



**Delibera ART n.174/2021 - Procedimento avviato con delibera n. 77/2021 – Indizione di consultazione pubblica sulle “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.**

Cremona, lì 24 gennaio 2022

Allegato prot.n 305/U

<b>Misura</b>	<b>Punto</b>	<b>Citazione del testo da modificare/integrare</b>	<b>Inserimento del testo modificato/integrato</b>	<b>Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione</b>
1	1.16		<b>1.16 bis Attività commerciali oil in modalità "market oil": attività volta ad assicurare agli utenti autostradali la vendita di prodotti lubrificanti, di altri prodotti accessori per gli autoveicoli ed attività collaterali (vendita di prodotti alimentari e bevande in confezioni chiuse, prodotti non alimentari da asporto, prodotti complementari) ad esclusione di somministrazione di alimenti e bevande.</b>	I servizi Oil si compongono tipicamente sia della distribuzione di prodotti carbolubrificanti che del cosiddetto market oil attraverso il quale viene garantita la vendita al pubblico di prodotti lubrificanti, accessori per autoveicoli nonché attività collaterali quali: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vendita di prodotti alimentari e bevande in confezioni chiuse senza possibilità di erogare servizio di somministrazione;</li> <li>- Vendita di prodotti non alimentari da asporto (articoli per la salute ed il benessere, articoli per la casa, prodotti audiovisivi, articoli elettronici ecc..);</li> <li>- Vendita di prodotti complementari (quotidiani, periodici, lotterie, tabacchi)</li> </ul>
2	2.1	Ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera g), del d.l. 201/2011, le presenti misure regolatorie afferiscono alla definizione degli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per le nuove concessioni.	Ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera g), del d.l. 201/2011, le presenti misure regolatorie afferiscono alla definizione degli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per le nuove subconcessioni.	
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 conseguito 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.		Considerato che le tratte autostradali sono connotate da caratteristiche diverse, sia in termini di volumi di traffico, di volumi erogati e fatturati, sia per tipologia di utilizzatori e per ragioni di interesse generale, ma anche per diverse caratteristiche fisiche e dotazioni strutturali delle relative pertinenze, si osserva che gli obblighi di servizio a favore dell'utenza all'interno delle aree di servizio e conseguentemente la relativa classificazione dovrebbero considerare anche le suddette caratteristiche e la diversificazione dell'offerta lungo la tratta. La Classificazione basata unicamente sui veicoli/anno medi negli ultimi 5 anni sulle tratte elementari, rischia di generare criticità operative. Alcune aree potrebbero non avere le caratteristiche fisiche e/o volumi/fatturati sufficienti per organizzare i servizi previsti dalle differenti classi. L'utilizzo dei dati di venduto sono ancora più rappresentativi in scenari, come quello osservato negli ultimi anni, di cambiamento delle abitudini di consumo dei viaggiatori, peraltro acutosi a causa della crisi epidemiologica che potrebbero dare luogo ad un vero e proprio cambio di paradigma. Infatti, a fronte di un recupero di traffico, in alcuni periodi dell'anno 2020 e ancor di più del 2021, con livelli pari a

				quegli pre-Covid, non è corrisposto un analogo recupero dei venduti, fenomeno particolarmente accentuato nel settore della ristorazione. Si rileva una incompatibilità tra le presenti misure ed il Decreto Interministeriale 8394 Agosto 2015, con conseguente incertezza nell'applicazione.
3	3.4	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, ricadrebbero in classe 3.	-	Garantendo una adeguata copertura dei livelli minimi di servizio nei confronti dell'utente autostradale, previa approvazione del Concedente, si ritiene opportuno prevedere che il CA possa disporre la riclassificazione di alcune aree di servizio caratterizzate da particolari vincoli fisici e/o operativi considerati anche i volumi di fatturato ed erogato registrati nei cinque anni che precedono quello in cui si svolgono le procedure.
4		OBBLIGHI DI SERVIZIO NELLE AREE DI SERVIZIO		Considerato che la Misura identifica la tipologia e numerosità dei servizi (sulla base di una classificazione già commentata al punto precedente), non si può che rilevare come questa vada in controtendenza rispetto all'obiettiva necessità, per la rete autostradale, di assicurare sinergie operative attraverso la razionalizzazione dei servizi presenti nelle AdS nonché della loro numerosità lungo la tratta. A conferma della complessità esposta, a titolo esemplificativo e non esaustivo, si rileva che: <ul style="list-style-type: none"><li>• la definizione dell'offerta riferita al numero di pompe di erogazione potrebbe non rappresentare il numero di contatti e la tipologia della Clientela che usufruisce dei servizi. La maggioranza delle stazioni carburanti sono state realizzate e/o ammodernate negli ultimi decenni, quindi, strutturate per erogati significativamente più alti degli attuali. Ne consegue una rete già sovradimensionata rispetto al potenziale sia attuale sia prospettico;</li><li>• l'obbligatorietà della modalità SERVITO h24 potrebbe generare un incremento dei costi per la filiera senza benefici per il Cliente, peraltro in un mercato extra-autostadale che negli ultimi 10 anni ha proposto un'offerta totalmente automatizzata con una diffusione dell'h24 basato sugli accettatori self-service. Fermo restando che già oggi è previsto, sulla rete autostradale, un presidio a supporto di determinati cluster di Clientela (diversamente abili, donne in gravidanza, etc);</li></ul>

4	4.1 c	c) i servizi di assistenza al veicolo sono offerti tutti i giorni dell'anno, 24 ore su 24, assicurando almeno gli interventi di ordinaria e minuta manutenzione e riparazione dei veicoli a motore che non rientrano nell'attività di autoriparazione, il lavaggio, nonché la disponibilità di una stazione di gonfiaggio degli pneumatici e di un punto di erogazione di acqua potabile.	c) i servizi di assistenza al veicolo sono offerti tutti i giorni dell'anno, 24 ore su 24, assicurando almeno gli interventi di ordinaria e minuta manutenzione e riparazione dei veicoli a motore che non rientrano nell'attività di autoriparazione, <b>il lavaggio</b> , nonché la disponibilità di una stazione di gonfiaggio degli pneumatici e di un punto di erogazione di acqua potabile.	Il lavaggio potrebbe essere lasciato come opzione e non come obbligo in relazione a possibili vincoli fisici delle aree nonché possibili criticità autorizzative. Si osserva inoltre che il servizio di lavaggio, minuta manutenzione e riparazione di veicoli a motore potrebbero rappresentare un incremento dei costi, stante – rispettivamente - la residuale domanda da parte degli automobilisti nonché l'evoluzione del parco auto circolante. Si rileva una incompatibilità tra le presenti misure ed il Decreto Interministeriale 8394 Agosto 2015, con conseguente incertezza nell'applicazione.
4	4.1 e 4.2 e 4.3 e	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;	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 <b>la presenza di almeno un CPO</b> , rispettando il principio di neutralità tecnologica di cui all'articolo 18, comma 5, del d.lgs. 257/2016, <b>che garantisca l'erogazione del servizio di ricarica da parte di almeno cinque MSP</b> , 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;	L'obbligo di assicurare la presenza di almeno due CPO potrebbe essere difficoltoso in relazione allo specifico contesto (stalli disponibili). Fatta salva la neutralità tecnologica e la possibilità di ricaricare in assenza di un contratto con un MSP, la presenza di più MSP potrebbe comunque garantire offerte differenziate per l'utenza.
4	4.2 f	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;	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. <b>per la modalità "ristorante", l'apertura al pubblico almeno dalle 11.30 alle 15.00 e dalle 18.30 alle 22.00;</b> iii. <b>per la modalità "market", l'apertura al pubblico dalle ore 6.00 alle ore 22.00;</b>	Nell'ottica di contenimento dei costi per l'utenza, si propone la rimodulazione degli orari di apertura del ristorante e del market al fine di contemperare l'effettivo utilizzo dei suddetti servizi da parte dell'utenza con i costi di gestione del SC.  Si rileva inoltre una incompatibilità tra le presenti misure ed il Decreto Interministeriale 8394 Agosto 2015, con conseguente incertezza nell'applicazione.
4	4.1 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;		La presenza di una pluralità di operatori potrebbe non essere applicabile in relazione alle caratteristiche fisiche dell'area, dei fabbricati e dei volumi erogati/fatturati. Si propone pertanto di prevedere la possibilità di motivare una diversa soluzione che contempli un solo operatore food e l'assenza del sottopensilina di cui al punto 5.4. Vedi anche misura 3 punto 3.4. Si rileva una incompatibilità tra le presenti misure ed il Decreto Interministeriale 8394 Agosto 2015, con conseguente incertezza nell'applicazione.

4	4.3 a	<p>a) i servizi di distribuzione carburanti sono assicurati nelle aree di servizio autostradali tutti i giorni dell'anno, 24 ore su 24, prevedendo: (i) almeno dalle 6.00 alle 22.00, l'erogazione sia in modalità "servito", che in modalità "self-service postpaid"; (ii) dalle 22.00 alle 6.00, l'erogazione in modalità "self service prepaid", a condizione che ne sia garantita un'adeguata sorveglianza secondo le modalità stabilite dalla normativa;</p>	<p>a) i servizi di distribuzione carburanti sono assicurati nelle aree di servizio autostradali tutti i giorni dell'anno, 24 ore su 24, prevedendo: (i) almeno dalle 6.00 alle 22.00, l'erogazione sia in modalità "servito", che in modalità "self-service postpaid"; (ii) dalle 22.00 alle 6.00, l'erogazione in modalità "self service prepaid", a condizione che ne sia garantita un'adeguata sorveglianza (<b>garanzia di presidio con personale "oil o ristoro"</b>) garantito secondo le modalità stabilite dalla normativa;</p>	<p>Al fine di perseguire il contenimento dei costi di gestione dell'operatore e conseguentemente del prezzo all'utenza e nel contempo garantire la sicurezza dell'area di servizio, si osserva che per particolari situazioni correlate alle caratteristiche fisiche dell'area ed ai volumi dei cinque anni precedenti la procedura di affidamento, sarebbe opportuno prevedere la possibilità di garantire il presidio con personale oil o ristoro.</p> <p>Inoltre, il punto c) potrebbe essere inserito come facoltativo.</p> <p>Si rileva una incompatibilità tra le presenti misure ed il Decreto Interministeriale 8394 Agosto 2015, con conseguente incertezza nell'applicazione.</p>
5		<p>TIPOLOGIE DI AFFIDAMENTO DEI SERVIZI E DELLE ATTIVITÀ SVOLTI NELLE AREE DI SERVIZIO</p>		<p>Si osserva che il layout delle AdS italiane ha storicamente consentito una buona penetrazione. Tale capacità di penetrazione nell'ultimo decennio è venuta a ridursi per cause strutturali, quali ad esempio i) maggiore autonomia dei veicoli, ii) proliferazione degli impianti fuori autostrada con un servizio – come previsto dalla normativa - automatizzato e h24, iii) difficoltà di controllo del prezzo applicato al Cliente dal gestore comodatario con il quale il CA non ha rapporti contrattuali, iv) il manifestarsi, per il servizio Ristoro, del cambio di paradigma sulle abitudini di consumo.</p> <p>Pertanto, in un contesto del genere, la previsione di più operatori per lo stesso servizio sulla medesima AdS non genererebbe maggiori consumi, se non marginalmente, ma certamente comporterebbe un significativo incremento dei costi operativi e di presidio non raggiungendo gli obiettivi perseguiti dalle presenti misure.</p> <p>Si propone pertanto, in generale, di fare riferimento ad un singolo servizio oil, ristoro e ricarica elettrico per ciascuna AdS, essendo il principio di concorrenza da considerarsi già soddisfatto dalla competizione di diversi operatori presenti sulla tratta.</p>

5	5.1	<p>Nelle aree di servizio autostradali di classe 1, il CA dispone una pluralità di affidamenti, ed in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) almeno un affidamento ("oil") che includa i servizi di distribuzione carburanti, la vendita di prodotti lubrificanti e di altri prodotti accessori per gli autoveicoli, nonché i servizi di assistenza al veicolo e, se del caso, i servizi di distribuzione di GNC e GNL;</li> <li>b) almeno due affidamenti ("ristoro") che includano le attività commerciali e ristorative e la gestione dei servizi igienici collettivi;</li> <li>c) almeno due affidamenti ("ricarica") per i CPO dei punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico, ciascuno dei quali è tenuto a garantire l'erogazione del servizio di ricarica da parte di almeno due MSP.</li> </ul>		<p>In casi particolari, al fine di assicurare la sostenibilità delle gestioni in subconcessione, previa approvazione del Concedente, si propone che il CA possa disporre: un affidamento ("oil"), un affidamento ("ristoro"), un affidamento ("ricarica").</p> <p>Vedi anche misura 3 punto 3.4</p> <p>Si veda anche il commento al punto 9.2</p>
5	5.1 c	almeno due affidamenti ("ricarica") per i CPO dei punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico, ciascuno dei quali è tenuto a garantire l'erogazione del servizio di ricarica da parte di almeno due MSP.	almeno <b>un affidamento ("ricarica")</b> per il CPO dei punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico, tenuto a garantire l'erogazione del servizio di ricarica da parte di almeno <b>cinque</b> MSP.	L'obbligo di assicurare la presenza di almeno due CPO potrebbe essere difficoltoso in relazione allo specifico contesto (stalli disponibili, disponibilità di adeguata potenza, difficoltà di posizionamento delle cabine di trasformazione e delle cabine di consegna in MT). Fatta salva la neutralità tecnologica e la possibilità di ricaricare in assenza di un contratto con un MSP, la presenza di più MSP potrebbe comunque garantire offerte differenziate per l'utenza.
5	5.2 c	c) almeno due affidamenti ("ricarica") per i CPO dei punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico, ciascuno dei quali è tenuto a garantire l'erogazione del servizio di ricarica da parte di almeno due MSP.	c) almeno <b>un affidamento ("ricarica")</b> per il CPO dei punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico, tenuto a garantire l'erogazione del servizio di ricarica da parte di almeno <b>cinque</b> MSP.	L'obbligo di assicurare la presenza di almeno due CPO potrebbe essere difficoltoso in relazione allo specifico contesto (stalli disponibili, disponibilità di adeguata potenza, difficoltà di posizionamento delle cabine di trasformazione e delle cabine di consegna in MT). Fatta salva la neutralità tecnologica e la possibilità di ricaricare in assenza di un contratto con un MSP, la presenza di più MSP potrebbe comunque garantire offerte differenziate per l'utenza. Con riferimento alla RdA si veda il commento al punto 9.2.
5	5.3 b	c) almeno due affidamenti ("ricarica") per i CPO dei punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico, ciascuno dei quali è tenuto a garantire l'erogazione del servizio di ricarica da parte di almeno due MSP.	c) almeno <b>un affidamento ("ricarica")</b> per il CPO dei punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico, tenuto a garantire l'erogazione del servizio di ricarica da parte di almeno <b>cinque</b> MSP.	L'obbligo di assicurare la presenza di almeno due CPO potrebbe essere difficoltoso in relazione allo specifico contesto (stalli disponibili, disponibilità di adeguata potenza, difficoltà di posizionamento delle cabine di trasformazione e delle cabine di consegna in MT). Fatta salva la neutralità tecnologica e la possibilità di ricaricare in assenza di un contratto con un MSP, la presenza di più MSP potrebbe comunque garantire offerte differenziate per l'utenza. Con riferimento alla RdA si veda il commento al punto 9.2.

5	5.2 ii	<p>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:</p> <p>(...)</p> <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 a più aree di servizio collocate sulla medesima tratta autostradale;</p>		<p>Si ritiene opportuna l’introduzione di una precisazione inherente l’opzione “affidamento unitario accorpato” oil + ristoro ed in particolare se la stessa sia possibile solo in presenza di due ads in classe 2 oppure anche in presenza di due ads appartenenti a diverse classi.</p>
5	5.3 ii	<p>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:</p> <p>(...)</p> <p>ii. una pluralità di affidamenti accorpati (“ricarica”) relativi alla coppia di aree di servizio collocate una di fronte all’altra su direzioni opposte e/o a più aree di servizio collocate sulla medesima tratta autostradale, avendo cura di assicurare la presenza di più CPO nella stessa area di servizio.</p>		<p>Si ritiene opportuna l’introduzione di una precisazione inherente l’opzione “affidamenti accorpati” per oil+ristoro ed elettrico ed in particolare se la stessa sia possibile solo in presenza di due ads in classe 3 oppure anche in presenza di due ads appartenenti a diverse classi.</p>
5	5.4	<p>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.</p>		<p>La presenza del “sottopensilina” in tutti i punti vendita oil si ritiene possa essere non sempre compatibile con le caratteristiche fisiche delle aree e con i volumi di fatturato che le caratterizzano. La potenziale concorrenzialità tra operatore oil ed operatore food, potrebbe non avere effetti positivi riguardo la calmierazione dei prezzi all’utenza in relazione all’invarianza dei costi di gestione sostenuti dai due operatori in rapporto a volumi di vendita complessivi sostanzialmente costanti.</p> <p>Si segnala, infine, che nel framework proposto l’eventuale attività “sottopensilina” (ai sensi dell’art 17 c. 4 del d.l.1/2012) nell’ambito degli affidamenti “oil” non appare parimenti tenuta e sottoposta, così come gli altri servizi ristoro, all’osservanza delle presenti Misure, per esempio, in termini di pricing, servizio h24, etc. con potenziali effetti discriminatori e disparità di trattamento tra operatori che espletrebbero – sostanzialmente - servizi simili.</p> <p>Peraltro, tale attività sarebbe attivata dal gestore comodatario selezionato non a valle di una procedura competitiva e non tenuto a presentare un’offerta per tale servizio.</p>

6		BENI INDISPENSABILI PER L'ESERCIZIO DEI SERVIZI E DELLE ATTIVITA' IN SUBCONCESSIONE		<p>Si ritiene opportuno osservare che la proprietà del SC in termini generali rappresenta un indice della "sostituibilità" del bene strumentale. In molti casi si tratta di attrezzature brandizzate o che possono avere design o tecnologie proprietarie. Per fare degli esempi le attrezzature di un bar, di un ristoro, ma anche i serbatoi. Tipicamente si tratta di beni che vengono valutati tra SC in fase di subentro e ciascuno ne valuta la convenienza di un passaggio di proprietà ovvero la rimozione a carico del SC uscente, come previsto dalle sub-concessioni e dalle prassi di settore.</p> <p>Il CA può supportare e favorire un passaggio di proprietà a valore di mercato solo per quei beni che SC entrante ritenga utile acquisire.</p> <p>In generale i beni utili all'espletamento del servizio posso essere trasferiti sia dalla CA sia dai SC uscenti, ma mentre per i primi la procedura competitiva potrebbe prevedere il passaggio di disponibilità, per i secondi si presuppone un atto negoziale tra SC uscente ed entrante, basato sulla eventuale volontà di acquisizione degli stessi da parte di quest'ultimo.</p> <p>La necessità di una eventuale verifica peritale anche in fase di subentro è motivata dal lasso temporale intercorrente tra il momento della procedura e la fine della sub-concessione, tale da rendere opportuno l'effettivo stato di eventuale utilizzo del bene con conseguente e proporzionale perdita di valore.</p> <p>Si osserva inoltre che il principio che introduce il subentro per investimenti posti a carico del nuovo SC non chiarisce come debba essere valutata la relativa offerta e la regolazione del valore di subentro in funzione dell'importo dell'investimento offerto.</p> <p>In generale appare difficoltosa la definizione dei criteri di ammortamento degli asset da parte del CA in assenza di specifiche evidenze circa i costi di gestione degli SC.</p> <p>Inoltre, si ritiene opportuno l'inserimento di un chiarimento circa il criterio per il calcolo della vita utile e conseguentemente del subentro.</p>

7	7.2	<p>La durata dell'affidamento è, di norma, stabilita dal CA in 5 anni; il CA 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.</p>		<p>Si osserva che, considerati i diversi livelli di investimento necessari in relazione alle specificità dell'area, la valutazione sulla durata dell'affidamento dovrebbe essere rimessa alla CA nell'ambito di range flessibili per le opportune valutazioni correlate alla specificità di ogni AdS (es. conciliazione dei contratti di comodato, tipicamente di durata novennale, e delle sub-concessioni).</p> <p>Si osserva che la durata tipica dei contratti stipulati da SC oil con il gestore è di 9 anni. Inoltre, a seguito dell'intervenuta proroga di legge delle subconcessioni, si ritiene opportuno un chiarimento inerente gli effetti del disallineamento delle durate dei contratti di comodato rispetto alle prorogate subconcessioni dei servizi oil, considerato, peraltro, che il Decreto Interministeriale 8394 Agosto 2015 prevedeva l'allineamento di tali scadenze anche per consentire, nelle successive procedure competitive, la proposta di modalità gestionali alternative finalizzate ad una maggiore competitività dell'offerta.</p> <p>Il tema della continuità gestionale e della continuità occupazionale non appaiono evidenziati e non si rilevano nelle misure le tutele volte a garantire la base occupazionale attuale, sia per i dipendenti del gestore che per quelli del ristoro. Peraltra, tenuto conto anche dell'eventuale pluralità di operatori sulla stessa area, s'ingenererebbero complesse negoziazioni per la corretta ed equilibrata ripartizione della base occupazionale.</p> <p>Si rileva una incompatibilità tra le presenti misure ed il Decreto Interministeriale 8394 Agosto 2015, con conseguente incertezza nell'applicazione.</p> <p>Si ravvisa inoltre che la durata ordinaria dei contratti fissata in cinque anni, anche in assenza di interventi strutturali rilevanti rischia di essere poco appetibile per gli operatori che in ogni caso dovranno impegnarsi a rinnovare i punti vendita in funzione delle loro specificità organizzative e commerciali.</p>

8	8.2	<p>Il valore stimato dell'affidamento viene determinato al netto delle imposte (IVA e accise) ed è calcolato sulla base dei fatturati generati dai servizi e dalle attività affidate in subconcessione per tutta la durata del contratto.</p>	<p>Il valore stimato dell'affidamento viene determinato al netto delle imposte (IVA e accise) ed è calcolato sulla base dei fatturati, erogati e kWh generati dai servizi e delle attività affidate in subconcessione per tutta la durata del contratto sull'area di riferimento.</p>	<p>Nel calcolo del valore dell'affidamento per servizio "Oil" e "CPO" si ritiene opportuno considerare rispettivamente i litri (o kg nel caso del metano e dei lubrificanti) e i kWh erogati, in quanto la valorizzazione in euro comporterebbe una complessa determinazione, per ogni litro venduto (cd."sell-out") del prezzo applicato il quale, oltre ad essere definito dal gestore comodatario (come già esposto estraneo al rapporto sub-concessorio con la CA), è frequentemente modificato.</p> <p>La proposta di considerare i litri erogati è corroborata dal fatto che anche i controlli effettuati dagli enti competenti (dogane, gdf, etc.) si riferiscono sul confronto tra litri scaricati, erogati e le giacenze nei serbatoi (cfr. registro UTF).</p> <p>Analogamente per la presenza di contatori certificati (POD) la quantità di kWh è certificabile, mentre per la determinazione del fatturato il prezzo sarebbe di complessa verifica in ragione delle politiche commerciali che ogni CPO/MSP applica ai propri Clienti anche attraverso promozioni e/o accordi commerciali.</p> <p>Si ritiene inoltre opportuno un chiarimento circa i dati da utilizzare per eseguire la stima del fatturato. (esempio ultimi 3 anni?)</p>
9		<p>9.1 Il CA individua le subconcessioni da affidare e le modalità di affidamento secondo i criteri di cui al presente Capo.</p> <p>9.2 Il CA redige un'apposita Relazione di Affidamento (di seguito: RdA), che costituisce parte integrante della documentazione che disciplina la procedura di affidamento, volta a garantire adeguate condizioni di trasparenza e la valutazione della conformità delle scelte effettuate alle presenti misure.</p> <p>9.3 Oltre che al Concedente per quanto di competenza, detta RdA è trasmessa all'Autorità ai fini dell'esercizio delle funzioni di vigilanza con almeno 60 giorni di anticipo rispetto all'avvio della procedura stessa. L'Autorità può formulare osservazioni entro i successivi 45 giorni.</p> <p>9.4 Ad esito della procedura a evidenza pubblica per la scelta del SC, prima dell'avvio dei servizi o delle attività oggetto di affidamento, il CA e il SC stipulano una convenzione di subconcessione, secondo i contenuti minimi di cui all'Annesso 1, pertinente alla tipologia di servizio o attività da affidare. Lo schema di convenzione è allegato alla documentazione di gara che disciplina la procedura di affidamento, quale parte integrante e sostanziale.</p>		<p>Si osserva che la previsione di un ampio e dettagliato contenuto della relazione di affidamento quale nuovo documento che spieghi tutte le condizioni inserite nel bando di gara, da inviare all'Autorità "ai fini dell'esercizio delle funzioni di vigilanza, con la formulazione da parte di quest'ultima di eventuali "osservazioni", sembra sovrapporsi alla disciplina convenzionale tra Concedente e CA considerato che il CA è tenuto ad inviare al Concedente lo schema di bando e relativi allegati per preventiva approvazione.</p> <p>Si propone pertanto l'abrogazione di tale previsione o l'inserimento di una più chiara definizione delle competenze di ART e Concedente.</p>

10	10.2	<p>10.2 Al fine di assicurare la massima partecipazione alle procedure di gara degli operatori interessati, i requisiti per la partecipazione alla gara sono definiti in particolare secondo i seguenti principi generali: a) attinenza e proporzionalità rispetto all'oggetto della gara; b) non discriminazione, garantendo parità di trattamento in presenza di parità di condizioni sostanziali, a tutela di tutti i potenziali partecipanti alla gara.</p> <p>Il CA definisce nella documentazione di gara le condizioni per la partecipazione delle imprese interessate.</p>	<p>10.2 Al fine di assicurare la massima partecipazione alle procedure di gara degli operatori interessati <b>ed un adeguato livello di qualità del servizio per l'utenza autostradale</b> i requisiti per la partecipazione alla gara sono definiti in particolare secondo i seguenti principi generali: a) attinenza e proporzionalità rispetto all'oggetto della gara; b) non discriminazione, garantendo parità di trattamento in presenza di parità di condizioni sostanziali, a tutela di tutti i potenziali partecipanti alla gara.</p> <p>Il CA definisce nella documentazione di gara le condizioni per la partecipazione delle imprese interessate.</p>	<p>In generale si ritiene necessario garantire un giusto equilibrio tra la moderazione dei prezzi ed un adeguato livello di qualità del servizio per l'utente autostradale. Si ritiene a tal fine ed a garanzia di continuità del servizio che i requisiti debbano garantire la partecipazione di operatori con specifiche ed adeguate capacità "tecniche, operative ed economiche".</p>
10	10.4	Nell'ambito della RdA, il CA specifica le motivazioni poste a sostegno dell'introduzione di ogni requisito di partecipazione, dalle quali emerge con evidenza la ragionevolezza delle proprie previsioni e la proporzionalità rispetto alle specificità della gara, nonché l'assenza di effetti discriminatori a danno di potenziali soggetti partecipanti.		Con riferimento alla RdA si veda il commento al punto 9.2
11		ALLOCAZIONE DEI RISCHI		Si ritiene opportuno osservare che la Convenzione tra CA e Concedente e le convenzioni di subconcessione tra CA e SC già regolano gli obblighi e le responsabilità delle parti individuando in caso di inadempienza le relative penali.
12	12.3a	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;		<p>Si ritiene opportuno inserire una più precisa definizione di porzione di infrastruttura autostradale. (Trattasi delle aree ad uso comune interne all'ADS?)</p> <p>Si osserva inoltre che i costi di gestione possono variare fortemente durante la durata contrattuale in funzione, ad esempio, del rifacimento dei piazzali pavimentati, dagli eventi nevosi o altro.</p>
12	12.3b	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.		<p>Si osserva che il riferimento al valore locativo di "proprietà private comparabili" risulta difficilmente perseguitabile e non rappresentativo vista la difficoltà di individuare, in particolare a livello locale, benchmark significativi di proprietà private comparabili (si pensi ad esempio ad alcune tratte di valico che potrebbero non avere affatto riferimenti utili).</p> <p>Si propone pertanto l'abrogazione del riferimento al valore locativo di proprietà private comparabili.</p>

12	12.4 a	<p>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 componenti:</p> <p>a) una componente fissa annua, stabilita dal CA:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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;</li> <li>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.</li> </ul> <p>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.</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 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 incrementalì rispetto ai volumi di erogazione/fatturato ragionevolmente stimati ex ante dal medesimo CA.</p> <p>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>12.4 Il corrispettivo è costituito dalle seguenti componenti:</p> <p>a) una componente fissa annua, stabilita dal CA:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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;</li> <li>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.</li> </ul> <p>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.</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 12.3, lettera b), ed espressa in euro/litro e/o euro/kwh rispetto ai quantitativi annui caricati ed in quote percentuali rispetto ai fatturati dal SC, progressivamente decrescenti al raggiungimento di soglie di erogato/fatturato predeterminate dal CA e incrementalì rispetto ai volumi di erogazione/fatturato ragionevolmente stimati ex ante dal medesimo CA.</p> <p>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><b>Il corrispettivo di cui alla lettera b include il canone di concessione che il 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</b></p>	<p>Si ritiene opportuna una precisazione circa la possibilità di ricomprendere nella componente fissa tutti i costi sostenuti per la gestione operativa ivi compresi quelli per il personale del CA anche in considerazione delle ulteriori attività di monitoraggio, rispetto a quelle attualmente svolte, previste dalle presenti misure.</p> <p>Si ritiene opportuna una precisazione circa gli obblighi di servizio pubblico posti a carico del SC per una conseguente adeguata valutazione.</p> <p>Per i carburanti viene tipicamente considerato il volume caricato accertato annualmente negli appositi registri UTF.</p>
12	12.6	Nell'ambito della RdA, il CA specifica il livello dei corrispettivi da porre a base di gara, nonché le motivazioni poste a sostegno della loro definizione, dalle quali emerge con evidenza la ragionevolezza delle proprie previsioni e la proporzionalità rispetto alle specificità della gara, nonché l'assenza di effetti discriminatori a danno di potenziali soggetti partecipanti.		Con riferimento alla RdA si veda il commento al punto 9.2

12	12.7	<p>L'Autorità vigila affinché il livello dei corrispettivi stabilito dal CA sia conforme ai criteri della presente Misura 12 e contemperi adeguatamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) il perseguitamento dell'interesse pubblico correlato alla valorizzazione dell'infrastruttura autostradale;</li> <li>b) l'incentivazione della concorrenza;</li> <li>c) il rispetto dei principi di trasparenza, equità, non discriminazione, ragionevolezza e proporzionalità;</li> <li>d) il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori.</li> </ul>		<p>La previsione della vigilanza dell'Autorità sulla conformità dei livelli di corrispettivo alle misure previste dall'art., sembra sovrapporsi alla disciplina convenzionale tra CA e Concedente, che già prevede specifici obblighi di vigilanza.</p> <p>Si propone pertanto l'inserimento di una più chiara definizione delle competenze di ART e Concedente.</p>
13	13.2 b	assicurare, nella ponderazione, la prevalenza dei criteri dell'offerta tecnica, ai sensi dell'art. 11, comma 5-ter, lettera b), della l. 498/1992.		Si osserva che il principio non parrebbe compatibile con la regolazione dei punteggi da attribuire ai criteri di moderazione dei prezzi di cui al punto 13.7 e ad esso collegati. Ciò, infatti, comporterebbe – di fatto – una predominanza dell'offerta economica rispetto all'offerta tecnica, lasciando punti residuali per valutare la parte tecnica e commerciale dell'offerta.
13	13.5	Il CA, nella determinazione delle modalità di attribuzione dei punteggi afferenti ai singoli criteri adottati, privilegia l'adozione di criteri basati su metodi quantitativi o tabellari e si attiene ai seguenti principi:	Il CA, nella determinazione delle modalità di attribuzione dei punteggi afferenti ai singoli criteri adottati, <b>privilegia l'adozione di criteri basati su metodi quantitativi o tabellari</b> e si attiene ai seguenti principi:	<p>Si osserva che la previsione di una preferenza per i criteri di valutazione basati su metodi quantitativi o tabellari è suscettibile di comprimere eccessivamente la discrezionalità della Commissione giudicatrice e finisce per stravolgere la nozione di "offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo" (che, ad avviso della giurisprudenza amministrativa, necessita indefettibilmente di componenti tecniche da valutare su base qualitativo-discrezionale e non è compatibile con l'attribuzione preponderante di punteggi basati su criteri di valutazione quantitativi o tabellari).</p> <p>Tale previsione non è peraltro compatibile con la Misura di cui al successivo art. 13.6, lett. a), che impone di tenere in considerazione il "progetto tecnico dell'area, in termini di configurazione, funzionalità e accessibilità" (e, dunque, una componente qualitativa da valutare discrezionalmente).</p>

13	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 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.		L'obbligo di considerare una ponderazione pari a quella dell'offerta economica per uno o più criteri dell'offerta tecnica inerenti il prezzo del carburante pare penalizzare eccessivamente le offerte in termini di miglioramento delle offerte e qualità dei servizi. Analoga osservazione vale per il vincolo inerente i prezzi ristoro. (In una gestione integrata considerando un rapporto 40/60 tutto il punteggio viene assegnato ai criteri di prezzo. Perde pertanto di significato il punto 13.6.) La previsione di sconto sulla "quota di maggiorazione" predefinita, si ritiene possa essere considerata dal SC come parte dell'offerta economica, in quanto ai pari dei corrispettivi, comprime i margini operativi, con possibile compromissione del principio di prevalenza della componente tecnica-economica. Correlare inoltre la precisazione al punto 13.9. Inoltre, come già osservato, si rileva una incompatibilità tra le presenti misure ed il Decreto Interministeriale 8394 Agosto 2015, con conseguente incertezza nell'applicazione.
13	13.12	Nell'ambito della RdA, il CA specifica i criteri di aggiudicazione delle offerte adottati, nonché le motivazioni poste a sostegno della loro definizione, dalle quali emerge con evidenza la ragionevolezza delle proprie previsioni e la proporzionalità rispetto alle specificità della gara, nonché l'assenza di effetti discriminatori a danno di potenziali soggetti partecipanti.		Con riferimento alla RdA si veda il commento al punto 9.2
14	14.1	La moderazione dei prezzi al pubblico dei beni e dei servizi oggetto dell'affidamento costituisce un obiettivo primario del CA.	14.1 La moderazione dei prezzi al pubblico dei beni e dei servizi oggetto dell'affidamento costituisce un obiettivo primario del CA <b>tenuto anche conto della necessità di garantire un adeguato livello di qualità del servizio per l'utente autostradale.</b>	In generale si ritiene necessario garantire un giusto equilibrio tra la moderazione dei prezzi ed un adeguato livello di qualità di servizio per l'utente autostradale.
14	14.2	Con particolare riguardo alla moderazione dei prezzi al pubblico dei carburanti e del servizio di ristoro, nelle aree di servizio in cui per tali fattispecie è previsto un solo affidamento, il CA prevede nella documentazione di gara: a) la definizione di specifici impegni a carico dei soggetti partecipanti, cui attribuire un adeguato punteggio in sede di valutazione delle offerte, anche attraverso l'adozione dello specifico criterio di cui alla Misura 13.7; b) l'applicazione di meccanismi di monitoraggio e controllo dei prezzi nel corso della durata dell'affidamento.		Si ritiene opportuno precisare se i riferimenti di cui alle lettere a) b) siano o meno da considerare per tutti gli affidamenti che prevedono un unico SC.

14	14.3	<p>Per ciascuna tipologia di carburante oggetto di distribuzione nell'area di servizio, il CA pone a base di gara il prezzo medio alla pompa mensile per la modalità "servito" riferibile al territorio regionale in cui è ubicata l'area di servizio, come risultante dall'ultima pubblicazione disponibile sul pertinente sito web del Ministero dello sviluppo economico, incrementato di una quota di maggiorazione pari al costo che l'utente sosterrebbe in caso di deviazione dal proprio percorso per effettuare il rifornimento in stazioni di servizio esterne all'autostrada. Tale quota di maggiorazione costituisce il livello massimo di extra-ricavo unitario che il SC può estrarre nel corso dell'affidamento, rispetto alla rete di distribuzione carburanti non autostradale.</p>		<p>Si ritiene opportuno evidenziare che il link <a href="https://carburanti.mise.gov.it">https://carburanti.mise.gov.it</a> conduce alla pagina <i>Osservaprezzi carburante</i> del MISE dalla quale è possibile visualizzare il prezzo comunicato settimanalmente dai "Gestori". Non parrebbe invece disponibile il prezzo medio mensile alla pompa in modalità servito da porre a base di gara.</p> <p>Dalla suddetta pagina del MISE si rileva che a decorrere dal 16 settembre 2013, è obbligatorio per i Gestori di tutti gli impianti di distribuzione di carburante dell'intera rete stradale comunicare al Ministero dello sviluppo economico i prezzi praticati per tutte le tipologie di carburanti (benzina, gasolio, gpl e metano, compreso quello proveniente da rigassificazione L-GNC e quello erogato in forma liquida GNL) e per tutte le forme di vendita (con priorità per la modalità self service, se attiva durante l'intero orario di apertura), ai fini della loro pubblicazione sul suddetto sito.</p> <p>Si osserva inoltre che per il servizio Oil il SC si limita a determinare il prezzo consigliato al Gestore derivato dal prezzo di cessione allo stesso (c.d. "sell-in"). Il prezzo finale conseguentemente coincide raramente con il prezzo consigliato.</p>
14	14.4	<p>Con riferimento ad un panierino, 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 di tali beni e servizi riferibili al territorio rappresentativo dell'area in cui è ubicata l'area di servizio, come risultante dall'ultima pubblicazione disponibile sul sito pertinente <i>web</i> del Ministero dello sviluppo economico, incrementato di una quota di maggiorazione che riflette il costo che l'utente sosterrebbe in caso di deviazione dal proprio percorso per effettuare il ristoro in stazioni di servizio esterne all'autostrada, espressa in termini percentuali rispetto al prezzo di ciascun bene o servizio rientrante nel panierino considerato. Tale quota di maggiorazione costituisce il livello massimo di extra-ricavo unitario che il SC può estrarre nell'ambito della procedura di affidamento, rispetto a quello derivante dalla vendita di beni e servizi fruibili sulla viabilità non autostradale.</p> <p>Il panierino 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 beni e servizi di largo consumo) del Ministero</p>		<p>Come già esposto, si rileva una incompatibilità tra le presenti misure ed il Decreto Interministeriale Agosto 2015, con conseguente incertezza nell'applicazione. In ogni caso, per maggiore trasparenza e parità di trattamento si ritiene opportuno che le presenti misure definiscano preventivamente i prodotti facenti parte del panierino al fine di evitare differenti interpretazioni e assunzioni da parte dei diversi CA.</p>

		dello sviluppo economico.		
14	14.5	Per i carburanti, l'Autorità determina convenzionalmente detta quota di maggiorazione ( $Km\_carb$ ) sulla base di un valore del tempo ( $VdT$ ) pari a 15,00 euro/ora e di un tempo di deviazione ( $T$ ) pari a 15 minuti per un veicolo con 2 persone a bordo ( $N$ ) e una capacità del serbatoio ( $L$ ) di 40 litri; a tale componente viene aggiunto un maggiore consumo di carburante stimato considerando una velocità media ( $V$ ) sulla viabilità ordinaria di 50 km/h ed un consumo medio ( $C$ ) pari a 0,065 litri/km ad un prezzo del carburante ( $P$ ) di 1,54 €/litro. Ne consegue la quota di maggiorazione di cui al seguente calcolo: (...)		Come già esposto, si rileva una incompatibilità tra le presenti misure ed il Decreto Interministeriale 8394 Agosto 2015, con conseguente incertezza nell'applicazione.
14	14.6	Per il servizio di ristorazione, l'Autorità determina convenzionalmente detta quota di maggiorazione ( $Km\_rist$ ) sulla base di un valore del tempo ( $VdT$ ) pari a 15,00 euro/ora e di un tempo di deviazione ( $T$ ) pari a 15 minuti per un veicolo con 2 persone a bordo ( $N$ ) e una spesa media convenzionale ( $S$ ) di 25 € (due pasti); a tale componente viene aggiunto un maggiore consumo di carburante stimato considerando una velocità media ( $V$ ) sulla viabilità ordinaria di 50 km/h ed un consumo medio ( $C$ ) pari a 0,065 litri/km ad un prezzo del carburante ( $P$ ) di 1,54 €/litro. Ne consegue la quota di maggiorazione di cui al seguente calcolo: (...)		Come già esposto, si rileva una incompatibilità tra le presenti misure ed il Decreto Interministeriale 8394 Agosto 2015, con conseguente incertezza nell'applicazione.
15	15.7	Nell'ambito della RdA, il CA specifica la disciplina adottata per la valutazione della qualità e per il relativo sistema di penali, nonché le motivazioni poste a sostegno della loro definizione, dalle quali emerge con evidenza la ragionevolezza delle proprie previsioni e la proporzionalità rispetto alle specificità della gara nonché l'assenza di effetti discriminatori a danno di potenziali soggetti partecipanti.		Con riferimento alla RdA si veda il commento al punto 9.2
15	15.8	L'Autorità vigila affinché la disciplina adottata dal CA per la valutazione della qualità e per il relativo sistema di penali sia conforme ai criteri della presente misura.		Vedi punto 12.7

15	15.9	Il CA prevede nel corso delle procedure di affidamento, e nei documenti conseguenti, una apposita disposizione contenente il rinvio mobile alla regolazione che potrà essere adottata dall'Autorità nell'esercizio dei propri poteri, ivi inclusa la definizione del contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti degli SC (o dei soggetti da loro individuati per la fornitura dei servizi affidati all'utente finale, ove previsto), ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera e), del d.l. 201/2011.		Tra i contenuti minimi delle convezioni di subconcessione come individuati nell'Annesso 1, la previsione di un "rinvio mobile alla regolazione che potrà essere adottata dall'Autorità nell'esercizio dei propri poteri, ivi inclusa la definizione del contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti degli SC (sub concessionari, NDR) (o dei soggetti da loro individuati per la fornitura – all'utente finale – dei servizi affidati, ove previsto), ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera e), del d.l. 201/2011" non sembra coerente con la tutela della certezza degli affidamenti e con il principio del <i>tempus regit actum</i> , facendo riferimento a provvedimenti ed atti non ancora emessi, di contenuto non definito ed incerto.
16	16.7	il CA prevede nella convenzione di subconcessione specifici obblighi a carico del SC con riguardo alla trasmissione all'Autorità degli elementi quantitativi necessari per la valutazione della sostenibilità delle gestioni.		La previsione nella convenzione di subconcessione di specifici obblighi a carico del SC in relazione alla trasmissione all'Autorità di "elementi quantitativi necessari per la valutazione della sostenibilità delle gestioni" sembra sovrapporsi alla disciplina convenzionale tra CA e Concedente, che già prevede specifici obblighi di vigilanza. Si propone pertanto l'inserimento di una più chiara definizione delle competenze di ART e Concedente e degli elementi quantitativi da comunicare a cura del SC.
17	17.5	17.5 Ai fini dell'affidamento della nuova subconcessione, il CA si impegna ad avviare le procedure con congruo anticipo, comunque non inferiore a 18 mesi prima della scadenza della subconcessione, in modo tale da evitare soluzioni di continuità nella gestione dei servizi e delle attività nelle aree di servizio.		Considerato in generale che il termine dei vigenti contratti di subconcessione, anche a fronte della proroga di due anni concessa con Legge n. 156/2021, è fissato al 31/12/2023, si ritiene necessaria la previsione di un adeguato differimento (almeno 6 mesi dall'approvazione delle misure) dell'avvio delle procedure in sede di prima applicazione.

#### ULTERIORI OSSERVAZIONI

##### OSSERVAZIONE 1

ART afferma che il livello delle royalties, per i Concessionari autostradali, è sostanzialmente neutro, in quanto "(...) in caso di diminuzione delle royalties sulle AdS, che vanno ad abbattere i costi ammissibili secondo quanto previsto dai sistemi tariffari ART, [i Concessionari] possono rivalersi su pedaggi, a parità di condizioni, più elevati" (cfr il documento 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, Schema di Analisi di Impatto della Regolazione, pag 31).

In linea generale non si ritiene completamente condivisibile l'osservazione, in quanto non tiene conto che la regolamentazione ART prevede che la Concessionaria trattenga il "profitto ragionevole", commisurato al WACC. Riteniamo inoltre necessaria l'introduzione di un meccanismo che consenta di compensare eventuali variazioni delle royalties effettivamente incassate in conseguenza della prima applicazione del nuovo sistema proposto da ART, nel corso del periodo regolatorio di riferimento. Infatti, il livello di royalties che concorre alla determinazione della tariffa di gestione è definito nei PFR, in via previsionale per il quinquennio regolatorio, in misura

pari ai valori storici consuntivati nell'“anno base”. È dunque necessario prevedere che gli effetti del cambio di sistema in termini di differenza fra i valori dell’anno base ed i nuovi valori post adozione del meccanismo ART trovino idonee compensazioni nell’ambito del periodo regolatorio nel quale il cambio si realizza, nel rispetto dell’invarianza economico finanziaria per il concessionario.