienze a detrimento della sostenibilità delle gestioni. Non aggiungerebbe valore, sul lato della concorrenza per il mercato , dato il già elevato grado di contendibilità di quest'ultimo. Non avvantaggerebbe il consumatore su cui verrebbero scaricate le inefficienze di gestione sotto forma di incremento prezzi. La concorrenza nel

Osservazioni e proposte di Autogrill Italia S.p.A. al documento di consultazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti Delibera n. 174/2021 Misure per la definizione dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera g) del d.l. 201/2011.

				mercato è già ampiamente assicurata dall'alta densità delle aree di servizio di classe 1 nelle relative aree geografiche e dalla sostituibilità, di ciascuna di esse con tutte le altre aree di servizio presenti nel raggio di 100/150 km così come costantemente affermato dall'Autorità garante per la concorrenza ed il mercato (cfr. AGCM, provv. 8090/2000 e altri). La misura inoltre comporterebbe costi incrementali importanti per la necessità di reperire spazi aggiuntivi e contribuirebbe a ridurre ulteriormente gli spazi disponibili per l'installazione di punti di ricarica. Da ultimo si evidenzia che la misura introdurrebbe un'ingiustificata disparità di trattamento con l'attività Oil per la quale è contemplata la presenza di un solo operatore.
Misura	Punto	Testo da modificare/Integrare	Testo modificato/integrato	Breve nota delle motivazioni
Misura 4	Punti 2 e 3 lettera e)	<i>"..... prevedendo per l'utente tariffe eque e trasparenti, nonché sistemi che consentano il pagamento immediato, senza registrazione preventiva e senza dover stipulare contratti."</i>	Si propone di aggiungere la parte evidenziata in grassetto. <i>"..... prevedendo per l'utente tariffe eque e trasparenti, nonché sistemi che consentano il pagamento immediato, senza registrazione preventiva e senza dover stipulare contratti. Il posizionamento dei punti di ricarica dovrà in ogni caso assicurare la pronta fruizione</i>	Il posizionamento delle postazioni di ricarica non deve essere effettuato pregiudicando le attività di ristorazione

Osservazioni e proposte di Autogrill Italia S.p.A. al documento di consultazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti Delibera n. 174/2021 Misure per la definizione dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera g) del d.l. 201/2011.

			<i>delle attività di bar e ristoro da parte degli automobilisti in sosta per la ricarica'</i>	
Misura 5	Punto 1 lettera b)	<i>"b) almeno due affidamenti ("ristoro") che includano le attività commerciali e ristorative e la gestione dei servizi igienici collettivi"</i>	Si propone di riformulare come segue: "b) un affidamento ("ristoro") che includa le attività commerciali e ristorative e la gestione dei servizi igienici collettivi"	Vedi nota alla misura 4.1 lettera f)

Osservazioni e proposte di Autogrill Italia S.p.A. al documento di consultazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti Delibera n. 174/2021 Misure per la definizione dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera g) del d.l. 201/2011.

Misura	Punto	Testo da modificare/Integrare	Testo modificato/integrato	Breve nota delle motivazioni
Misura 5	Punto 2 ultimo capoverso lettera i)	<p><i>“In casi particolari,, al fine di assicurare la sostenibilità delle gestioni in sub concessione, previa approvazione del Concedente e adeguata motivazione nella relazione di affidamento di cui alla Misura 9.2, il CA può disporre:</i></p> <p><i>i) un affidamento unitario (“oil+ristoro”) che comprenda i servizi di cui alle precedenti lettere a) e b)”</i></p>	<p>Riformulare come segue:</p> <p><i>“In casi particolari, al fine di assicurare la sostenibilità delle gestioni in sub concessione, previa approvazione del Concedente e adeguata motivazione nella relazione di affidamento di cui alla Misura 9.2, il CA può disporre un affidamento unitario (“oil+ristoro”) che comprenda i servizi di cui alle precedenti lettere a) e b). 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 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”</i></p>	<p>La proposta di modifica è finalizzata a garantire parità di trattamento a tutti gli operatori oil e non oil assicurando un accesso al mercato equo e non discriminatorio.</p>

Osservazioni e proposte di Autogrill Italia S.p.A. al documento di consultazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti Delibera n. 174/2021 Misure per la definizione dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera g) del d.l. 201/2011.

Misura	Punto	Testo da modificare/Integrare	Testo modificato/integrato	Breve nota delle motivazioni
Misura 5	Punto 2 ultimo capoverso lettera ii)	<p>“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 fronte all'altra su direzioni opposte e/ o più aree di servizio collocate sulla medesima tratta autostradale”</p>	<p>Si propone l'eliminazione della presente misura. In subordine, si propone che anche la presente misura venga integrata come da proposta alla misura 5.2, lettera i).</p>	<p>La ratio della soluzione – quella di assicurare la sostenibilità delle gestioni – appare discutibile. Infatti, lato ricavi non si rinvergono giustificazioni che portino a presumere un incremento: non per le coppie contrapposte né per quelle sulla stessa corsia di marcia. Lato costi non sussistono leve di efficienza nei servizi di ristoro fra aree contrapposte né fra aree sulla stessa stretta tratta. Questa soluzione è sempre stata storicamente sperimentata per “accorpate” aree profittevoli con aree in perdita. L'obiettivo di garantire una gestione ad aree in perdita non dovrebbe essere perseguito diluendo il risultato economico degli operatori. Tale obiettivo può essere raggiunto o attraverso la chiusura delle aree in perdita, se situate su tratte adeguatamente servite, o riconoscendo, la prevalenza della componente di servizio pubblico che andrà remunerata al gestore.</p>

Osservazioni e proposte di Autogrill Italia S.p.A. al documento di consultazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti Delibera n. 174/2021 Misure per la definizione dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera g) del d.l. 201/2011.

Misura	Punto	Testo da modificare/Integrare	Testo modificato/integrato	Breve nota delle motivazioni
Misura 5	Punto 4	<p><i>“Nell’ambito degli affidamenti oil, l’esercizio dell’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 sub concessionari operanti nelle attività in regime di concorrenza nella medesima area di servizio”</i></p>	<p>Si propone di riformulare come segue. “Al fine di garantire la sostenibilità delle gestioni in sub concessione “oil” e “ristoro” nella stessa area di servizio, nella pianificazione delle gare il CA tiene conto di tale circostanza prevedendo di norma l’attività cd. “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. <i>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</i></p>	<p>Rispetto a tale misura valgono le considerazioni già svolte con riferimento alla Misura 4.1, lettera f). La normativa di riferimento è stata introdotta nella stagione di massima estensione delle politiche di liberalizzazione dei mercati (attuata dal governo Monti) tenendo presente la situazione dei gestori <i>oil</i> operanti sulla rete stradale ordinaria e quindi in mercati aperti : l’offerta commerciale, così ampliata, è facoltativa ed entra in concorrenza con altre offerte commerciali e di servizi di ristorazione (e di altro genere), esistenti nello stesso mercato geografico. La situazione è completamente diversa per gli impianti di distribuzione carburanti presenti nella rete autostradale. Qui, infatti, l’esercizio dell’attività è soggetto a principi diversi, con i quali le norme in questione devono essere coordinate: a) i servizi offerti nelle aree autostradali sono svolti in un mercato protetto, nel quale operano imprese titolari di diritti speciali, acquisiti all’esito di</p>

Osservazioni e proposte di Autogrill Italia S.p.A. al documento di consultazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti Delibera n. 174/2021 Misure per la definizione dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera g) del d.l. 201/2011.

			<p><i>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 determinazione dei corrispettivi relativi alle corrispondenti attività ristoro nella medesima area".</i></p>	<p>procedure competitive organizzate dal CA; b)i servizi offerti nelle aree autostradali presentano caratteristiche di servizio di interesse economico generale, con vincoli di offerta (orari, assortimento, ecc.), che non sono presenti nell'attività svolta sulla rete stradale ordinaria.</p> <p>Di ciò il legislatore è stato consapevole, sicché, per le attività autostradali "sottopensilina" ha precisato: <i>"In ogni caso sono fatti salvi... i vincoli connessi con procedure competitive in aree autostradali in concessione espletate secondo gli schemi stabiliti dall'Autorità di regolazione dei trasporti"</i>.</p> <p><u>Gli schemi ART sulle procedure competitive per le subconcessioni autostradali, dovranno dunque stabilire "vincoli" relativi all'esercizio delle attività "sottopensilina" nelle aree di servizio,</u> che dovranno tradursi in apposite clausole dei documenti di gara.</p> <p>La citata misura 5.4 precisa che, nell'ambito degli affidamenti <i>oil</i>, l'esercizio delle attività di "sottopensilina" è <u>sempre</u> ammesso. Ad avviso della scrivente Società, questa previsione dovrebbe essere</p>
--	--	--	---	---

Osservazioni e proposte di Autogrill Italia S.p.A. al documento di consultazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti Delibera n. 174/2021 Misure per la definizione dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera g) del d.l. 201/2011.

			<p>opportunamente riesaminata. Non può escludersi infatti che, in alcune aree, vi siano limiti di carattere logistico o economico che rendono tecnicamente inattuabile, o comunque inopportuno, l'avvio di attività di ristoro e commerciali "sottopensilina" in concorrenza con quelle dell'affidatario del servizio ristoro.</p> <p>Il documento in consultazione è lacunoso su altri aspetti essenziali.</p> <p>La prima questione attiene all'obbligo di selezionare i soggetti che svolgono "attività commerciali e ristorative nelle aree di servizio delle reti autostradali" mediante procedure competitive, sancito dall'art. 11, comma 5-ter, l. 498/1992.</p> <p>Ciò richiede che, nei documenti di gara, la previsione di servizi "sottopensilina" sia chiaramente specificata, sia sul piano oggettivo (quali servizi di ristoro e commerciali sono previsti e con obblighi analoghi a quelli di ristoro in senso proprio – 24 ha e 365 gg) sia sul piano soggettivo (se tali servizi saranno forniti direttamente dal titolare dell'impianto di distribuzione o da soggetti terzi, legati da rapporti di associazione temporanea d'impresе e con altre</p>
--	--	--	--

Osservazioni e proposte di Autogrill Italia S.p.A. al documento di consultazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti Delibera n. 174/2021 Misure per la definizione dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera g) del d.l. 201/2011.

				<p>formule contrattuali). In proposito, dovrebbe essere opportunamente ripresa, ad avviso della scrivente Società, la previsione dell'Atto di indirizzo MISE-MIT del 29.03.2013, secondo cui <i>“Al fine di consentire una ottimale gestione dell'area, è rimessa alla potestà programmatica del concessionario autostradale la facoltà, in sede di bando del servizio oil, di escludere l'esercizio di tale attività di ristorazione e l'offerta di alimenti e bevande non in modalità self service e di definire l'area totale destinata a servizi accessori e collaterali [...]”</i>¹. Su questi punti, le attuali previsioni del documento di consultazione sono troppo generiche. Il citato § 5.4. si limita a prevedere che, “in caso di affidamento separato oil e ristoro (i.e. nei casi in cui è previsto il “sottopensilina”), <i>“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”</i>. Tali indicazioni di principio sono certamente condivisibili. Esse appaiono però troppo generiche e</p>
--	--	--	--	--

¹ MISE-MIT, *Individuazione di criteri per l'affidamento dei servizi di distribuzione carbolubrificanti e delle attività commerciali e ristorative nelle aree di servizio delle reti autostradali*, 29 marzo 2013, p. 4, lettera e).

Osservazioni e proposte di Autogrill Italia S.p.A. al documento di consultazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti Delibera n. 174/2021 Misure per la definizione dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera g) del d.l. 201/2011.

				<p>attribuiscono eccessiva discrezionalità al CA. In proposito, si richiamano le previsioni dell'Atto di indirizzo MISE-MIT del 29.03.2013, le quali, sul punto, erano più precise: <i>“Per le aree nelle quali il gestore oil preveda la vendita di prodotti c.d. sottopensilina, servizi previsti dalla legge 27/2012, dovranno essere dettagliatamente specificate nel bando di gara le categorie merceologiche da includere”</i>.</p> <p>Inoltre l'atto di indirizzo MISE-MIT del 2015, prendendo atto della sovrapposizione fra le attività, del disallineamento delle scadenze degli affidamenti ristoro, da un lato, e oil, dall'altro, nonché degli impatti negativi del sottopensilina sulle attività ristoro, prevedeva una compensazione sotto forma di riduzione dei corrispettivi dovuti dagli SC ristoro, nel caso di attivazione delle attività sottopensilina da parte dell'operatore oil.</p> <p>Dovrà essere altresì specificato che il progetto di servizi “sottopensilina”, ove ammessi, dovrà costituire parte integrante dell'offerta tecnica valutata dalla commissione di gara, con esclusione della possibilità che servizi commerciali e di ristoro siano forniti da un affidatario</p>
--	--	--	--	--

Osservazioni e proposte di Autogrill Italia S.p.A. al documento di consultazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti Delibera n. 174/2021 Misure per la definizione dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera g) del d.l. 201/2011.

				<p>selezionato solo in base ad un'offerta tecnica relativa al solo servizio <i>oil</i> e con criteri di accesso alla gara non discriminatori fra i due settori (oil e non oil) .</p> <p>Dovranno inoltre essere previsti criteri di trasparenza e di allocazione dei costi comuni e degli obblighi di servizio pubblico differenziali, cui i concessionari debbono improntare nei bandi, al fine di assicurare un'effettiva concorrenza all'interno delle aree di servizio.</p> <p>A parte ciò, un altro punto necessariamente da chiarire è che, nelle aree di servizio autostradali, il servizio "sottopensilina", ove ammesso, dovrà essere soggetto ad obblighi di gestione, come qualsiasi altra attività oggetto di sub concessione (h 24, 365 giorni, con servizi igienici adeguati). Non potrà costituire, dunque, un'attività facoltativa, suscettibile di essere avviata o meno (o ampliata o ridotta) in qualsiasi momento, a discrezione del gestore.</p> <p>Una simile incertezza sulla struttura dell'offerta di servizi <i>non oil</i> in una certa area non è tollerabile. Tale incertezza dovrebbe essere eliminata perché costringe l'operatore</p>
--	--	--	--	---

Osservazioni e proposte di Autogrill Italia S.p.A. al documento di consultazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti Delibera n. 174/2021 Misure per la definizione dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera g) del d.l. 201/2011.

				<p>del settore ristoro a presentare un'offerta senza conoscere in anticipo la struttura complessiva dell'offerta di cibi e bevande che si avrà nell'area per cui va a concorrere. Ciò impone un'alea a carico (esclusivo) degli affidatari <i>non oil</i>, così impedendo lo svolgimento di una corretta concorrenza. Tutte queste previsioni dovrebbero essere opportunamente riprese nel documento finale di codesta Autorità. In ogni caso, dovrà essere chiarito che l'ammissione del "sottopensilina" nella modalità bar o, a maggior ragione, ristorante dovrà essere attentamente ponderata dai CA, avendo riguardo alla sostenibilità delle attività già presenti su ciascuna area di servizio. Per tale ragione, al fine di garantire la sostenibilità delle gestioni di ristoro, in caso di affidamenti separati "oil" e "ristoro" nella stessa area di servizio, nella pianificazione delle gare il concessionario autostradale dovrebbe di norma prevedere attività sottopensilina nella sola <u>modalità "market"</u>. Solo in casi particolari - ove la sostenibilità delle gestioni non sia pregiudicata e non vi sia impatto negativo sulla redditività di affidamenti di ristoro</p>
--	--	--	--	---

Osservazioni e proposte di Autogrill Italia S.p.A. al documento di consultazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti Delibera n. 174/2021 Misure per la definizione dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera g) del d.l. 201/2011.

				<p>preesistenti nella stessa area di servizio - previa approvazione del concedente e adeguata motivazione nella Relazione di affidamento di cui alla misura 9.2, il concessionario autostradale potrà prevedere anche l'attività sottopeninsula 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.</p>
--	--	--	--	--

Misura	Punto	Testo da modificare/Integrare	Testo modificato/integrato	Breve nota delle motivazioni
Misura 7	Punto 2	<i>"La durata dell'affidamento è di norma stabilita dal CA in anni 5;"</i>	<p>Si propone di modificare come segue.</p> <p><i>"La durata dell'affidamento è di norma stabilita dal CA in anni 9;"</i></p>	<p>La modifica proposta tende a ripristinare la durata minima di 9 anni attualmente prevista dal decreto interministeriale MIT_MISE del 7 agosto 2015. La durata minima di 5 anni indicata come "normale" nella misura è in realtà inadeguata in conseguenza dell'elevato livello di investimenti mediamente richiesto, considerata anche la vetustà della rete. Da una durata eccessivamente breve scaturirebbero oneri di subentro particolarmente elevati. Tali oneri, se sostenuti dagli SC, genererebbero passaggi a debito da un affidamento all'altro, con impatti negativi sui flussi di cassa degli operatori uscenti, che hanno anticipato investimenti, ed un effetto "barriera" per gli operatori entranti. Il vincolo scaturente dalla necessità di sostenere oneri elevati si tradurrebbe in ultima analisi in una limitazione anche della capacità di innovazione. Le offerte tecniche presentate in gara sconterebbero senz'altro la necessità</p>

Osservazioni e proposte di Autogrill Italia S.p.A. al documento di consultazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti Delibera n. 174/2021 Misure per la definizione dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera g) del d.l. 201/2011.

				di rispettare i vincoli dati dall'obbligo di "subentrare" in investimenti altrui.
--	--	--	--	---

Misura	Punto	Testo da modificare/Integrare	Testo modificato/integrato	Breve nota delle motivazioni
Misura 11		Non presente	<p>Sarebbe opportuno che l'Autorità estendesse al caso di specie le prescrizioni stabilite per altre concessioni.</p> <p>a) Obbligo per il concessionario autostradale di indicare fra i documenti di gara (il fatturato annuo di riferimento di cui alla misura 12.4(b) già citata e le previsioni annue di <u>traffico</u> per tutta la durata dell'affidamento.</p> <p>b) Obbligo per i concorrenti di presentare fra l'altro, il fatturato atteso, sempre distinto per anno, ai fini dell'allocazione dei rischi;</p> <p>c) In tal modo la parziale copertura dal rischio non riguarderebbe l'eventuale caduta del fatturato in sé (che potrebbe essere causata da inefficienza dell'operatore), bensì quella che si accompagnasse a riduzioni, di traffico autostradale rispetto alle previsioni poste a base di gara.</p> <p>d) Monitoraggio (bi-triennale) delle variazioni di traffico.</p>	<p>Da segnalare che, così impostato, l'atto di regolazione porterebbe ad allocazione dei rischi asimmetrica poiché ai SC è accollato il rischio di perdite mentre al concedente il solo rischio di minori guadagni, posto che i costi da esso sostenuti sarebbero comunque coperti dalla componente fissa secondo l'impostazione proposta.</p> <p>Sempre sul terreno dell'allocazione dei rischi, diversamente dalla disciplina di altre concessioni di competenza dell'Autorità, nel caso di specie non vi è richiamo alcuno alla periodica verifica del mantenimento dell'equilibrio economico e finanziario dei subconcessionari</p>

Misura	Punto	Testo da modificare/Integrare	Testo modificato/integrato	Breve nota delle motivazioni
Misura 12	Punto 3	A tale fine, il livello del corrispettivo è correlato: a) al costo di gestione operativa della porzione di	Si propone di modificare come segue. “A tale fine, il livello del corrispettivo è correlato al beneficio ottenuto dal SC	La previsione di una componente fissa, ancorché orientata ai costi di gestione operativa dei CA (dovrebbero peraltro

		<p>infrastruttura autostradale afferente al singolo affidamento e non direttamente affidata al SC;</p> <p>b) 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 e tenuto conto, in correlazione agli investimenti necessari per lo svolgimento dell'attività del SC medesimo, di eventuali finanziamenti pubblici, per i quali il CA e il SC sono tenuti a fornire all'Autorità adeguata rendicontazione”</p>	<p>per lo sfruttamento a fini commerciali dell'accesso all'infrastruttura autostradale e del demanio pubblico assegnato, in base alla sostenibilità dell'attività oggetto di affidamento e della remunerazione del capitale investito dai SC, tenuto conto di eventuali finanziamenti pubblici, per i quali il CA e il SC sono tenuti a fornire all'Autorità adeguata rendicontazione”</p>	<p>essere legittimamente accollati ai SC <u>solo nella misura in cui non siano già coperti dai pedaggi autostradali</u>, ché altrimenti si determinerebbe un <i>double counting</i> a favore dei CA) è asimmetrica:</p> <p>a) di fatto il corrispettivo minimo è <u>garantito poiché</u> – diversamente dagli introiti dei subconcessionari - la copertura dei costi di pertinenza del gestore autostradale è assicurata indipendentemente dalla dinamica del traffico, cosicché il rischio di calo dello stesso è posto interamente a carico degli affidatari;</p> <p>b) manca una completa descrizione degli obblighi di servizio pubblico in capo ai subconcessionari.</p> <p>Coerentemente con quanto stabilito nella misura 12.4 i corrispettivi non dovrebbero prevedere quantitativi minimi garantiti.</p> <p>Quanto alla componente variabile, si segnala che sarebbe arduo ricorrere a benchmark locativi comparabili, considerata la specificità della localizzazione delle aree e tanto più tenuto conto della varietà dell'offerta dei servizi commerciali e di ristoro (dunque pluralità di benchmark), tale da richiedere esercizi di ponderazione di estrema complessità e con risultati in definitiva scarsamente significativi. Restano inoltre interrogativi quali: valori locativi calcolati su</p>
--	--	---	---	--

Osservazioni e proposte di Autogrill Italia S.p.A. al documento di consultazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti Delibera n. 174/2021 Misure per la definizione dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera g) del d.l. 201/2011.

			<p>basi reddituali? con analoghe destinazioni di uso? anche su base territoriale?</p> <p>In conclusione, si tratta di un esercizio che si presterebbe ad ampi spazi di discrezionalità da parte del concessionario autostradale, tanto più considerata la complessità delle verifiche di congruità in capo all'Autorità.</p> <p>Su un piano più generale, la premessa è che il corrispettivo variabile rappresenta a tutti gli effetti una royalty.</p> <p>La modalità più comune di applicazione del sistema delle royalties è la loro commisurazione al fatturato dell'affidatario: più comune in quanto più semplice da rilevare e che meno si presta a distorsioni dovute a inefficienze del subconcessionario su lato dei costi.</p> <p>Tuttavia, la sua ratio sta nella <u>compartecipazione ai profitti</u> da parte del concedente. Infatti, nella contrattazione fra le parti la disponibilità a pagare dell'una non è in funzione delle aspettative di ricavo ma di guadagno. Ne segue che la commisurazione al fatturato ha un senso solo se questo può essere considerato proxy attendibile dei profitti di un operatore mediamente efficiente.</p> <p>Ne consegue che è essenziale che il livello base delle royalties sia assoggettato a verifiche di congruità che non possono essere lasciate "al mercato" ma che <u>andrebbero</u></p>
--	--	--	---

Osservazioni e proposte di Autogrill Italia S.p.A. al documento di consultazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti Delibera n. 174/2021 Misure per la definizione dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera g) del d.l. 201/2011.

				effettuate dal regolatore stimando – a seconda della tipologia degli affidamenti e degli impegni (in particolare di moderazione dei prezzi) imposti ai partecipanti – la correlazione fra fatturato e redditività di operatori mediamente efficienti.
--	--	--	--	---

Misura	Punto	Testo da modificare/Integrare	Testo modificato/integrato	Breve nota delle motivazioni
Misura 12	Punto 4	<p>“ 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 componenti:</p> <p>a)una componente fissa stabilita dal CA:</p> <p>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 <u>non</u> direttamente affidata al SC, come definiti dal CA sulla base delle attività effettivamente svolte e dei rispettivi prezzi di riferimento a livello territoriale;</p> <p>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.</p> <p>Tale componente è fissata a base di gara dal CA medesimo e</p>	<p>Si propone di modificare come segue.</p> <p>“ 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:</p> <p>i)una componente variabile annua, stabilita dal CA secondo principi di ragionevolezza e proporzionalità, sulla base della stima dei benefici di cui alla Misura <u>12.3</u>, lettera <u>b</u>), 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 incrementalmente rispetto ai volumi di erogazione/fatturato ragionevolmente stimati ex ante dal medesimo CA;</p> <p>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.</p> <p>Tale componente è fissata a base di gara dal CA</p>	<p>Vedi commento alla precedente misura. La proposta di modifica, oltre a coordinare il Punto 4, con le proposte di modifica del punto 3, si pone l'obiettivo di introdurre una definizione più puntuale degli oneri di servizio pubblico e delle modalità di determinazione degli stessi da parte dei CA.</p>

Osservazioni e proposte di Autogrill Italia S.p.A. al documento di consultazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti Delibera n. 174/2021 Misure per la definizione dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera g) del d.l. 201/2011.

	<p>non può essere oggetto di offerta al rialzo da parte dei partecipanti alla gara.</p> <p>b) una componente variabile annua, stabilita dal CA secondo principi di ragionevolezza e proporzionalità, sulla base della stima dei benefici di cui alla Misura <u>12.3</u>, lettera <u>b)</u>, 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;</p> <p>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. 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. ”</p>	<p><i>medesimo, non può prevedere quantitativi minimi garantiti e può essere oggetto di offerta al rialzo da parte dei partecipanti alla gara.</i></p> <p><i>Costituiscono oneri di servizio pubblico – che i CA determinano per ciascun affidamento, previa approvazione del Concedente e adeguata motivazione nella Relazione di affidamento di cui alla Misura 9.2., tutti gli extracosti che gli SC eviterebbero nell'esercizio di un'attività commerciale svolta non in regime di concessione, quali, a titolo esemplificativo, i costi di realizzazione, manutenzione e pulizia dei servizi igienici, per la quota parte di utilizzo eccedente l'utilizzo da parte della clientela delle attività commerciali, i costi operativi relativi alle aperture notturne e nei momenti di bassa stagionalità ”</i></p>	
--	--	--	--

Misura	Punto	Testo da modificare/Integrare	Testo modificato/integrato	Breve nota delle motivazioni
Misura 13	Punto 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 basati sulla moderazione dei prezzi del servizio ristoro, di cui alla Misura 14, attribuendo la quota maggioritaria del relativo punteggio ai criteri di cui alle Misure 14.6 e 14.6”	Si propone l’eliminazione della Misura 13.7.	Si rimanda alla nota della Misura 14.

Osservazioni e proposte di Autogrill Italia S.p.A. al documento di consultazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti Delibera n. 174/2021 Misure per la definizione dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera g) del d.l. 201/2011.

Misura	Punto	Testo da modificare/Integrare	Testo modificato/integrato	Breve nota delle motivazioni
Misura 13	Punto 8	“ α è un coefficiente maggiore di 0 e minore di 1”	Si propone di modificare come segue. “ α è un coefficiente maggiore di 0 e minore di 0,3”	E' apprezzabile la previsione relativa all'applicazione di formule non lineari, tuttavia il <i>range</i> indicato nella misura in questione risulta eccessivamente ampio. La modifica proposta tende a ridurre il margine di discrezionalità dei CA al fine di rendere la misura più coerente con la sua <i>ratio</i> .

Misura	Punto	Testo da modificare/Integrare	Testo modificato/integrato	Breve nota delle motivazioni
14	4	“Con riferimento ad un paniere predeterminato dallo stesso CA, di beni e servizi di largo consumo afferenti alla ristorazione nell'area di servizio, il CA pone a base di gara il prezzo medio mensile.. (omissis) Il paniere predeterminato deve comprendere beni e servizi chiaramente individuati e riconducibili almeno alle categorie di servizi “caffè espresso al bar”, “cappuccino al bar”, “panino al bar”, “pasto in pizzeria” e “pasto al fast-food” e alle categorie di beni “acqua minerale”, “bevanda gassata” e “succo di frutta”, presenti nell'osservatorio prezzi e tariffe (categoria di beni e servizi di largo consumo)” del Ministero dello sviluppo economico.	Si propone di riformulare come segue. “Con riferimento ad un paniere predeterminato dallo stesso CA, di beni e servizi di largo consumo afferenti alla ristorazione nell'area di servizio, il CA comunica il prezzo medio mensile.. (omissis) Il paniere predeterminato deve comprendere i seguenti beni e servizi chiaramente individuati e riconducibili alle categorie di servizi “caffè espresso al bar”, “cappuccino al bar”, “panino al bar”, “pasto in pizzeria” e “pasto al fast-food” e alle categorie di beni “acqua minerale”, “bevanda gassata” e “succo di frutta”, presenti nell'osservatorio prezzi e tariffe (categoria di beni e servizi di largo consumo)” Si propone inoltre di integrare il documento con una misura specifica che escluda gli introiti derivanti dalla vendita a prezzi calmierati dall'imponibile su cui calcolare le royalties. In alternativa, si dovrebbe quantomeno prevedere una <i>royalty</i> ridotta (rispetto alla base d'asta e non soggetta a rialzo in fase di gara), economicamente	Si comprendono le ragioni che stanno a base della indicazione dell'Autorità relativa all'introduzione di misure di moderazione dei prezzi di un pacchetto-base di servizi di ristoro come parte degli obblighi di servizio pubblico in capo ai SC. Al tempo stesso si criticano la metodologia proposta dall'Autorità e l'eccessiva discrezionalità lasciata ai gestori autostradali. Proprio in quanto parte degli obblighi di servizio pubblico il pacchetto-base andrebbe contenuto nei servizi la cui fruibilità è essenziale (rendendo tassativo e standard per tutte le aree di servizio l'elenco di prodotti ora previsto come meramente esemplificativo nel documento di consultazione). Invece, l'attuale testo del documento di consultazione lascia pressoché liberi i gestori autostradali di stabilire la gamma di servizi che vi rientrano. Autogrill chiede che il

Osservazioni e proposte di Autogrill Italia S.p.A. al documento di consultazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti Delibera n. 174/2021 Misure per la definizione dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera g) del d.l. 201/2011.

			<p>compatibile, sui ricavi delle vendite a prezzi calmierati.</p>	<p>prezzo del pacchetto-base di servizi sia fisso e non soggetto a ribassi in quanto la quota di maggiorazione, al di là della metodologia proposta per determinarla, è finalizzata a coprire (almeno in parte) gli extra costi che i SC sostengono in autostrada.</p> <p>Per la medesima ragione gli introiti derivanti dalla vendita a prezzi calmierati andrebbero detratti dall'imponibile su cui calcolare le royalties, posto che altrimenti si avrebbe il medesimo effetto sottocosto del ribasso così escluso.</p> <p>Questa sarebbe la soluzione preferibile. In via mediata e al solo fine di mitigare l'effetto distorsivo che si genererebbe dal combinato disposto delle misure che, da un lato, impongono prezzi calmierati e, dall'altro lato, ammettono una gara al rialzo sulle royalties da corrispondere ai CA, si dovrebbe prevedere una royalty ridotta (rispetto alla base d'asta e non soggetta a rialzo in fase di gara), ed economicamente compatibile, sui ricavi delle vendite a prezzi calmierati.</p>
--	--	--	---	--

Osservazioni e proposte di Autogrill Italia S.p.A. al documento di consultazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti Delibera n. 174/2021 Misure per la definizione dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera g) del d.l. 201/2011.