

SECONDA CONSULTAZIONE PUBBLICA PRESSO A.R.T.

in riferimento a:

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

**OSSERVAZIONI E PROPOSTE EX “ALLEGATO B” DELLA DELIBERA N. 53/2022
IN MERITO AL “SECONDO DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE” DI CUI ALL’ “ALLEGATO A” DI TALE DELIBERA**

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

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

Roma, lì 6 maggio 2022

MISURA	PUNTO/I	CITAZIONE DEL TESTO DA MODIFICARE/INTEGRARE	INSERIMENTO DEL TESTO MODIFICATO/INTEGRATO	BREVE NOTA ILLUSTRATIVA DELLE MOTIVAZIONI SOTTESE ALLA PROPOSTA DI MODIFICA/INTEGRAZIONE
MISURA 3 “CLASSIFICA- ZIONE FUNZIONALE DELLE AREE DI SERVIZIO”	Misura 3 nella sua interezza	3.1 “Ai fini dell’affidamento in concessione dei servizi e delle attività di cui alla Misura 2.2, il CA è tenuto a classificare le aree di servizio di propria competenza in relazione ai livelli di traffico annuo conseguiti in media, sulle tratte autostradali ad esse direttamente	Si ribadisce, anche in occasione di questa seconda consultazione, che, data l’estrema difficoltà (se non addirittura l’impossibilità), per le ragioni esposte in motivazione, di effettuare a monte una classificazione delle aree di servizio che tenga conto della eterogeneità	Si ribadisce, anche in questa sede, la necessità di un complessivo e radicale ripensamento della Misura 3, mediante l’eliminazione della suddivisione delle aree di servizio autostradali (nel prosieguo anche “ADS”) sulla base dei livelli di traffico oppure, quantomeno, mediante la costituzione di una

	<p><i>affidenti, nei cinque anni che precedono quello in cui si svolgono le procedure di affidamento, nonché alla tipologia di utenza prevalente.”</i></p> <p>3.2 <i>“A tal fine, le aree di servizio autostradali si distinguono nelle seguenti classi:</i></p> <p><i>a) classe 1: aree situate su tratte elementari con volume di traffico superiore a 15.000.000 veicoli/anno nella specifica direzione di marcia sulla carreggiata servita, con prevalenza del traffico a medio/lunga percorrenza;</i></p> <p><i>b) classe 2: aree situate su tratte elementari con volume di traffico tra 3.500.000 e 15.000.000 veicoli/anno nella specifica direzione di marcia sulla carreggiata servita, o con traffico superiore a 15.000.000 veicoli/anno prevalentemente a breve percorrenza o pendolare;</i></p> <p><i>c) classe 3: aree situate su tratte elementari con volume di traffico inferiore a 3.500.000 veicoli/anno nella specifica direzione di marcia sulla carreggiata servita;”</i></p> <p>3.3 <i>“In riferimento alle aree di servizio, gli obblighi di servizio pubblico a carico del concessionario autostradale e le tipologie di affidamento dei servizi e delle attività ivi svolte sono declinati in</i></p>	<p>dei fattori che incidono e influenzano le capacità di vendita delle singole aree di servizio, si ritiene che la Misura 3 debba essere modificata nella sua interezza nel senso che <u>dovrebbe essere rimossa qualsiasi classificazione delle aree autostradali e qualsivoglia differenziazione tra le aree di servizio.</u></p> <p>In subordine, laddove Codesta Autorità ritenga comunque indispensabile operare una suddivisione delle aree di servizio in classi, si chiede quantomeno che venga operata una (diversa) classificazione che sia <u>incentrata sui volumi di fatturato</u> e NON, invece, su quelli del traffico.</p> <p>Invero, appare evidente che il fatturato rappresenta l’elemento che meglio può descrivere una attività commerciale (e il suo andamento) e il solo su cui può operarsi una differenziazione di trattamento tra quella attività ed un’altra analoga. Incentrare una disparità di trattamento su elementi diversi dal fatturato rischia di essere irragionevole (e, pertanto, illegittima) e si esporrebbe ad impugnative nelle opportune sedi.</p>	<p>classificazione incentrata, invece, sui volumi di fatturato.</p> <p>Invero, la classificazione basata sui volumi di traffico è del tutto inadeguata rispetto allo scopo che si propone il Documento oggi in consultazione. Tale parametro, infatti, di per sé, non è in grado di definire le potenzialità di fatturato ristoro di una ADS, dal momento che vi sono ulteriori, ben più incidenti, elementi che influenzano le capacità di vendita, quali a titolo esemplificativo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <i>(i) tipologia di traffico prevalente: business, pendolari, turisti stranieri, villeggianti italiani, ecc.;</i> <i>(ii) stagionalità del traffico: equamente distribuito nei mesi ovvero con picchi stagionali;</i> <i>(iii) frequenza con la quale le ADS sono distribuite in una determinata tratta: maggiore è tale frequenza, minore è il fatturato generato dalla singola ADS;</i> <i>(iv) km medi percorsi da un veicolo su una determinata tratta: minore è il numero di km che un automobilista percorre, minore è la probabilità di effettuare una sosta in una ADS;</i> <i>(v) dimensioni dell’ADS: una ADS di dimensioni contenute ha inevitabilmente minor capacità ricettiva.</i>
--	--	---	---

		<p><i>funzione della classe di appartenenza dell'area di servizio definita dalla Misura 3.2.”</i></p> <p>3.4 <i>“Al fine di assicurare l’adeguata copertura dei livelli minimi di servizio nei confronti dell’utente autostradale, previa approvazione del Concedente, il CA può disporre la riclassificazione in classe 2 di alcune delle aree di servizio che, sulla base dei criteri di cui alle Misure 3.1 e 3.2, ricadrebbero in classe 3.”</i></p> <p>3.5 <i>“Il CA può inoltre disporre la riclassificazione in classe 2 delle aree di servizio che, sulla base dei criteri di cui alle Misure 3.1 e 3.2, ricadrebbero in classe 1, ma che sono posizionate a meno di 15 km dalla successiva o precedente area di servizio nella specifica direzione di marcia sulla carreggiata servita, oppure che sono caratterizzate da una superficie complessiva inferiore a 15.000 metri quadrati.”</i></p>	<p>In conclusione – fermo restando che (si ribadisce) sarebbe preferibile la rimozione di qualsivoglia suddivisione in classi delle aree di servizio autostradali – si chiede all’ART di considerare quanto segue: il fatturato non incide sul traffico, mentre il traffico incide sul fatturato, <u>pur costituendo solo UNO dei diversi fattori che lo condiziona</u> (vd. in motivazione). Pertanto, operando una (diversa) classificazione basata sul fatturato, si darebbe <u>la giusta rilevanza al volume di traffico, la quale è (e deve essere) solo e unicamente quella che incide sulla capacità di vendita della singola area di servizio.</u></p>	<p>Sempre a mero titolo esemplificativo, si possono assumere come parametro alcune tratte autostradali di collegamento di centri urbani tra loro non distanti ma oggetto di una forte conurbazione (ad esempio la Lombardia, la Campania ecc.), le quali rappresentano tratte caratterizzate da un elevatissimo numero di veicoli circolanti su base annua, ma connotate al tempo stesso da fatturati ristoro tra i più bassi del mercato italiano.</p> <p>Tale apparente ‘anomalia’ è dovuta:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) un’utenza prevalentemente pendolare, poco propensa alla sosta e all’acquisto; 2) un chilometraggio medio a veicolo percorso nella tratta sensibilmente contenuto, considerata la vicinanza alla città; 3) ADS di dimensioni tendenzialmente ridotte (c.d. “autobar”); 4) ADS poste ad una distanza ‘geografica’ tendenzialmente più ravvicinata che in una normale tratta autostradale. <p>In conclusione, utilizzando la classificazione per flussi di traffico proposta nella Misura 3, così come formulata da codesta Autorità, le ADS in tangenziale rientrerebbero nella/nelle categorie più alte (Classe 1 e Classe 2) pur con potenzialità di vendita ristoro</p>
--	--	---	---	---

				limitatissime. Si registrerebbe, pertanto, una distorsione concorrenziale in fase di svolgimento della gara rendendo al contempo difficile per il soggetto che lancerà la procedura di rispettare le linee guida contenute nel Documento oggetto di consultazione nel presente procedimento.
MISURA 4 “OBBLIGHI DI SERVIZIO NELLE AREE DI SERVIZIO”	<p>Punto 4.1, lett. e), f) e g);</p> <p>Punto 4.2, lett. e), f), e g);</p> <p>Punto 4.3, lett. e), f) e g).</p>	<p>4.1 [...]</p> <p>e) <i>“i servizi di ricarica elettrica sono offerti tutti i giorni dell’anno, 24 ore su 24, assicurando la coesistenza di una pluralità di CPO e:</i></p> <p><i>i. garantendo l’assistenza alla clientela anche da remoto, con possibilità di pronto intervento;</i></p> <p><i>ii. prevedendo un numero di punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico adeguato al livello di traffico circolante sulla carreggiata servita;</i></p>	<p>Premessa:</p> <p>Fermo restando quando detto in riferimento alla Misura 3, si insiste affinché vengano inserite, nel nuovo documento di consultazione, le precisazioni di seguito indicate in riferimento agli obblighi di servizio nelle aree di servizio (Misura 4).</p> <p>4.1 [...]</p> <p>e) i servizi di ricarica elettrica sono offerti tutti i giorni dell’anno, 24 ore su 24, assicurando la coesistenza di una pluralità di CPO e:</p> <p>i. garantendo l’assistenza alla clientela anche da remoto, con possibilità di pronto intervento;</p> <p>ii. prevedendo un numero di punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico adeguato al livello di traffico circolante sulla carreggiata servita;</p> <p>iii. prevedendo l’installazione di punti di ricarica accessibili al pubblico</p>	<p>In riferimento alla Misura 4, si ritengono necessari i seguenti interventi:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Alle lettere e) dei punti 4.1, 4.2 e 4.3, si ritiene utile aggiungere la seguente precisazione: <u>“assicurando che il posizionamento dei punti di ricarica consenta la pronta fruizione delle attività di ristoro da parte degli automobilisti in sosta per il tempo necessario alla ricarica”</u>. <p>Una simile dislocazione dei punti di ricarica, infatti, garantirebbe una più agevole fruizione dei servizi ristoro con un conseguente incremento consumi e (quindi) dei fatturati (e, conseguentemente, delle royalties dovute dai sub-concessionari ai concessionari), senza però che ciò possa comportare svantaggio alcuno degli altri stakeholders.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Riguardo alla lettera f) del punto 4.1., si ritiene necessario <u>rimuovere</u> la

		<p>iii. prevedendo l'installazione di punti di ricarica accessibili al pubblico aventi potenza nominale adeguata al prevedibile sviluppo delle capacità di ricarica dei veicoli nell'orizzonte temporale dell'affidamento;"</p> <p>f) "le attività commerciali e ristorative sono offerte tutti i giorni dell'anno, assicurando la coesistenza di una pluralità di operatori e prevedendo:</p> <p>i. per la modalità "bar", l'apertura al pubblico 24 ore su 24, eventualmente anche mediante turnazione tra le 22:00 e le 6:00, che distribuisca in maniera trasparente e non discriminatoria tale obbligo di servizio tra i diversi operatori in esercizio presso l'area di servizio, ivi compresi i soggetti di cui al punto 5.5;</p> <p>ii. per la modalità "ristorante", l'apertura al pubblico almeno dalle 12.00 alle 15:00 e dalle 18:00 alle 22.00;</p> <p>iii. per la modalità "market", l'apertura al pubblico 24 ore su 24, eventualmente anche mediante turnazione tra le 22:00 e le 6:00, che distribuisca in maniera trasparente e non discriminatoria tale obbligo di servizio tra i diversi operatori in esercizio presso l'area di servizio, ivi</p>	<p>aventi potenza nominale adeguata al prevedibile sviluppo delle capacità di ricarica dei veicoli nell'orizzonte temporale dell'affidamento;</p> <p>iv. <u>assicurando che il posizionamento dei punti di ricarica consenta la pronta fruizione delle attività di ristoro da parte degli automobilisti in sosta per il tempo necessario alla ricarica;</u></p> <p>f) le attività commerciali e ristorative sono offerte tutti i giorni dell'anno, prevedendo:</p> <p>i. per la modalità "bar", l'apertura al pubblico 24 ore su 24, eventualmente anche mediante turnazione tra le 22:00 e le 6:00, che distribuisca in maniera trasparente e non discriminatoria tale obbligo di servizio tra i diversi operatori in esercizio presso l'area di servizio, ivi compresi i soggetti di cui al punto 5.5;</p> <p>ii. per la modalità "ristorante", l'apertura al pubblico almeno dalle 12.00 alle 15:00 e dalle 18:00 alle 22.00;</p> <p>iii. per la modalità "market", l'apertura al pubblico 24 ore su 24, eventualmente anche mediante turnazione tra le 22:00 e le 6:00, che distribuisca in maniera trasparente e non discriminatoria tale obbligo di servizio tra i diversi operatori in esercizio presso l'area di servizio, ivi compresi i soggetti di cui al punto 5.5;</p>	<p>seguinte locuzione: "<u>assicurando la coesistenza di una pluralità di operatori</u>".</p> <p>Infatti, come è già stato rilevato da AIGRIM nelle osservazioni al primo documento di consultazione (Delibera ART n. 174/2021), il settore dei servizi in autostrada, in particolar modo quelli ristorativi, è colpito da criticità sia strutturali che (relativamente) temporanee, legate all'emergenza sanitaria discendente dalla Pandemia da Covid-19. Pertanto, incrementare la competizione tra operatori dello stesso settore, prevedendo la loro "coesistenza" in una medesima area di servizio, significherebbe rendere insostenibile l'erogazione del servizio (e comunque di un servizio mirato alla qualità). La necessità che l'Autorità adotti misure volte a ridurre e disincentivare la competizione tra esercenti autostradali nella medesima ADS sarà analizzata in sede di proposte di modifica della Misura 5 (vd. sotto). In riferimento alle lettere f) dei punti 4.2 e 4.3, non si propone alcuna modifica in particolare, ma si rinvia, ancora una volta, a quando sarà detto in riferimento alla Misura 5, relativamente alla compresenza in una unica ADS di più operatori ristoro. Più precisamente, si chiede di adattare e modificare le suddette lettere f) in maniera adeguata a quanto si propone per la Misura 5.</p>
--	--	--	---	---

		<p><i>compresi i soggetti di cui al punto 5.5;”</i></p> <p>g) <i>“i servizi igienici collettivi sono offerti tutti i giorni dell’anno, 24 ore su 24, e includono WC per adulti e bambini, docce, fasciatoio e zone di appoggio per il cambio neonati; è garantita la presenza di servizi igienici per disabili.”</i></p> <p>4.2 [...]</p> <p>e) <i>“i servizi di ricarica elettrica sono offerti tutti i giorni dell’anno, 24 ore su 24, assicurando la coesistenza di una pluralità di CPO e:</i></p> <p><i>i. garantendo l’assistenza alla clientela anche da remoto, con possibilità di pronto intervento;</i></p> <p><i>ii. prevedendo un numero di punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico adeguato al livello di traffico circolante sulla carreggiata servita;</i></p>	<p>g) i servizi igienici collettivi sono offerti tutti i giorni dell’anno, 24 ore su 24, e includono WC per adulti e bambini, docce, fasciatoio e zone di appoggio per il cambio neonati; è garantita la presenza di servizi igienici per disabili. <u>I costi necessari a garantire la fruibilità dei servizi igienici alle condizioni suesposte devono essere ripartiti tra gestori delle attività commerciali o ristorative e concessionari autostradali sulla base del tasso medio di conversione basato sul rapporto tra utenti della strada e consumatori del punto commerciale o ristoro.</u></p> <p>4.2 [...]</p> <p>e) i servizi di ricarica elettrica sono offerti tutti i giorni dell’anno, 24 ore su 24, assicurando la coesistenza di una pluralità di CPO e:</p> <p>i. garantendo l’assistenza alla clientela anche da remoto, con possibilità di pronto intervento;</p> <p>ii. prevedendo un numero di punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico adeguato al livello di traffico circolante sulla carreggiata servita;</p> <p>iii. prevedendo l’installazione di punti di ricarica accessibili al pubblico aventi potenza nominale adeguata al prevedibile sviluppo delle capacità di</p>	<p>● Infine, alle lettere g) dei punti 4.1, 4.2 e 4.3, si ritiene necessario aggiungere la seguente precisazione: <u>“I costi necessari a garantire la fruibilità dei servizi igienici alle condizioni suesposte devono essere ripartiti tra gestori delle attività commerciali o ristorative e concessionari autostradali sulla base del tasso medio di conversione basato sul rapporto tra utenti della strada e consumatori del punto commerciale o ristoro”</u>.</p> <p>L’esigenza di inserire la suesposta precisazione nasce dalla circostanza che sui subconcessionari ristoro (nel prosieguo anche “SC”) continuano interamente a gravare i costi per la gestione dei servizi igienici agli utenti autostradale, i quali – come la stessa Autorità di Regolazione dei Trasporti conferma – rappresentano, a tutti gli effetti, un servizio pubblico obbligatorio.</p> <p>Considerato che detti costi possano (o, meglio, debbano) distinguersi tra costi che i SC sostengono per garantire l’accesso ai servizi igienici da parte della clientela che effettua una consumazione all’interno del punto ristoro e costi che, invece, i SC sostengono per la fruizione dei servizi igienici da parte dell’utenza automobilistica che non effettua alcuna consumazione nell’area ristoro (“non</p>
--	--	--	---	--

		<p>iii. prevedendo l'installazione di punti di ricarica accessibili al pubblico aventi potenza nominale adeguata al prevedibile sviluppo delle capacità di ricarica dei veicoli nell'orizzonte temporale dell'affidamento;"</p> <p>f) "le attività commerciali e ristorative sono offerte tutti i giorni dell'anno, prevedendo:</p> <p>i. per la modalità "bar", l'apertura al pubblico 24 ore su 24, eventualmente anche mediante turnazione tra le 22:00 e le 6:00, che distribuisca in maniera trasparente e non discriminatoria tale obbligo di servizio tra i diversi operatori in esercizio presso l'area di servizio, ivi compresi i soggetti di cui al punto 5.5;</p> <p>ii. per la modalità "ristorante", l'apertura al pubblico almeno dalle 12.00 alle 15:00 e dalle 18:00 alle 22.00;</p> <p>iii. per la modalità "market", l'apertura al pubblico 24 ore su 24, eventualmente anche mediante turnazione tra le 22:00 e le 6:00, che distribuisca in maniera trasparente e non discriminatoria tale obbligo di servizio tra i diversi operatori in esercizio presso l'area di servizio, ivi compresi i soggetti di cui al punto 5.5;"</p>	<p>ricarica dei veicoli nell'orizzonte temporale dell'affidamento;</p> <p>iv. assicurando che il posizionamento dei punti di ricarica consenta la pronta fruizione delle attività di ristoro da parte degli automobilisti in sosta per il tempo necessario alla ricarica;</p> <p>f) le attività commerciali e ristorative sono offerte tutti i giorni dell'anno, prevedendo:</p> <p>i. per la modalità "bar", l'apertura al pubblico 24 ore su 24, eventualmente anche mediante turnazione tra le 22:00 e le 6:00, che distribuisca in maniera trasparente e non discriminatoria tale obbligo di servizio tra i diversi operatori in esercizio presso l'area di servizio, ivi compresi i soggetti di cui al punto 5.5;</p> <p>ii. per la modalità "ristorante", l'apertura al pubblico almeno dalle 12.00 alle 15:00 e dalle 18:00 alle 22.00;</p> <p>iii. per la modalità "market", l'apertura al pubblico 24 ore su 24, eventualmente anche mediante turnazione tra le 22:00 e le 6:00, che distribuisca in maniera trasparente e non discriminatoria tale obbligo di servizio tra i diversi operatori in esercizio presso l'area di servizio, ivi compresi i soggetti di cui al punto 5.5;</p> <p>g) i servizi igienici collettivi sono offerti tutti i giorni dell'anno, 24 ore</p>	<p>clientela"), si ritiene necessario che solamente la prima tipologia di costi debba continuare a gravare sui SC, in quanto costi che, per loro natura, sono sempre sopportati dal gestore del punto ristoro anche in contesti differenti da quello autostradale. Pertanto, per quanto riguarda la seconda tipologia di costi, si ritiene che vada previsto nei nuovi bandi un rimborso, da parte dei concessionari autostradali (nel prosieguo anche "CA"), delle spese di manutenzione, gestione notturna (laddove sia consentita la chiusura del punto ristoro dal D.M. MIT-MISE del 7 agosto 2015), pulizia e rifacimento dei servizi igienici effettuati dai SC ristoro per la fruizione delle toilette da parte della "non clientela".</p> <p>Difatti, sono i CA ad essere i principali garanti del servizio pubblico, e non i SC. In definitiva, è necessario ripartire puntualmente gli oneri connessi a tale servizio pubblico e individuare i criteri sulla base dei quali determinare la parte dei costi che i SC sostengono per garantire un servizio che non risponde a logiche commerciali pure (apertura 365 giorni, h 24, servizi igienici non riservati ai soli clienti ma garantiti a tutta l'utenza, necessità di garantire prezzi calmierati).</p>
--	--	--	---	---

		<p>g) <i>“i servizi igienici collettivi sono offerti tutti i giorni dell’anno, 24 ore su 24, e includono WC per adulti e bambini, docce, fasciatoio e zone di appoggio per il cambio neonati; è garantita la presenza di servizi igienici per disabili.”</i></p> <p>4.3 [...] e) <i>“i servizi di ricarica elettrica sono offerti tutti i giorni dell’anno, 24 ore su 24, assicurando la coesistenza di una pluralità di CPO e:</i> i. <i>garantendo l’assistenza alla clientela anche da remoto, con possibilità di pronto intervento;</i> ii. <i>prevedendo un numero di punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico adeguato al livello di traffico circolante sulla carreggiata servita;</i></p>	<p>su 24, e includono WC per adulti e bambini, docce, fasciatoio e zone di appoggio per il cambio neonati; è garantita la presenza di servizi igienici per disabili. <u>I costi necessari a garantire la fruibilità dei servizi igienici alle condizioni suesposte devono essere ripartiti tra gestori delle attività commerciali o ristorative e concessionari autostradali sulla base del tasso medio di conversione basato sul rapporto tra utenti della strada e consumatori del punto commerciale o ristoro.</u></p> <p>4.3 [...] e) i servizi di ricarica elettrica sono offerti tutti i giorni dell’anno, 24 ore su 24, assicurando la coesistenza di una pluralità di CPO e: i. garantendo l’assistenza alla clientela anche da remoto, con possibilità di pronto intervento; ii. prevedendo un numero di punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico adeguato al livello di traffico circolante sulla carreggiata servita; iii. prevedendo l’installazione di punti di ricarica aventi potenza nominale adeguata al prevedibile sviluppo delle capacità di ricarica dei veicoli nell’orizzonte temporale dell’affidamento;</p>	
--	--	--	---	--

		<p>iii. prevedendo l'installazione di punti di ricarica aventi potenza nominale adeguata al prevedibile sviluppo delle capacità di ricarica dei veicoli nell'orizzonte temporale dell'affidamento;"</p> <p>f) "le attività commerciali e ristorative sono offerte tutti i giorni dell'anno, prevedendo:</p> <p>i. per la modalità "bar", l'apertura al pubblico almeno dalle 6.00 alle 22.00, assicurando 24 ore su 24 la somministrazione al pubblico di alimenti e bevande effettuata con distributori automatici in locali esclusivamente adibiti a tale attività;</p> <p>ii. per la modalità "ristorante", qualora prevista dal CA, l'apertura al pubblico almeno dalle 12.00 alle 15:00 e dalle 18:00 alle 22.00;</p> <p>iii. per la modalità "market", qualora prevista dal CA, l'apertura al pubblico almeno dalle 6.00 alle 22.00;"</p> <p>g) "i servizi igienici collettivi sono offerti tutti i giorni dell'anno, 24 ore su 24, e includono WC per adulti e bambini, fasciatoio e zone di appoggio per il cambio neonati; è garantita la presenza di servizi igienici per disabili."</p>	<p>iv. assicurando che il <u>posizionamento dei punti di ricarica consenta la pronta fruizione delle attività di ristoro da parte degli automobilisti in sosta per il tempo necessario alla ricarica;</u></p> <p>f) le attività commerciali e ristorative sono offerte tutti i giorni dell'anno, prevedendo:</p> <p>i. per la modalità "bar", l'apertura al pubblico almeno dalle 6.00 alle 22.00, assicurando 24 ore su 24 la somministrazione al pubblico di alimenti e bevande effettuata con distributori automatici in locali esclusivamente adibiti a tale attività;</p> <p>ii. per la modalità "ristorante", qualora prevista dal CA, l'apertura al pubblico almeno dalle 12.00 alle 15:00 e dalle 18:00 alle 22.00;</p> <p>iii. per la modalità "market", qualora prevista dal CA, l'apertura al pubblico almeno dalle 6.00 alle 22.00;</p> <p>g) i servizi igienici collettivi sono offerti tutti i giorni dell'anno, 24 ore su 24, e includono WC per adulti e bambini, fasciatoio e zone di appoggio per il cambio neonati; è garantita la presenza di servizi igienici per disabili. <u>I costi necessari a garantire la fruibilità dei servizi igienici alle condizioni suesposte devono essere ripartiti tra gestori delle attività commerciali o ristorative e concessionari</u></p>	
--	--	--	---	--

			<p>autostradali sulla base del tasso medio di conversione basato sul rapporto tra utenti della strada e consumatori del punto commerciale o ristoro.</p>	
<p>MISURA 5</p> <p>“TIPOLOGIE DI AFFIDAMENTO DEI SERVIZI E DELLE ATTIVITÀ SVOLTI NELLE AREE DI SERVIZIO”</p>	<p>Punto 5.1, lett. b) e ultimo capoverso;</p> <p>Punto 5.2, lett. b) e ultimo capoverso;</p> <p>Punto 5.3, lett. a) e ultimo capoverso;</p> <p>Punto 5.5</p>	<p>5.1 [...]</p> <p>b) “almeno due affidamenti (“ristoro”) che includano le attività commerciali e ristorative e prevedano la gestione dei servizi igienici collettivi, possibilmente comuni;”</p> <p>[...]</p> <p><i>“In prima applicazione, l’obbligo dei due affidamenti (“ristoro”) decorre dalla scadenza della eventuale subconcessione vigente, previa adeguata riorganizzazione degli spazi a cura del CA.”</i></p> <p>5.2 [...]</p> <p>b) “almeno un affidamento (“ristoro”) che includa le attività</p>	<p><u>Premessa:</u></p> <p>Sempre fermo restando quando detto in riferimento alla Misura 3, si ritiene che la Misura 5 debba comunque essere modificata come di seguito precisato.</p> <p>5.1 [...]</p> <p>b) un affidamento (“ristoro”) che includa le attività commerciali e ristorative e preveda la gestione dei servizi igienici collettivi, i cui costi dovranno essere ripartiti tra il SC e il CA secondo le modalità precisate nella Misura 4;</p> <p>[...]</p> <p>In prima applicazione, l’obbligo dell’affidamento (“ristoro”) decorre dalla scadenza della eventuale subconcessione vigente, previa adeguata riorganizzazione degli spazi a cura del CA.</p> <p>5.2 [...]</p> <p>b) un affidamento (“ristoro”) che includa le attività commerciali e ristorative e la gestione dei servizi</p>	<p>Le modifiche proposte in riferimento alla Misura 5 si fondano tutte sulla motivazione di base rappresentata dalla improcrastinabile necessità che siano adottate, dall’Autorità, tutte le misure idonee a:</p> <p>1) ridurre la competizione tra stessi operatori della ristorazione in autostrada e tra questi e gli altri operatori delle ADS, al fine di garantire la sostenibilità dei piani economico-finanziari delle attività ristorative autostradali, gravate dalle criticità già esposte e risultanti dalle osservazioni al primo documento di consultazione (Delibera ART n. 174/2021);</p> <p>2) valorizzare e garantire al meglio la qualità e la specializzazione dei servizi.</p> <p>Tali obiettivi possono essere conseguiti esclusivamente:</p> <p>i) impedendo una pluralità di affidamenti “ristoro” in una medesima area di servizio;</p> <p>ii) prevedendo la possibilità di affidamenti unitari “oil + ristoro”</p>

	<p><i>commerciali e ristorative e la gestione dei servizi igienici collettivi;"</i></p> <p>[...]</p> <p><i>"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 9.1, 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><i>ii. un affidamento unitario accorpato ("oil + ristoro") che comprenda i servizi di cui alle precedenti lettere a) e b) relativi a più aree di servizio collocate sulla medesima tratta autostradale. In tal caso, il CA assicura che nessun soggetto possa detenere una posizione dominante nel mercato di riferimento costituito dalla singola tratta autostradale assentita in concessione."</i></p> <p>5.3 [...]</p>	<p>igienici collettivi, <u>i cui costi dovranno essere ripartiti tra il SC e il CA secondo le modalità precisate nella Misura 4;</u></p> <p>[...]</p> <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 9.1, il CA può disporre:</p> <p>i. un affidamento unitario ("oil + ristoro") che comprenda i servizi di cui alle precedenti lettere a) e b);</p> <p>ii. un affidamento unitario accorpato ("oil + ristoro") che comprenda i servizi di cui alle precedenti lettere a) e b) relativi a più aree di servizio collocate sulla medesima tratta autostradale. In tal caso, il CA assicura che nessun soggetto possa detenere una posizione dominante nel mercato di riferimento costituito dalla singola tratta autostradale assentita in concessione.</p> <p>5.3 [...]</p> <p>a) un affidamento unitario ("oil + ristoro") che includa i servizi di distribuzione carburanti, la vendita di prodotti lubrificanti e di altri prodotti accessori per gli autoveicoli, i servizi di assistenza al veicolo (e, se del caso, i servizi di distribuzione di GNC e</p>	<p>esclusivamente laddove sia garantito l'accesso equo e non discriminatorio alla gara di tutti gli operatori, sia oil che ristoro;</p> <p>iii) evitare che affidamenti di subconcessioni redditizi siano accorpato con affidamenti non redditizi con un effetto collaterale di diluire la redditività e quindi la qualità dei servizi in entrambe le aree;</p> <p>iv) prevedendo la possibilità di attività c.d. "sottopensilina" solo nella modalità "market" oppure anche nella modalità "ristoro," ma esclusivamente in casi particolari, ossia laddove la sostenibilità delle gestioni non sia pregiudicata e non vi sia impatto negativo sulla redditività di affidamenti preesistenti nella stessa area di servizio.</p> <p>In particolare, per quanto riguarda la non sostenibilità di una pluralità di operatori del settore ristoro in una medesima ADS, si rileva quanto segue. L'opportunità della compresenza di più operatori in competizione nelle medesime ADS si fonderebbe sul presupposto che ciascuno di essi rappresenti un distinto mercato geografico rilevante. Tuttavia, tale presupposto si porrebbe in contrasto con le conclusioni raggiunte dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM), per cui il</p>
--	--	--	---

		<p>a) <i>“un affidamento unitario (“oil + ristoro”) che includa i servizi di distribuzione carburanti, la vendita di prodotti lubrificanti e di altri prodotti accessori per gli autoveicoli, i servizi di assistenza al veicolo (e, se del caso, i servizi di distribuzione di GNC e GNL), le attività commerciali e ristorative e la gestione dei servizi igienici collettivi;”</i> [...] <i>“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 9.1, il CA può disporre un affidamento unitario accorpato (“oil + ristoro”) relativo a più aree di servizio collocate sulla medesima tratta autostradale. In tal caso, il CA assicura che nessun soggetto possa detenere una posizione dominante nel mercato di riferimento costituito dalla singola tratta autostradale assentita in concessione.”</i></p>	<p>GNL), le attività commerciali e ristorative e la gestione dei servizi igienici collettivi, <u>i cui costi dovranno essere ripartiti tra il SC e il CA secondo le modalità precisate nella Misura 4; per tale affidamento unitario 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.</u> [...] 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 9.1, il CA può disporre un affidamento unitario accorpato (“oil + ristoro”) relativo a più aree di servizio collocate sulla medesima tratta autostradale. In tal caso, il CA assicura che nessun soggetto possa detenere una posizione dominante nel mercato di riferimento costituito dalla singola tratta autostradale assentita in concessione.</p>	<p>perimetro del mercato rilevante, sia sotto il profilo geografico sia sotto quello del prodotto, dei servizi commerciali e di ristoro in autostrada abbraccia un raggio di 100 chilometri. Invero, secondo l’AGCM, <i>“Per quanto concerne la dimensione geografica del mercato della ristorazione autostradale, va osservato che il singolo punto vendita è da ritenersi sostituibile, dal lato della domanda, con tutti quelli limitrofi sulla tratta, ma non con tutte le aree di servizio presenti sull’intera rete autostradale. Sulla base delle informazioni disponibili, infatti, la propensione media alla sosta non supera i 200 chilometri dall’ingresso in autostrada (cfr. provv. n. 4457, citato). Da ciò si può desumere che ciascun punto di ristorazione risulta sostituibile con tutti gli altri punti vendita ricompresi sulla stessa direttrice di traffico e localizzati entro un raggio non superiore a 100 chilometri. D’altra parte, la disponibilità di standard qualitativi analoghi in tutte le aree di servizio autostradali, nonché l’esistenza di tariffe autostradali uniformi sull’intera rete inducono a ritenere che i servizi di ristorazione si caratterizzino per un elevato grado di omogeneità delle condizioni di concorrenza sull’intera rete autostradale a pagamento”</i> (AGCM, Provvedimento n. 8090 (C3818) del 2 marzo 2000 (Edizione</p>
--	--	---	---	--

		<p>5.5 [...] <i>“Nell’ambito degli affidamenti “oil”, l’esercizio delle attività “sottopensilina” è sempre ammesso, nel rispetto degli stessi obblighi di servizio indicati alla lettera f) delle Misure 4.1, 4.2 e 4.3 per le attività commerciali e ristorative.</i> <i>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. A tale riguardo, in particolare, il CA:</i> <i>i. assicura la necessaria trasparenza, già in sede di predisposizione delle procedure di gara dei bandi</i></p>	<p>5.5 [...] <u>Il CA, al fine di garantire la sostenibilità delle gestioni in subconcessione “oil” e “ristoro”, di norma prevede l’attività “sottopensilina” nella sola modalità “market”, sempre nel rispetto degli stessi obblighi di servizio indicati alla lettera f) delle Misure 4.1, 4.2 e 4.3 per le attività commerciali e ristorative. 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 9.1, 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”.</u> 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</p>	<p>Holding/Autostrade – Concessioni e costruzioni autostrade, punto 31). Quanto sopra vale tanto più per le ADS localizzate lungo le tratte dove il traffico è maggiore (soprattutto nelle regioni del Centro-Nord del Paese) e che, pertanto, si addensano oggi a distanze alquanto più ravvicinate. L’addensamento in tali ADS è di gran lunga superiore alla media nazionale di 30 km e la distanza fra di esse è una frazione del raggio di 100 km stimato dall’AGCM come mercato rilevante geografico e del prodotto. Fermo restando quanto sopra, si deve, inoltre, rilevare che la previsione della possibilità di una pluralità di affidamenti ristoro in una medesima area di servizio incontra l’ostacolo delle infrastrutture già presenti sulle tratte autostradali. Invero, la maggior parte delle ADS ad elevata presenza di traffico, sebbene ubicate su tratte autostradali altamente trafficate, presentano limiti dimensionali (superfici ridotte) o strutturali (es. edifici a ponte) tali per cui la presenza di una pluralità di operatori sarebbe impossibile se non ampliando o ripensando in modo sostanziale la struttura degli edifici esistenti e dell’intera ADS. Posto quanto sopra, la proposta dell’Autorità di prevedere obbligatoriamente, in aggiunta al c.d. “sottopensilina”, più affidatari di servizi</p>
--	--	---	---	--

		<p><i>“ristoro”, circa la presenza, nell’ambito dell’affidamento “oil”, dell’attività “sottopensilina”;</i></p> <p><i>ii. dispone, nei bandi “oil”, criteri di valutazione dell’offerta tecnica che afferiscano anche all’attività “sottopensilina”, prevedendo inoltre il trasferimento dei conseguenti impegni all’eventuale gestore comodatario;</i></p> <p><i>iii. individua i meccanismi di compensazione da introdurre, a favore del/dei SC “ristoro”, qualora l’attività “sottopensilina” dovesse subentrare in un secondo momento;</i></p> <p><i>iv. prevede, all’interno della componente fissa del corrispettivo di cui alla Misura 12.4, lettere a), forme di contribuzione a carico del/dei SC “oil” e “ricarica” per la copertura di eventuali costi comuni relativi a servizi affidati al/ai SC “ristoro”.1.1a)”.<i></i></i></p>	<p>medesima area di servizio. A tale riguardo, in particolare, il CA:</p> <p>i. assicura la necessaria trasparenza, già in sede di predisposizione delle procedure di gara dei bandi “ristoro”, circa la presenza dell’attività “sottopensilina”;</p> <p>ii. <u>laddove siano previste attività “sottopensilina”, dispone, nei bandi, criteri di valutazione dell’offerta tecnica</u> afferenti, appunto, a tale attività, prevedendo inoltre il trasferimento dei conseguenti impegni all’eventuale gestore comodatario;</p> <p>iii. individua i meccanismi di compensazione da introdurre, a favore del/dei SC “ristoro”, qualora l’attività “sottopensilina” dovesse subentrare in un secondo momento;</p> <p>5.6 [da inserire ex novo, ndr] Nei casi in cui è consentito al CA di disporre un affidamento unitario accorpato (“oil + ristoro”), e fino a quando non sarà autorizzata la distribuzione del prodotto Gpl in modalità self service, mediante distributore automatico, il CA dovrà prevedere la facoltà per il SC di osservare una diversa modalità operativa per la distribuzione del prodotto alternativo Gpl, senza necessità di erogazione in orario notturno.</p>	<p>commerciali e di ristoro appare sproporzionata rispetto all’obiettivo di promuovere una concorrenza che già concretamente esiste ed è intensa. Ciò, infatti, non genererebbe domanda incrementale ed in ultima analisi minerebbe la sostenibilità delle gestioni senza alcun beneficio concreto per il consumatore. Generare e incrementare la concorrenza mettendo a confronto medesime modalità di servizio (es. bar vs bar e ristorante vs ristorante) causerebbe duplicazioni all’interno della medesima ADS che genererebbero chiare inefficienze nelle gestioni e che non massimizzerebbero il benessere del consumatore, il quale invece avrebbe maggior interesse a reperire nella stessa area di servizio un’offerta in grado di coprire tutte le fasce di consumo possibili nell’arco della giornata (es. colazione, snack, pranzo e cena). Se invece la misura proposta dall’Autorità intendesse garantire un’offerta differenziata (bar e ristorante), ma nell’ambito di affidamenti distinti, essa tenderebbe in realtà a tutelare la concorrenza per il mercato e come tale risulterebbe superflua in quanto l’accesso all’attività, indipendentemente dal fatto che ciò costituisca oggetto di un unico affidamento o di una pluralità di</p>
--	--	--	---	---

affidamenti, sarebbe in ogni caso contendibile.

In definitiva, appare, dunque, irragionevole prevedere affidamenti futuri che prevedano “almeno” e addirittura due servizi ristoro. In tale ipotesi si otterrebbe infatti l’insostenibilità economica di ben due affidamenti ristoro in una singola ADS. Inoltre, si rileva che l’attività di ristoro all’interno di una ADS riveste un ruolo di marginale importanza rispetto alle due attività principali di servizio, che sono la distribuzione dei carbolubrificanti e l’accesso ai servizi igienici. Pertanto, risulta irragionevole anche l’espressa richiesta (di cui al Punto 5.1) di “*almeno due affidamenti*” solo per l’attività di ristoro e non anche l’attività di distribuzione dei carbolubrificanti, attività quest’ultima riconosciuta come il primo *driver* di sosta degli automobilisti. Si tratta di una disparità di trattamento ingiustificata che presta il fianco a critiche sotto il profilo della legittimità.

Per quanto concerne la possibilità – in casi particolari – di prevedere lotti di affidamento comprendenti più aree di servizio sulla stessa tratta, tale misura si ritiene che debba essere espunta (5.2. e 5.3). E ciò proprio per evitare l’accorpamento di aree redditizie con aree meno redditizie storicamente in

				<p>perdita. Il risultato delle gestioni 'buone' verrebbe diluito. Del resto, fra gli obiettivi dell'intervento di regolazione vi sono tutela della concorrenza e sostenibilità delle gestioni e nessuno dei due obiettivi verrebbe raggiunto. L'accorpamento di più aree, infatti, è un'evidente barriera all'ingresso (presuppone capacità di investimento, gestionali, logistiche etc. appannaggio di operatori di grandi dimensioni) e la sostenibilità delle gestioni verrebbe minata in conseguenza dell'effetto di cui sopra.</p>
--	--	--	--	---

Tali considerazioni non possono non condurre a una presa d'atto a valenza sostanzialmente di principio: le aree in perdita non possono essere finanziate dalle gestioni sostenibili. Le aree in perdita devono essere garantite con logiche di servizio pubblico (i.e. sussidiate dai concessionari autostradali sui cui incombe l'obbligo di garantire il servizio) oppure attraverso la chiusura se non necessarie.

Inoltre, se mantenuta tale misura, si genererebbe una contraddizione tra definizioni di mercato rilevante nel caso delle aree di servizio rispetto a quella definita dall'AGCM. In altri termini, mercato rilevante diverrebbe addirittura la singola tratta autostradale assentita in concessione. Come se un punto di ristoro sull'A1 in Lombardia possa considerarsi in concorrenza con

un punto di ristoro sulla medesima tratta ma in Campania! Inoltre, trattandosi di accorpamento di aree e di servizi (oil e non oil), che succede se un operatore è dominante in un settore e non nell'altro? Infine, è corretto affidare ai CA un controllo ex ante su aspetti di competenza dell'Agcm ed in netto contrasto con la prassi consolidata di quest'ultima?

Quanto al "sottopensilina", va ricordato che la relativa disciplina è nata per disciplinare le attività commerciali nelle stazioni di servizio sulla viabilità ordinaria e per stabilire, soprattutto per le attività di somministrazione, che queste ultime non fossero assoggettate ai contingenti allora applicabili alle licenze. L'estensione alle autostrade, avvenuta in epoca successiva, è stata mitigata prevedendo che l'ART potesse ritagliare un regime speciale per l'autostrada, con ciò preservando la potestà programmatica dei CA.

Fatte tali premesse, i gestori oil sono, tra le altre cose, soggetti protetti da accordi di categoria che garantiscono la continuità gestionale indipendentemente dal vincitore della gara. Il sottopensilina diventerebbe dunque a tutti gli effetti una riserva di attività in favore di una categoria protetta. In ogni caso, il sottopensilina, ancorché attività di ristorazione a tutti

gli effetti, resterebbe incomprensibilmente appannaggio del settore oil con esclusione dalle relative gare di tutti i soggetti non in possesso dei requisiti tipici di quel settore. Da qui discende l'irragionevolezza della circostanza per cui un'attività di ristorazione debba sottostare a requisiti di partecipazione che sono propri di un altro settore.

Da ultimo, si segnala che il sottopensilina, in presenza di un "affidamento ristoro", genera, ancora una volta, una duplicazione sul lato dell'offerta che (e questo è prima di tutto un dato di esperienza visibile a tutti), senza apportare benefici concreti all'utenza, pregiudicherebbe ulteriormente la sostenibilità economica delle gestioni ristoro.

Premesso quanto sopra, si ritiene necessario che l'Autorità adotti le misure necessarie a ristabilire un equilibrio rispettoso della specializzazione dei due settori (oil e non oil), anche al fine di prevenire le eventuali impugnazioni dell'atto regolamentare dinanzi al giudice amministrativo.

La struttura contrattuale delle concessioni dovrebbe, quindi, essere modificata nel senso di eliminare la proliferazione di differenti attività di ristorazione nelle singole aree di servizio

				<p>ovvero separare nettamente la gestione carburanti dalla gestione della ristorazione in quanto ciascuna può fornire un servizio di qualità unicamente nel settore che gli appartiene e poiché esse rispondono a logiche di gestione e parametri economico-finanziari non sovrapponibili.</p> <p>Infine, con riferimento alle sole procedure di gara unitarie, considerata la natura di esigua marginalità di tali gestioni, si ritiene necessario, fintantoché non sarà autorizzata anche in Italia la distribuzione del prodotto Gpl in modalità self service, mediante distributore automatico, che l’Autorità preveda la facoltà per l’affidatario di osservare una diversa modalità operativa per la distribuzione del prodotto alternativo Gpl, nel senso che esso non necessariamente dovrà essere erogato nell’orario notturno, essendo tutti i veicoli alimentati con tale prodotto, già provvisti anche del prodotto benzina. Di qui la proposta di aggiungere ex novo un Punto 5.6 alla Misura 5 in analisi.</p>
<p>MISURA 7 “DURATA DEGLI AFFIDAMEN- TI”</p>	<p>Punto 7.2</p>	<p>7.2 <i>“La durata delle subconcessioni è stabilita dal CA in relazione al singolo affidamento ed è compresa tra 5 e 12 anni, sulla base delle valutazioni di cui alla Misura 7.1 e</i></p>	<p>7.2 La durata delle subconcessioni è stabilita dal CA in relazione al singolo affidamento ed è, <u>di norma,</u> compresa tra 9 e 12 anni, sulla base delle valutazioni di cui alla Misura 7.1</p>	<p>La misura prevede che la durata degli affidamenti sia stabilita tra un minimo di 5 anni e un massimo di 12 anni. Tale durata minima è addirittura inferiore a quella attualmente prevista (9 anni) e,</p>

		<p><i>tenuto conto di quanto previsto dalla Misura 6 in materia di beni indispensabili, 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. Per gli investimenti eseguiti dal subconcessionario uscente, non ammortizzati alla scadenza della concessione, si applica l'art. 178, comma 7, del d.lgs. 50/2016."</i></p>	<p>e tenuto conto di quanto previsto dalla Misura 6 in materia di beni indispensabili, 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. <u>Una durata inferiore, pari almeno a 5 anni, potrà essere prevista esclusivamente in ADS in cui il SC non deve sostenere alcun tipo di investimento in relazione alle strutture ivi esistenti.</u> Per gli investimenti eseguiti dal SC uscente, non ammortizzati alla scadenza della concessione, il SC uscente ha diritto a <u>un indennizzo di tali poste non ammortizzate degli investimenti effettuati che saranno calcolate sulla base della vita utile dei beni a valori di mercato, da perizie giurate predisposte a cura del SC uscente e trasmesse al CA prima dell'avvio della nuova procedura di affidamento ed inserite nei relativi atti di gara.</u></p>	<p>pertanto, fissa un arco temporale assolutamente non sufficiente per la predisposizione di un realistico piano economico e finanziario che possa tenere in equilibrio il rapporto sub-concessionario; e ciò in quanto non tiene in minima considerazione l'onerosità delle gestioni e, in particolare, il livello di investimenti generalmente richiesto, Si evidenzia, infatti, che l'attività di gestione di una ADS autostradale ha costi gestionali assai elevati, tendenzialmente fissi. In merito, si rinvia all'Allegato 2 alle osservazioni presentate da AIGRIM sul primo documento di consultazione (Delibera ART n. 174/2021) in cui si riassume il P&L medio degli operatori ristoro autostradali sia nel periodo pre-pandemia sia in una ottica prospettica sino al 2025.</p> <p>Il decreto interministeriale MIT-MISE del 7 agosto 2015 prevede che la durata delle subconcessioni delle ADS sia pari a 9 anni, estendibili a 12 anni in presenza di investimenti rilevanti. Tale durata non ha consentito ai SC ristoro, neppure in tempi pre-pandemici, di rientrare agevolmente degli investimenti che erano loro richiesti dai bandi di gara (investimenti che spesso non sono nemmeno strettamente inerenti all'attività ristorativa, come ad esempio quelli</p>
--	--	---	--	---

relativi all'adeguamento antisismico e/o normativo dell'edificio dell'ADS).

Dunque, se un lasso temporale di nove anni si è già rivelato, anche in tempi pre-pandemici, inadeguato per il recupero e la remunerabilità degli investimenti e dei canoni di concessione da parte dei gestori delle aree di servizio di ristorazione, ad oggi, in considerazione degli effetti che la Pandemia ha prodotto e continua a produrre sui mercati e, in particolare, sul settore della ristorazione autostradale, non può di certo essere prevista una misura peggiorativa della condizione degli operatori di tale settore.

Occorre in questa sede ricordare che l'insostenibilità economica dell'attività di ristorazione, dovuta alla eccessiva brevità della durata del rapporto concessorio, pone gli atti regolamentari che la causano in netto contrasto con i principi corollariati nell'art. 168 del d.lgs. 18 aprile 2016 n. 50 (Codice dei contratti pubblici), nonché con la normativa di rango eurounitario.

Invero, la Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio n. 2014/23/UE, stabilisce, all'art. 18, che la durata della concessione deve consentire al concessionario di recuperare gli investimenti previsti dal contratto, *"insieme con un ritorno sul capitale investito tenuto conto degli investimenti necessari per conseguire gli obiettivi*

contrattuali specifici". Tale disposizione è stata successivamente recepita dall'art. 168 del Codice dei contratti pubblici.

Dunque, se già quanto disposto dal summenzionato decreto interministeriale potrebbe non essere più in linea con la successiva normativa di rango primario – in quanto non ha sempre agevolmente consentito il rientro degli investimenti – lo stesso varrebbe, a maggior ragione, per qualsivoglia misura che l'Autorità dovesse assumere prevedendo condizioni peggiorative per i gestori ristoro.

Infine, è utile rilevare che lo stesso decreto interministeriale 7 agosto 2015 stabilisce, all'art. 2, che le disposizioni contenute nel medesimo e nei suoi allegati debbano essere rinnovate con periodicità quinquennale. Difatti, ben oltre il suddetto termine quinquennale, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, tramite la competente Direzione Generale, ha, nel mese di febbraio u.s., riattivato il tavolo di consultazione con il Ministero dello sviluppo economico e con il Ministero della transizione ecologica al fine di aggiornare il d.m. in questione.

Alla luce di quanto sopra, nonché a valle della Pandemia e di un periodo segnato da i mercati in recessione (nella speranza costante di una ripartenza), si

ritiene a maggior ragione che le Misure che saranno adottate dall'Autorità non potranno essere addirittura peggiorative di un decreto risalente al 2015 (ossia ad un periodo pre-pandemico).

Preme infine evidenziare che, in considerazione della vetustà in cui versa la maggior parte delle ADS italiane, sono gli stessi bandi di gara a richiedere quasi sempre interventi di manutenzione straordinaria (adeguamenti sismici, adeguamenti strutturali, adeguamenti normativi, ecc.) ammortizzabili in un arco temporale di gran lunga superiore a 5 anni. Tale situazione, a fronte della (ordinaria) della previsione di una durata minima degli affidamenti pari a 5 anni, comporterebbe il problema di individuare il soggetto che si dovrà assumere il carico delle quote non ammortizzabili.

Una prima soluzione sarebbe che il sub-concessionario subentrante corrispondesse a quello uscente un onere economico di subentro nella misura necessaria a coprire tali quote. Detta soluzione, tuttavia, si tradurrebbe certamente in una barriera all'ingresso per i newcomers (o comunque per tutti i soggetti diversi dall'attuale gestore), impedendo loro di entrare (o affermarsi) in un mercato già di per sé caratterizzato da elevati costi gestionali,

con conseguente lesione dei principi della libera concorrenza e del favor participationis. Allo stesso tempo, per gli operatori del mercato già esistenti si instaurerebbe un pressoché illimitato passaggio di oneri a debito da un affidamento all'altro, difficilmente quantificabile, pertanto insostenibile, e del tutto irragionevole.

In aggiunta si verificherebbe una situazione non coerente con i principi contabili/bilancistici degli operatori economici del mercato; nonché una difficoltà di individuare un principio/meccanismo di calcolo di tali quote comune a tutti i subconcessionari ed estendibile a tutte le condizioni delle ADS.

In definitiva, si creerebbe una situazione tale da disincentivare i potenziali nuovi sub-concessionari dalla partecipazione ai bandi di gara.

In alternativa, se non si volesse gravare i sub-concessionari subentranti degli oneri economici di subentro, l'unica soluzione possibile sarebbe quella di ribaltare tali oneri sui concessionari autostradali, con conseguente e finale ribaltamento dei costi sugli automobilisti in termini di pedaggio autostradale.

In definitiva, si creerebbe una situazione tale da disincentivare i potenziali nuovi sub-concessionari dalla partecipazione ai bandi di gara.

Una durata adeguata delle sub-concessioni garantirebbe, infine, politiche occupazionali di medio-lungo periodo maggiormente consapevoli e un efficientamento dei servizi resi all'utenza, assicurando il tempo di recupero corretto degli investimenti senza gravare necessariamente sugli utenti (attraverso incrementi dei prezzi) o riducendo la qualità dei servizi resi (al fine di ridurre i costi day-by-day).

In ragione di tutto quanto sopra illustrato, non è possibile ipotizzare, in presenza di investimenti relativi alle strutture presenti nella ADS, una durata minima degli affidamenti inferiore a **9 anni**, estendibile a 12 anni in presenza di investimenti rilevanti. Una durata inferiore, pari almeno a 5 anni, potrà essere prevista esclusivamente in ADS in cui il SC non deve sostenere alcun tipo di investimento in relazione alle strutture ivi esistenti.

A fronte dell'allungamento della durata della concessione, per quanto concerne l'indennizzo, si ritiene di proporre la valutazione di una possibile espunzione della misura per le ragioni sopra esposte. In alternativa, si reputa di suggerire una riformulazione come quella proposta più consona a settori con tariffe regolamentate.

<p>MISURA 10</p> <p>"CONDIZIONI E REQUISITI DI PARTECIPAZIONE"</p>	<p>Integrazione alla Misura 10</p>	<p>///</p>	<p>10.5 Al fine di garantire la serietà e sostenibilità delle offerte e la stabilità del successivo rapporto di sub-concessione, nella documentazione di gara, il CA richiede ai concorrenti e all'affidatario la prestazione di garanzie fideiussorie rilasciate da primari istituti bancari.</p>	<p>Allo scopo di garantire un adeguato livello e la regolarità del servizio oggetto di affidamento, nonché la sostenibilità delle offerte e la stabilità del rapporto con la concessionaria autostradale attraverso una selezione tra soggetti di particolare solidità, per le procedure di gara dovrà essere richiesta esclusivamente, anche nella fase iniziale di qualificazione, la presentazione di garanzie esclusivamente bancarie rilasciate da primario istituto bancario, al fine di garantire il corretto ed esatto adempimento delle obbligazioni assunte.</p>
<p>MISURA 12</p> <p>"DETERMINAZIONE DEI CORRISPETTIVI"</p>	<p>Punto 12.3 Lett. a)</p> <p>Punto 12.4</p> <p>Punto 12.5</p>	<p>12.3 <i>"A tal fine, il livello del corrispettivo è correlato:</i></p> <p><i>a) ad una quota dei costi annui pertinenti ed efficienti, non recuperati dal CA attraverso il pedaggio agli utenti dell'autostrada, effettivamente sostenuti per la gestione operativa delle infrastrutture di interesse generale e comune presenti nella porzione di demanio pubblico autostradale oggetto di affidamento, la cui gestione non sia direttamente affidata, in esclusiva, al SC;</i></p> <p><i>b) al beneficio specifico ottenuto dal SC per lo sfruttamento ai fini commerciali dell'accesso</i></p>	<p>12.3 A tal fine, il livello del corrispettivo è correlato:</p> <p>a) ad una quota dei costi annui pertinenti ed efficienti, non recuperati dal CA attraverso il pedaggio agli utenti dell'autostrada, effettivamente sostenuti per la gestione operativa delle infrastrutture di interesse generale e comune presenti nella porzione di demanio pubblico autostradale oggetto di affidamento, la cui gestione non sia direttamente affidata, in esclusiva, al SC;</p> <p>b) al beneficio specifico ottenuto dal SC per lo sfruttamento ai fini commerciali dell'accesso all'infrastruttura autostradale e del</p>	<p>In relazione al punto 12.3, lett. a), di cui si chiede l'espunzione, si ritiene che non vi siano <i>"costi annui pertinenti ed efficienti"</i> che il CA non possa recuperare mediante il pedaggio agli utenti dell'autostrada. Inoltre, anche laddove ve ne fossero, è del tutto irragionevole che quelli debbano essere posti a carico dei subconcessionari autostradali, anche se per <i>"una [sola] quota"</i>. In ogni caso, una misura di tale tenore comporterebbe un ingiusto trasferimento in capo ai SC del rischio di impresa assunto dal CA. Invero, si ritiene che non vi sia <i>"infrastrutture di interesse generale e comune"</i>, al di fuori di quelle presente nelle singole ADS (per le quali i SC già sostengono i costi degli</p>

		<p><i>all'infrastruttura autostradale e del demanio pubblico assegnato, 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;</i></p> <p><i>c) al riconoscimento nei confronti del SC di una adeguata remunerazione per l'ottemperanza agli obblighi di servizio pubblico posti a suo carico nell'ambito dell'affidamento."</i></p> <p>12.4 <i>"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:</i></p> <p><i>a) una componente fissa annua, stabilita ex ante dal CA e corrispondente alla pertinente quota dei costi annui di cui al punto 12.3, lettera a).</i></p> <p><i>Per la definizione di tale quota, il CA è tenuto a: (i) quantificare complessivamente detti costi annui, sulla base delle attività</i></p>	<p>demanio pubblico assegnato, 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> <p>c) al riconoscimento nei confronti del SC di una adeguata remunerazione per l'ottemperanza agli obblighi di servizio pubblico posti a suo carico nell'ambito dell'affidamento.</p> <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 <u>onnicomprensiva</u> componente variabile annua, correlata al beneficio di cui alla Misura 12.3, lettera b), espressa in quote percentuali rispetto ai quantitativi annui erogati o fatturati dal SC, stimati ex ante dal CA.</p> <p>Tale componente è fissata a base di gara dal CA medesimo pari a 0%, non può prevedere quantitativi minimi garantiti ed è oggetto di offerta al rialzo da parte dei partecipanti alla gara.</p>	<p>investimenti che le riguardano) tali da richiedere una remunerazione da parte dei subconcessionari.</p> <p>Riguardo, invece, al punto 12.4, si richiama l'attenzione su un profilo di criticità legato al fatto che i costi pertinenti che dovrebbero costituire la componente fissa dovuta al CA sono costi i cui 'rimborsi' quest'ultimo – come anticipato – già percepisce attraverso il pedaggio corrisposto dall'utenza finale. Se l'obiettivo fosse quello di conseguire una riduzione del pedaggio attraverso i meccanismi di determinazione della tariffa dovuta al CA, che di norma prevedono lo scomputo dai costi operativi ammessi dei ricavi derivanti dalle attività commerciali, ciò significherebbe gravare i SC di un onere improprio. I ricavi da attività commerciali conseguiti dal CA risulterebbero incrementati di quella parte di costi che lo stesso CA avrebbe dovuto comunque sostenere per garantire aree di sosta minimamente attrezzate. Il meccanismo, in ultima istanza, condurrebbe ad una riduzione della tariffa autostradale ai danni dei SC su cui già gravano gli investimenti per la realizzazione delle strutture commerciali e ai quali viene anche richiesto di garantire il benessere del consumatore attraverso forme di</p>
--	--	--	---	--

		<p><i>effettivamente svolte e dei rispettivi prezzi di riferimento a livello territoriale; (ii) una volta dedotta la quota a proprio carico, ripartire detti costi fra i diversi SC operanti nella medesima porzione di demanio pubblico autostradale oggetto di affidamento, con l'utilizzo di criteri trasparenti, equi e non discriminatori.</i></p> <p><i>Tale componente è fissata dal CA medesimo e non può essere oggetto di offerta al rialzo da parte dei partecipanti alla gara;</i></p> <p><i>b) una componente variabile annua, correlata al beneficio di cui alla Misura 12.3, lettera b), espressa in quote percentuali rispetto ai quantitativi annui erogati o fatturati dal SC, stimati ex ante dal CA.</i></p> <p><i>Tale componente è fissata a base di gara dal CA medesimo pari a 0%, non può prevedere quantitativi minimi garantiti ed è oggetto di offerta al rialzo da parte dei partecipanti alla gara.</i></p> <p><i>Per la definizione di detta componente, il CA stabilisce inoltre ex ante: (i) i valori di soglia dei volumi di erogazione/fatturato, incrementali rispetto a quelli ragionevolmente stimati dal medesimo CA, a cui dovranno corrispondere progressive riduzioni della quota percentuale offerta dal</i></p>	<p>Per la definizione di detta componente, il CA stabilisce inoltre ex ante: (i) i valori di soglia dei volumi di erogazione/fatturato, incrementali rispetto a quelli ragionevolmente stimati dal medesimo CA, a cui dovranno corrispondere progressive riduzioni della quota percentuale offerta dal partecipante; (ii) la misura di tali progressive riduzioni;</p> <p><u>b)</u> una componente fissa annua di segno negativo, stabilita ex ante dal CA e costituita dall'adeguata remunerazione di cui alla Misura 12.3, lettera <u>b</u>).</p> <p>A tal fine, il CA, in correlazione agli obblighi di servizio di cui alla Misura 4, tiene conto almeno dei seguenti oneri:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. costi del personale strettamente necessario a garantire il presidio delle attività per la fascia oraria notturna (22.00-6.00); 2. costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci, per il personale, per servizi, strettamente correlati alla gestione e alla manutenzione dei servizi igienici collettivi. <p>Tale componente è fissata dal CA medesimo e non può essere oggetto di offerta da parte dei partecipanti alla gara;</p>	<p>calmieramento dei prezzi, sui cui si tornerà di seguito.</p> <p>In conclusione, un'attività caratterizzata da elevati costi di gestione, prevalentemente fissi, come è quella del ristoro in autostrada (cfr. sul punto l'Allegato 2 delle osservazioni di AIGRIM al primo documento di consultazione contenuto nella Delibera ART n. 174/2021), registra perdite d'esercizio laddove si verificano decrementi di fatturato anche contenuti e anche a fronte di eventi limitati o temporanei (condizioni climatiche, lavori sulla tratta, ecc.).</p> <p>Ne consegue che risulta necessario intervenire sull'unico costo di gestione suscettibile di essere tradotto in una componente variabile, vale a dire il canone di concessione. Si ritiene, dunque, percorribile esclusivamente una soluzione che preveda l'eliminazione di ogni componente fissa del corrispettivo concessorio ed il mantenimento della sola componente variabile, che di natura si adegua al calo di fatturato.</p> <p>In altri termini, il recupero e la remunerabilità dei costi e degli investimenti da parte del concessionario (garantita dal d.lgs. n. 50/2016 e dalla normativa europea) è assicurata solo in presenza di una partnership di</p>
--	--	---	---	---

		<p><i>partecipante; (ii) la misura di tali progressive riduzioni;</i></p> <p><i>c) una componente fissa annua di segno negativo, stabilita ex ante dal CA e costituita dall'adeguata remunerazione di cui alla Misura 12.3, lettera c).</i></p> <p><i>A tal fine, il CA, in correlazione agli obblighi di servizio di cui alla Misura 4, tiene conto almeno dei seguenti oneri:</i></p> <p><i>1. costi del personale strettamente necessario a garantire il presidio delle attività per la fascia oraria notturna (22.00-6.00);</i></p> <p><i>2. costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci, per il personale, per servizi, strettamente correlati alla gestione e alla manutenzione dei servizi igienici collettivi.</i></p> <p><i>Tale componente è fissata dal CA medesimo e non può essere oggetto di offerta da parte dei partecipanti alla gara;”</i></p> <p>12.5. <i>“Il corrispettivo determinato in sede di gara e oggetto della Convenzione di subconcessione è soggetto ad aggiornamento annuale, applicabile dal 1° gennaio di ogni anno di durata dell'affidamento a partire dal secondo, in misura pari alla</i></p>	<p>12.5. Il corrispettivo determinato in sede di gara e oggetto della Convenzione di subconcessione è soggetto ad aggiornamento annuale, applicabile dal 1° gennaio di ogni anno di durata dell'affidamento a partire dal secondo, in misura pari alla variazione annuale dell'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati (ISTAT FOI) al netto dei tabacchi, come pubblicato nel mese di settembre dell'anno precedente.</p> <p><u>Il corrispettivo potrà essere oggetto di revisione nel caso di verificata riduzione del traffico rispetto ai dati registrati nell'ultimo anno antecedente l'avvio della procedura di affidamento. A tale scopo i CA forniscono in sede di gara delle previsioni di traffico coerenti con i suddetti dati e poi inserite nei contratti di subconcessione conferendo agli stessi una valenza contrattuale, con la conseguenza che nei casi di scostamento sostanziale del traffico effettivo rispetto alle previsioni, ove tale scostamenti incidano negativamente sulla redditività degli affidamenti, il corrispettivo sarà proporzionalmente modificato. In alternativa, al meccanismo sopra descritto CA e SC potranno concordare per un prolungamento della durata</u></p>	<p>ragionevole durata tra concedente e concessionario (come sopra già rilevato) e di canoni commisurati all'andamento del fatturato dell'attività ristorativa.</p> <p>Per quanto attiene ai canoni, i corrispettivi fissi aumentano in modo esorbitante il carico di rischio a carico degli operatori della ristorazione, che, al pari di ogni altro operatore autostradale, già si trovano a dover affrontare imponenti cali di fatturato. In altre parole, le royalties fisse non consentono una condivisione sostenibile tra concedenti e concessionari del risultato industriale del punto vendita e dei relativi rischi. Le strutture contrattuali dovrebbero quindi essere modificate per consentire una equa e adeguata spartizione di quel rischio.</p> <p>Si rende, quindi, necessario eliminare le royalties fisse per sostituirle unicamente con corrispettivi variabili, in modo da anticipare e rendere possibile la remunerabilità degli investimenti. Solo così potrà garantirsi la commisurazione dei costi al rendimento del singolo punto vendita.</p> <p>Infine, allo scopo di 'sterilizzare' l'impatto di eventi straordinari al pari di quelli verificatisi nell'ultimo biennio o comunque riduzioni sostanziali del traffico previsto su una singola tratta autostradale, si propone l'introduzione</p>
--	--	---	---	---

		<p>variazione annuale dell'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati (ISTAT FOI) al netto dei tabacchi, come pubblicato nel mese di settembre dell'anno precedente".</p>	<p>temporale della singola subconcessione.</p>	<p>– all'interno dei contratti di sub-concessione – di un meccanismo di revisione delle condizioni economiche e/o di durata temporale degli stessi, in ipotesi di riduzioni di traffico. In quest'ottica, si ritiene necessario che – in sede di procedura di affidamento, i concessionari autostradali forniscano previsioni di traffico coerenti con le previsioni che vengono incluse nei Piani Economico e Finanziari alla base delle concessioni autostradali di riferimento. Tali previsioni dovranno essere inserite nei contratti conferendo agli stessi una valenza contrattuale, con la conseguenza che nei casi di scostamento sostanziale del traffico effettivo rispetto alle previsioni, ove tale scostamenti incidano negativamente sulla redditività degli affidamenti, dovrebbero essere previsti dei meccanismi di riequilibrio che comportino la riduzione dei corrispettivi dovuti ai concessionari ovvero un prolungamento temporale della durata delle singole sub-concessioni.</p>
<p>MISURA 14 "MODERAZIONE DEI PREZZI AL PUBBLICO"</p>	<p>Misura 14 nella sua interezza</p>	<p><i>Omissis</i></p>	<p>Si ritiene che la Misura 14 debba essere integralmente rimossa ovvero, in subordine, modificata nel senso specificato in motivazione.</p>	<p>Tale Misura dev'essere integralmente rimossa ovvero, in subordine, dev'essere modificata al fine di prevedere, al punto 14.5:</p> <ul style="list-style-type: none"> - che il paniere, predeterminato dal singolo concessionario, di beni di largo consumo afferenti alla ristorazione nella

				<p>ADS venga reso tassativo, in modo da eliminare la discrezionalità del singolo concessionario nell'individuazione di tali beni;</p> <ul style="list-style-type: none"> - che venga riconosciuta una congrua maggiorazione in conseguenza della maggiore onerosità delle gestioni autostradali; - che venga esclusa ogni forma di gara al ribasso, per non rischiare di favorire offerte predatorie per ovviare alle quali occorrerebbe ipotizzare l'apposizione di un prezzo minimo che risulterebbe tuttavia <i>contra legem</i>.
<p>MISURA 18</p> <p>“FORZA MAGGIORE, RECESSO E RISOLUZIONE DELLA CONVENZIONE DI SUBCONCESSIONE”</p>	<p>Punto 18.2</p>	<p>18.2. <i>“A titolo meramente esemplificativo, ma non esaustivo, rientrano nella forza maggiore le seguenti ipotesi: scioperi generali, calamità naturali, guerre, embarghi, sabotaggi, sommosse, divieti e/o impedimenti disposti da leggi e/o norme entrate in vigore successivamente alla conclusione della subconcessione, atti d'imperio della Pubblica Amministrazione, esproprio e confisca di beni, atti giudiziari, regolamentari ed amministrativi per fatti non imputabili alla parte interessata da tali atti. Non rientrano nella forza maggiore gli shock di natura economico finanziaria ed i cambiamenti dello scenario macroeconomico”.</i></p>	<p>18.2. A titolo meramente esemplificativo, ma non esaustivo, rientrano nella forza maggiore le seguenti ipotesi: scioperi generali, calamità naturali, guerre, embarghi, sabotaggi, sommosse, divieti e/o impedimenti disposti da leggi e/o norme entrate in vigore successivamente alla conclusione della subconcessione, atti d'imperio della Pubblica Amministrazione, esproprio e confisca di beni, atti giudiziari, regolamentari ed amministrativi per fatti non imputabili alla parte interessata da tali atti. Non rientrano nella forza maggiore gli shock di natura economico finanziaria ed i cambiamenti dello scenario macroeconomico.</p>	<p>Si propone l'espunzione dal testo dell'ultimo inciso.</p> <p>La ragione della proposta risiede nel fatto che il concetto di shock economico-finanziario è altamente generico, al pari di quello del concetto di cambiamenti dello scenario macroeconomico.</p> <p>In altri termini, entrambi i due accadimenti potrebbero essere collegati ad esempio a guerre, calamità naturali ecc. che invece rientrano nelle cause di forza maggiore. Al fine di evitare dubbi applicativi si propone pertanto l'espunzione del riferimento.</p>

