

Osservazioni *unem* all'Allegato A della Delibera ART n. 174/2021 del 16 dicembre 2021

PREMESSA

RAZIONALIZZAZIONE ED EVOLUZIONE DELL'AREA DI SERVIZIO

La rete autostradale di distribuzione carburanti è interessata, da anni, da una crisi di tipo strutturale, conseguente:

- da un lato, da un progressivo calo dei consumi, determinato in primis dalla maggiore autonomia degli autoveicoli, più efficienti, affidabili e meno dipendenti dalla necessità di sosta in autostrada per il rifornimento e/o per gli interventi di manutenzione/lavaggio;
- dall'altro, dalla necessità di sostenere rigide condizioni operative e maggiori oneri nella gestione rispetto alla rete ordinaria.

Pertanto, la rete autostradale continua ad essere inefficiente, caratterizzata da erogati medi ridottisi sensibilmente ormai da molti anni e da una eccessiva numerosità di aree di servizio, così come risulta dalla stessa Relazione illustrativa pubblicata dall'Autorità in relazione alla Delibera n. 174/2021. Data la situazione fortemente critica, appesantita da un sistema di affidamenti, quale quello oggi in essere, caratterizzato da forti rigidità gestionali non più motivabili, si ritiene prioritario prevedere l'avvio di un processo di razionalizzazione delle aree di servizio autostradali, da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, unitamente con il Ministero della transizione ecologica. Solo in un contesto razionalizzato le misure per la definizione degli schemi dei bandi di gara potranno conseguire gli auspicati obiettivi di "stimolare l'efficienza delle gestioni" e "tutelare gli utenti".

Per ridare efficienza al servizio autostradale occorre infatti prevedere:

- una reale riduzione del numero delle aree oil, da modulare in base a distanze chilometriche e traffico di ciascuna tratta;
- uno sviluppo organico dei carburanti alternativi calibrato sulla reale crescita della domanda per la trasformazione in "**punti vendita energie per la mobilità**", pur garantendo una diffusione congrua degli stessi ai fini dell'approvvigionamento all'utenza;
- una riduzione/annullamento del peso delle royalties valorizzando sostanzialmente solo la parte tecnica dell'offerta, promuovendo così una maggiore qualificazione del servizio; verrebbero, in tal modo, ripristinate le condizioni per un servizio continuativo, qualificato e competitivo della rete autostradale. Infatti, la determinazione a priori da parte del CA del livello di remunerazione legittimamente richiesto ai partecipanti stimolerebbe gli stessi a misurarsi sulla capacità di sviluppare strutture e offerte proprie del segmento di rete autostradale;
- "sinergie operative" tra le diverse attività sul piazzale, evitando così il proliferare dei soggetti presenti, senza vantaggi competitivi in un mercato definito rilevante, dalla stessa Antitrust, nell'ambito dei 100 km lungo la stessa viabilità;
- durata degli affidamenti congrua e compatibile con la disciplina di settore relativa alla gestione degli impianti

TEMPISTICA GARE

Sul tema, considerato anche quanto accaduto negli ultimi affidamenti (tempistiche non idonee per la quasi contemporaneità delle gare che hanno generato, in alcuni casi, situazioni diseconomiche di sovrapposizione e concentrazione), le Misure oggetto della presente Consultazione dovrebbero fornire, a nostro avviso, opportune indicazioni sul fatto che le procedure competitive relative a impianti sulla stessa tratta autostradale vengano svolte con tempistiche che consentano di conoscere l'esito di una gara, prima di avviare la successiva.

Entrando nel merito delle Misure:

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
3	3.1	<i>Ai fini dell'affidamento in concessione dei servizi e delle attività di cui alla Misura 2.2, il CA è tenuto a classificare le aree di servizio di propria competenza in relazione ai livelli di traffico annuo conseguiti in media, sulle tratte autostradali ad esse direttamente afferenti, nei cinque anni che precedono quello in cui si svolgono le procedure di affidamento, nonché alla tipologia di utenza prevalente</i>		Condivisibile l'individuazione nei livelli di traffico annuo degli ultimi 5 anni della specifica tratta dell'elemento distintivo delle classi di aree di servizio, ma riteniamo non sia sufficiente per cogliere le potenzialità delle stesse. Con la classificazione proposta la quasi totalità delle aree di servizio ricadrebbe nella classe 2, omogeneizzando eccessivamente gli standard previsti. Sarebbe opportuno integrare il parametro del traffico consolidato della tratta con

				<p>quello relativo alla qualità del sito stesso, da riferirsi a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • distanza dalla più vicina area di servizio sulla stessa corsia; • struttura, caratteristiche e dimensione dell'area di servizio; • erogato dell'area di servizio (con riferimento all'Atto di indirizzo MISE-MIT del 2013) <p>Da ciò deriverebbe una più coerente ripartizione tra le classi 1, 2 e 3 previste.</p>
3.5			Ferma restando la classificazione di cui al punto 3.1, le aree di servizio con erogati annui inferiori a 3 milioni di litri ricadranno nella classe 3	L'inserimento della modifica tiene conto della presenza di aree di servizio con basso erogato in categorie 1 e 2 che prevedono modalità di erogazione e servizi offerti non economicamente sostenibili
4	4.1, c) 4.2, c)	<i>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</i>	Eliminare le parole evidenziate in barrato: <i>I servizi di assistenza al veicolo sono offerti tutti i giorni dell'anno, 24 ore su 24, assicurando 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</i>	Le attività di officina e lavaggio non sono più richieste, da tempo, dall'utenza nelle aree di servizio autostradali, vista la maggiore affidabilità dei veicoli ed essendo tali interventi svolti ormai da anni

		<i>gonfiaggio degli pneumatici e di un punto di erogazione di acqua potabile;</i>	<i>di gonfiaggio degli pneumatici e di un punto di erogazione di acqua potabile;</i>	<p>su canali specifici, fuori dalla rete carburanti da operatori altamente specializzati anche in relazione alla singola marca di veicolo.</p> <p>Si propone, pertanto, di prevedere i soli servizi ancora richiesti dagli utenti in autostrada.</p> <p>Inoltre, si propone di eliminare la parola “potabile”, essendo il punto di erogazione riferito al veicolo.</p>
4	4,3, c)	<i>I servizi di assistenza al veicolo sono offerti tutti i giorni dell’anno, almeno dalle 6.00 alle 22.00, assicurando almeno gli interventi di ordinaria e minuta manutenzione e riparazione dei veicoli a motore che non rientrano nell’attività di autoriparazione, nonché la disponibilità di una stazione di gonfiaggio degli pneumatici e di un punto di erogazione di acqua potabile;</i>	<i>I servizi di assistenza al veicolo sono offerti tutti i giorni dell’anno, almeno dalle 6.00 alle 22.00, assicurando gli interventi di ordinaria e minuta manutenzione e riparazione dei veicoli a motore che non rientrano nell’attività di autoriparazione, nonché la disponibilità di una stazione di gonfiaggio degli pneumatici e di un punto di erogazione di acqua potabile;</i>	<p>Le attività di officina e lavaggio non sono più richieste, da tempo, dall’utenza nelle aree di servizio autostradali, vista la maggiore affidabilità dei veicoli ed essendo tali interventi svolti ormai da anni su canali specifici, fuori dalla rete carburanti da operatori altamente specializzati anche in relazione alla singola marca di veicolo.</p> <p>Si propone, pertanto, di prevedere i soli servizi ancora richiesti dagli utenti in autostrada.</p>

				Inoltre, si propone di eliminare la parola “potabile”, essendo il punto di erogazione riferito al veicolo.
4	4.2, a)	<i>i servizi di distribuzione carburanti sono offerti tutti i giorni dell’anno, 24 ore su 24, prevedendo un numero di pompe di erogazione adeguato al livello di traffico circolante sulla carreggiata servita e assicurando in ogni caso sia la modalità “servito”, che la modalità “self-service postpaid”;</i>	Sostituire con la seguente formulazione: <i>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 prepaid e/o postpaid”; (ii) dalle 22.00 alle 6.00, l’erogazione in modalità “self service prepaid e/o postpaid”, a condizione che ne sia garantita un’adeguata sorveglianza secondo le modalità stabilite dalla normativa nazionale e/o regionale;</i>	La rete autostradale di carburanti ha subito enormi cambiamenti negli anni. Il forte calo dei consumi in autostrada, ormai strutturale, spinge ad auspicare che possa finalmente essere avviato l’utilizzo, nel momento in cui il traffico è sensibilmente ridotto (orario notturno), degli strumenti di automazione per l’erogazione del carburante. Le rigidità oggi in essere sono anacronistiche, non sono più motivabili e vanno a gravare sull’economicità del servizio.
4	4.3, a)	<i>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;</i>	Eliminare le parole evidenziate in barrato: <i>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 prepaid e/o postpaid”; (ii) dalle 22.00 alle 6.00, l’erogazione in modalità “self service prepaid e/o postpaid”, senza necessità di sorveglianza</i>	La rete autostradale di carburanti ha subito enormi cambiamenti negli anni. Il forte calo dei consumi in autostrada, ormai strutturale, spinge ad auspicare che possa finalmente essere avviato l’utilizzo, nel momento in cui il traffico è sensibilmente ridotto (orario notturno),

			salvo quanto previsto dalla normativa nazionale e/o regionale;	<p>degli strumenti di automazione per l'erogazione del carburante.</p> <p>Le rigidità oggi in essere non sono più motivabili e gravano in termini di diseconomicità sugli affidatari.</p> <p>Considerato che la disposizione si applica agli impianti in condizioni di maggiori difficoltà, rientranti nella classe 3, sarebbe auspicabile non prevedere l'obbligo della sorveglianza in orario notturno prevedendo eventualmente un ausilio a distanza, in analogia con quanto già previsto da anni per il pagamento del pedaggio in molti caselli autostradali</p>
5	5.1, a)	<i>almeno un affidamento ("oil") che includa ...</i>	Eliminare la parola " <i>almeno</i> "	La possibilità di prevedere più di un affidamento oil, sembra non tenere conto della realtà della domanda oil e della sua evoluzione futura. I consumi, come più volte evidenziato e riportato nella Vostra Analisi di Impatto della Regolazione, sono in continua contrazione e continueranno ad esserlo

				<p>nel futuro non solo per lo sviluppo di nuove motorizzazioni, ma soprattutto per il progressivo aumento dell'efficienza e della autonomia dei veicoli. Si ricorda, inoltre, che l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha ormai da anni individuato in 100 km lungo la stessa viabilità il mercato rilevante per il rifornimento dei carburanti sulla rete autostradale. Pertanto, sempre dai dati riportati nella Vostra Analisi di Impatto, la concorrenza per il servizio oil è già assicurata esplicandosi mediamente su tre diverse aree.</p> <p>Pertanto, non si ravvisano elementi qualificanti sotto il profilo della concorrenza nella presenza in un'area di servizio di più affidamenti, mentre si ritiene che tale previsione determini nuove inefficienze.</p>
5	<p>5.1, c) 5.2, c) 5.3, c)</p>	<p><i>almeno due affidamenti ("ricarica") per i CPO dei punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico, ciascuno dei quali è tenuto a</i></p>	<p>Integrare il punto come segue: <i>almeno due affidamenti ("ricarica") per i CPO dei punti di ricarica ultraveloce accessibili al</i></p>	<p>Ai sensi della Direttiva DAFI, la ricarica elettrica rientra tra i combustibili alternativi che, ai</p>

		<p><i>garantire l'erogazione del servizio di ricarica da parte di almeno due MSP</i></p>	<p><i>pubblico, ciascuno dei quali è tenuto a garantire l'erogazione del servizio di ricarica da parte di almeno due MSP, di cui uno rientrante nell'affidamento "oil"</i></p>	<p>sensi della normativa nazionale e regionale, è opportuno sviluppare presso gli impianti di distribuzione dei carburanti.</p> <p>In tal senso, compatibilmente con la necessità di garantire condizioni eque e non discriminatorie (garantite dalla previsione di almeno due affidamenti), considerato che, come sulla rete ordinaria, i titolari della concessione/autorizzazione petrolifera sono i soggetti maggiormente idonei a tale sviluppo, ai fini dell'ottimizzazione nell'offerta dei servizi oil all'utenza.</p>
5	<p>5.1, c) 5.2, c) 5.3, c)</p>			<p>Nulla viene detto sull'assistenza ai servizi di ricarica, che andrebbe prevista in analogia a quanto disciplinato per i servizi oil.</p> <p>Altro punto da chiarire è relativo alle modalità con cui i servizi di ricarica concorrano ai servizi di assistenza ai clienti e di piazzale, che</p>

				sembrerebbero rimanere a carico dell'operatore oil.
6	6.3, b)	<i>per i beni nella titolarità del CA e derivanti da investimenti del SC uscente che, alla scadenza della relativa subconcessione, non abbiano esaurito la propria vita utile, nonché per i beni indispensabili di proprietà di terzi, il CA garantisce il subentro del SC per tutta la durata del nuovo affidamento, con valore di subentro individuato in base al valore di mercato di tali beni, determinato dal soggetto proprietario o dal SC uscente attraverso il ricorso a stime peritali giurate.</i>	Integrare il punto come segue: <i>In caso di mancato accordo entro 60 giorni dalla cessazione dell'affidamento, la determinazione del prezzo dei beni interessati dovrà essere affidata a un perito di comune scelta ovvero indicato dalla CA in caso di disaccordo sul nome, il quale deciderà con parere vincolante. Resta ferma la facoltà della SC di procedere, entro il termine da stabilire da parte della CA, allo smantellamento ed asporto delle apparecchiature.</i>	L'integrazione è volta a chiarire come procedere in caso di disaccordo tra le parti, sulla base di quanto è già oggi previsto in alcune Convenzioni.
7	7.2	<i>La durata dell'affidamento è, di norma, stabilita dal CA in 5 anni</i>	Modificare "5 anni" con "9 anni"	La durata, fissata di norma in 5 anni, non appare assolutamente congrua rispetto ad altre normative di settore. A riguardo, si tenga conto che lo stesso Decreto Interministeriale 7 agosto 2015 aveva fissato in 9 anni la durata minima dell'affidamento proprio per un allineamento alla durata minima delle gestioni della parte oil.
10				Nella qualificazione degli interessati occorre contemperare l'esigenza di consentire un'ampia partecipazione da parte dei

				<p>soggetti con quella di garantire la presenza di operatori altamente professionali in grado di fornire il proprio contributo tra l'altro alla transizione verso una mobilità decarbonizzata. In tale ottica, riteniamo vadano valorizzati elevati requisiti tecnici, organizzativi ed etici per l'espletamento di un'attività in subconcessione di importanza strategica per il servizio all'utenza.</p> <p>In particolare, preme evidenziare l'affidabilità della SC:</p> <ul style="list-style-type: none">• in termini di continuità e tracciabilità dell'approvvigionamento. Il problema dell'illegalità nel settore andrebbe in ogni modo arginato anche sulla rete autostradale, valorizzando strumenti come la digitalizzazione e la qualificazione dei subconcessionari;• in termini di garanzia da parte del soggetto
--	--	--	--	---

				<p>partecipante agli affidamenti oil, sarebbe opportuno tener conto anche della capacità di ottemperare al rispetto delle norme ambientali, con particolare riguardo all'eventuale smantellamento e bonifica del sito in caso di chiusura dell'impianto autostradale.</p>
12	12.4, a)	<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 non direttamente affidata al SC, come definiti dal CA sulla base delle attività effettivamente svolte e dei rispettivi prezzi di riferimento a livello territoriale</i></p>	<p>Modificare come segue: <i>in correlazione ai costi annui pertinenti ed efficienti effettivamente sostenuti per la gestione operativa del della porzione di infrastruttura autostradale afferente al singolo affidamento e non direttamente affidata al SC, come definiti dal CA sulla base delle attività effettivamente svolte e dei rispettivi prezzi di riferimento a livello territoriale</i></p>	<p>Appare opportuno chiarire che la componente fissa annua è riferita ai costi per la gestione operativa dell'area di servizio interessata. La formulazione, così come posta, sembra estendere il costo anche a una non ben definita porzione della tratta autostradale con rischio di aggravio di oneri a carico dell'affidatario. Inoltre, occorre verificare che una parte dei costi della infrastruttura non sia già ricompresa nella determinazione del pedaggio; in tal caso dovrà rimanere in</p>

				tale ambito senza essere scaricata sugli affidatari.
12	12.4, b)	<i>una componente variabile annua, stabilita dal CA, secondo principi di ragionevolezza e proporzionalità, sulla base della stima dei benefici di cui alla Misura 12.3, lettera b), ed espressa in quote percentuali rispetto ai quantitativi annui erogati o fatturati dal SC, progressivamente decrescenti al raggiungimento di soglie di erogato/fatturato predeterminate dal CA e incrementali rispetto ai volumi di erogazione/fatturato ragionevolmente stimati ex ante dal medesimo CA.</i>	Integrare come segue: <i>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, in €/mc per il cosiddetto "oil" e in €/Kwh per la ricarica elettrica, progressivamente decrescenti al raggiungimento di soglie di erogato/fatturato predeterminate dal CA e incrementali rispetto ai volumi di erogazione/fatturato ragionevolmente stimati ex ante dal medesimo CA.</i>	Per maggiore chiarezza, sulla base delle unità di misure utilizzate.
13	13.8	<i>α è un coefficiente maggiore di 0 e minore di 1;</i>	Integrare il punto come segue: <i>α è un coefficiente maggiore di 0, e minore di 1 e non superiore a 0,5;</i>	Appare opportuno inserire un valore massimo che non sia vicino a 1 (ad esempio, 0,99), divenendo la formula proposta sostanzialmente lineare.
14	14.3	<i>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</i>	Integrare il punto come segue: <i>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" degli impianti di cui è titolare la SC e riferibili 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</i>	Si evidenzia la necessità di garantire il rispetto della libertà di impresa di determinazione del prezzo alla pompa nell'ambito della propria offerta commerciale. La determinazione della politica commerciale deve rimanere nell'autonomia

pari al costo che l'utente sosterebbe 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.

economico, incrementato di una quota di maggiorazione pari al costo che l'utente sosterebbe 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.

In caso di soggetti privi di altri punti vendita di carburanti nel territorio regionale, 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 sosterebbe 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.

della SC, chiamata ad effettuare gli investimenti e responsabile della garanzia di livelli di servizi elevati, assicurando la soddisfazione e l'apprezzamento del consumatore. Desta, pertanto, preoccupazione la previsione di disposizioni che, anche se finalizzate nelle intenzioni a contenere i prezzi, di fatto limitano diritti sanciti a livello comunitario e nazionale che rimettono al soggetto proprietario della merce (peraltro, non sempre coincidente con la SC in caso di affidamento della gestione a terzi) la determinazione del prezzo al consumo. Inoltre, la rete autostradale e quella ordinaria sono difficilmente equiparabili, in particolare per la presenza nella prima di oneri e rigidità gestionali assenti sugli impianti di carburanti siti sulle strade diverse dalle tratte autostradali. Sarebbe più opportuno che la CA, al fine di evitare che

				<p>l'affidatario adotti politiche di prezzo speculative rispetto a quanto viene fatto sulla rete ordinaria, si riferisca al prezzo servito presso i punti vendita dello stesso affidatario nel territorio regionale.</p> <p>Il punto 14.3, senza modifiche, potrebbe invece essere riferito ai soli soggetti privi di altri punti vendita nel territorio regionale.</p>
14	14.5	<p>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:</p> $Km_{carburanti} = (T \cdot VdT \cdot N + T \cdot V \cdot C \cdot P) / (L \cdot P) = 14,21$	<p>Per i carburanti, l'Autorità determina convenzionalmente detta quota di maggiorazione (Km_{carb}) sulla base di un valore del tempo (VdT) pari a 19,00 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 con coefficiente di riempimento R pari a 0,6; 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:</p> $Km_{carburanti} = (T \cdot VdT \cdot N + T \cdot V \cdot C \cdot P) / (L \cdot P \cdot R) = 30,44$	<p><i>Capacità del serbatoio:</i> riteniamo necessario inserire un coefficiente di riempimento "R" pari a 0,6 che porta al valore di erogazione medio su cui applicare la formula, pari a 25 litri</p> <p><i>Valore del tempo:</i> riteniamo debba modificarsi in 19 euro/ora che è la media dei valori riportati in tabella A4_1 del documento "Misure per la definizione degli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali ai sensi dell'art.</p>

				37, comma 2, lett. g), del D.L. 201/2011”
14	14.5			<p>Occorre chiarire se i valori individuati siano fissi o se verranno modificati nel tempo dall’Autorità.</p> <p>Non appare comunque molto condivisibile la logica con cui viene definita tale quota di maggiorazione, che non tiene in alcun modo conto dei diversi costi attinenti alla gestione di una area autostradale non solo per le royalties, ma anche in termini di orari e tipologie di servizi richiesti rispetto alla rete ordinaria</p>
17	17.4	<p><i>Alla scadenza della convenzione di subconcessione, il SC è obbligato a proseguire nella gestione del servizio o delle attività alle stesse condizioni previste nella convenzione vigente, fino al trasferimento della gestione all’operatore economico risultato aggiudicatario della procedura di gara</i></p>	<p>Modificare come segue: <i>Alla scadenza della convenzione di subconcessione, il SC è obbligato a proseguire nella gestione del servizio o delle attività alle stesse condizioni previste nella convenzione vigente, fino al trasferimento della gestione all’operatore economico risultato aggiudicatario della procedura di gara e comunque per un periodo non superiore a 6 mesi dalla data di scadenza dell’affidamento, a condizione che la CA abbia completato le procedure per il nuovo affidamento.</i></p>	<p>La proposta ha la finalità di consentire la prosecuzione della gestione del servizio limitatamente al tempo necessario al trasferimento al nuovo affidatario. Non è immaginabile, infatti, che il SC uscente sia obbligato sine die a proseguire nella gestione a causa di inadempienze da parte della CA nell’avvio e nel completamento delle</p>

				procedure di gara per la nuova aggiudicazione.
--	--	--	--	--