



ASSOCIAZIONE ITALIANA
SOCIETÀ CONCESSIONARIE
AUTOSTRADE E TRAFORI

ALM/pf/MS
prot. n. 1459/22

Roma, 24 gennaio 2022

Egregio
Dott. Nicola ZACCHEO
Presidente
Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza, 230
10126 TORINO

**OGGETTO: Delibera n. 53/2022 – Indizione di una nuova consultazione pubblica sulle
“Misure per la definizione degli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti
i concessionari autostradali ai sensi dell’articolo 37, comma 2, lettera g), del D.L.
201/2011”**

Egregio Presidente,

Con la presente nota l’AISCAT – Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori – a nome e in rappresentanza delle proprie associate, intende sottoporre all’attenzione di codesta Autorità alcune tematiche connesse alla procedura di consultazione in oggetto la cui esposizione non può trovare inserimento all’interno dello schema tabellare previsto per le risposte. Ciò, ad integrazione delle osservazioni redatte secondo lo schema anzidetto, che la scrivente ha provveduto comunque a predisporre ed inviare con nota prot. n. 245/22 trasmessa in data 24 gennaio 2022.

Nel corso della precedente fase consultiva il comparto autostradale aveva fatto presente, tramite i propri contributi, quelle che a suo giudizio costituivano oggettive criticità nel quadro generale emergente dal documento in consultazione, criticità peraltro condivise dalla quasi totalità degli operatori intervenuti nella procedura, come si evince dagli atti pubblicati e che, se lasciate immutate, genererebbero rilevanti riflessi negativi sulla gestione delle aree di servizio autostradali, soprattutto per quanto riguarda ambito operativo e impatto economico relativi agli operatori, in contrapposizione con i dichiarati obiettivi di ottimizzazione ed efficientamento del sistema nonché massimizzazione dello sviluppo del mercato.

Tali criticità, nonostante l’ampia pletera di soggetti (appartenenti a quasi tutte le categorie interessate dal provvedimento) da cui sono state fatte presenti, non sembrano tuttavia essere state adeguatamente recepite e, anzi, si ritrovano invero sostanzialmente invariate anche in questo secondo documento posto in consultazione il quale dovrebbe esser stato redatto - a detta di codesta Autorità – per l’opportunità di riformulare alcune parti dello schema di atto regolatorio anche alla luce degli esiti della precedente consultazione.

Ci si riferisce – lo si era già evidenziato nella nostra nota allegata al precedente

CONFINDUSTRIA



00161 Roma • Via Giovanni Battista de Rossi, 30 • T +39 06 48 27 163 • F +39 06 47 46 968

E segreteria generale@aiscat.it • W www.aiscat.it • CF 80052630581

E
AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI
Protocollo N. 0012573/2022 del 06/05/2022

documento inviato, ma giova ricordarlo – tra gli altri, all’aspetto relativo alla maggiore ricerca di concorrenza, principio assolutamente condivisibile, ma perseguito mediante previsioni talmente avulse rispetto a qualunque logica economica di mercato da risultare del tutto controproducenti oltre che inattuabili per l’impossibilità di trovare operatori interessati alle ipotizzate condizioni. Allo stesso modo devono essere considerate le prescrizioni contenute riguardo il pricing dei servizi, il livello delle royalties, o le tipologie di servizi da mettere a disposizione obbligatoriamente agli utenti: tutte previsioni le quali non sembrano tener conto della attuale realtà del settore in questione né delle sue specificità tecniche o delle effettive esigenze degli utenti, andando così a creare un quadro di difficile applicazione e dubbia utilità che non gioverebbe ad alcuno e, al contrario, creerebbe documento sia all’efficienza nei servizi offerti sia alla sostenibilità dei loro costi.


Oltre a quanto sopra, non può inoltre essere sottaciuto quello che nel documento da Voi proposto sembra configurarsi a tutti gli effetti un eccesso di regolamentazione rispetto alle attribuzioni per legge demandate a codesta Autorità, il cui compito dovrebbe consistere – secondo le norme richiamate anche in intestazione alla consultazione – nel predisporre il quadro d’insieme ed i principi generali da seguire nella predisposizione dei bandi di gara e non, invece, nel regolare pedissequamente e puntualmente il contenuto dei bandi stessi sino a spingersi a determinare (tra l’altro) il livello dei prezzi per servizi offerti al pubblico dai gestori. Ciò comporta anche una sovrapposizione, se non addirittura un contrasto, con i poteri e le funzioni affidate dalla normativa ad altri soggetti istituzionalmente deputati: la disciplina elaborata da codesta Autorità infatti, oltre ad apportare una sostanziale riforma del quadro normativo vigente (attraverso uno strumento che giuridicamente appare anche non idoneo), non risulta coerente con i criteri stabiliti nel decreto interministeriale in materia, emanato il 7 agosto 2015 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dello Sviluppo Economico recante il “Piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio autostradali” (il quale risulta oggi essere in fase di aggiornamento). Vi sarebbe infatti un contrasto con il ruolo attribuito ex lege ed ex contractu al Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili, in qualità di ente Concedente e principale interlocutore per l’applicazione di quanto previsto dai contratti concessori autostradali.

Le questioni sopra sollevate, ed i relativi profili meglio dettagliati nello schema puntuale inviato in allegato alla presente, vengono nuovamente poste alla Vostra attenzione con l’auspicio di poter addivenire ad un processo di affidamento dei servizi nelle aree autostradali efficiente e scevro da criticità le quali – analogamente a quanto esposto da molti altri operatori intervenuti – riteniamo assolutamente oggettive e riferite a previsioni di dubbia legittimità e dannose per l’intero settore delle aree di servizio autostradali.

Resta inteso che qualora l’auspicio sopra espresso non dovesse trovare accoglimento e l’atto di regolazione non venisse opportunamente adeguato in modo da renderlo coerente alla reale situazione/necessità commerciale odierna nonché compreso entro i corretti ambiti di competenza, il comparto rappresentato si troverebbe costretto – suo malgrado – a valutare ogni possibile rimedio idoneo alla tutela dei propri legittimi interessi ivi compreso il ricorso alle più opportune sedi giudiziarie.

Si coglie l’occasione per porgere distinti saluti.

Il Direttore Generale
(Dr. Ing. Massimo Schintu)



**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**

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
Misura 3	3.1÷3.5	Tutta la misura	Tutta la misura	<p>Si ritiene che il <i>driver</i> più idoneo alla classificazione delle Aree di Servizio ("AdS") debba essere riferito al fatturato (prodotti principali¹) ed erogato storico (espresso rispettivamente in €/Siva e in litri Erogati), così come già disciplinato dal Decreto Interministeriale MiMs/MiSE del 7 agosto 2014, Atti di Indirizzo 29/03/2013 e 29/01/2015, peraltro in corso di aggiornamento.</p> <p>L'utilizzo dei dati di venduto sono ancora più rappresentativi in scenari, come quello osservato negli ultimi anni, di cambiamento delle abitudini di consumo dei viaggiatori, peraltro acuitosi a causa della crisi epidemiologica che potrebbero dare luogo ad un vero e proprio cambio di paradigma.</p> <p>Infatti, a fronte di un recupero di traffico, in alcuni periodi dell'anno 2020 e ancor di più del 2021, con livelli pari a quelli pre-Covid, non è corrisposto un analogo recupero dei venduti, fenomeno particolarmente accentuato nel settore della ristorazione.</p> <p>Il riferimento al traffico o auspicabilmente al fatturato/erogato in ogni caso non può non essere accompagnato da valutazioni prospettiche afferenti modifiche nel breve-medio termine (es. apertura/chiusura nuova tratta, lavori persistenti sulla medesima tratta, etc.) in grado di rappresentare l'effettivo potenziale delle AdS nel corso dell'intero affidamento.</p> <p>Fermo restando la classificazione delle AdS (sebbene con altri driver) è opportuno mantenere, come peraltro già nel richiamato <i>framework</i> normativo, la possibilità per la CA di</p>

¹ Escluso, quindi, referenze quali tabacchi, magazine, quotidiani e lotterie.

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
				<p>proporre al Concedente, opportunamente motivata, una qualsiasi differente classificazione dell'AdS in relazione alle specificità della stessa e/o una sua razionalizzazione secondo logiche definite dal richiamato decreto interministeriale in corso di aggiornamento.</p> <p>L'introduzione della misura 3.5 nel Secondo documento di Consultazione non risolve le problematiche già segnalate: le aree con una interdistanza inferiore a 15 km sarebbero facilmente candidabili per una necessaria razionalizzazione; la superficie dell'area inoltre è poco indicativa dell'opportunità o meno di declassamento se non valutata insieme ad altri fattori (disposizione spazi / layout, aree verdi, esigenze di parcheggio per mezzi pesanti, aree operative per mezzi sgombero neve, etc.).</p> <p>Si propone, per le aree con interdistanza minore, di concedere alle concessionarie libertà nel diversificare le offerte di servizi (diversificando cioè in base a singoli settori di servizi ad esempio: area camper, area moto, area autocarri e così via) superando il concetto di servizi identificati per ciascuna area e stabilendo in favore di una sorta di "specializzazione" di ogni area di servizio.</p>
Misura 4	4.1÷4.3	Tutta la misura	Tutta la misura	<p>Considerato che la Misura identifica la tipologia e numerosità dei servizi (sulla base di una classificazione già commentata al punto precedente), non si può che rilevare come questa vada in controtendenza rispetto all'obiettivo necessità, per la rete autostradale, di assicurare sinergie operative attraverso la razionalizzazione dei servizi presenti nelle AdS nonché della loro numerosità lungo la tratta.</p> <p>A conferma della complessità esposta, a titolo esemplificativo e non esaustivo, si rileva che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la definizione dell'offerta riferita al numero di pompe di

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
				<p>erogazione potrebbe non rappresentare il numero di contatti e la tipologia della Clientela che usufruisce dei servizi. La maggioranza delle stazioni carburanti sono state realizzate e/o ammodernate negli ultimi decenni, quindi, strutturate per erogati significativamente più alti degli attuali. Ne consegue una rete già sovradimensionata rispetto al potenziale sia attuale sia prospettico;</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'obbligatorietà della modalità SERVITO h24 per le AdS di classe 1 e 2 genera un incremento dei costi per la filiera senza alcun beneficio reale per il Cliente, peraltro in un mercato extra-autostradale che negli ultimi 10 anni ha proposto un'offerta totalmente automatizzata (c.d. impianti <i>ghost</i>) con una diffusione dell'h24 basata sugli accettori <i>self service</i>. Fermo restando che già oggi è previsto, sulla rete autostradale, un presidio a supporto di determinati cluster di Clientela (diversamente abili, donne in gravidanza, etc.); • La minuta manutenzione e riparazione di veicoli a motore non è economicamente sostenibile e rappresenta un incremento sia degli investimenti sia dei costi, stante la residuale domanda da parte degli automobilisti nonché l'evoluzione del parco auto circolante. • Relativamente ai commenti circa la compresenza di almeno due CPO, come in generale la compresenza di più servizi della stessa tipologia nella stessa area, si rinvia alle osservazioni inerenti alla misura 5.
Misura 5	5.1÷5.5	Tutta la misura	Tutta la misura	<p>L'esigenza di sosta dei Clienti si basa principalmente sulla necessità di una pausa per recarsi ai servizi igienici, per brevi momenti di ristoro (tipicamente per la pausa caffè/snack che solo per determinate fasce orarie si allungano marginalmente quale il pranzo), per il rifornimento carburante e, più recentemente, per il servizio di ricarica elettrica.</p> <p>Per i mezzi pesanti, invece, le logiche di sosta sono collegate</p>

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
				<p>anche alle pause delle ore di guida normativamente previste.</p> <p>Il <i>layout</i> delle AdS italiane ha sempre consentito una maggiore penetrazione sul traffico che, storicamente, sono state più performanti di quelle medie europee.</p> <p>Tale capacità di penetrazione nell'ultimo decennio è venuta a ridursi nell'Oil per cause strutturali, quali ad esempio i) maggiore autonomia dei veicoli, ii) proliferazione degli impianti fuori autostrada con un servizio – come previsto dalla normativa - automatizzato e h24, iii) impossibilità del controllo del prezzo applicato al Cliente che – come prescrive la normativa - è prerogativa del gestore comodatario e con il quale il CA non ha rapporti contrattuali iv) con il manifestarsi per il servizio Ristoro del cambio di paradigma sulle abitudini di consumo.</p> <p>Pertanto, in un contesto del genere, la previsione di carattere obbligatorio di più operatori per lo stesso servizio sulla medesima AdS, non genererebbe maggiori consumi, se non marginalmente, ma certamente comporterebbe un significativo incremento dei costi operativi e di presidio non raggiungendo gli obiettivi perseguiti dalle presenti misure. Si conferma quanto rappresentato in sede di consultazione alla delibera n. 174/2021, riproponendo, pertanto, di eliminare non solo la locuzione “<i>almeno</i>” ma anche di fare riferimento ad un singolo servizio oil, ristoro e ricarica elettrico per ciascuna AdS.</p> <p>La compresenza di due o più operatori per attività simili, inoltre, comporterebbe, oltre ad un aumento degli investimenti da parte della CA per predisporre i fabbricati e il layout di piazzale (con i relativi impatti economici conseguenti), anche la duplicazione degli investimenti e dei costi da parte dei SC con conseguente – ulteriore - erosione di</p>

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
				<p>profittevolezza.</p> <p>Resta inteso, ad ogni modo, che eventuali investimenti della CA per adeguare le strutture, dovranno essere recuperati nell'ambito del pedaggio agli utenti autostradali.</p> <p>Inoltre, i suddetti investimenti di adeguamento delle aree necessiterebbero evidentemente di opportune tempistiche per poter essere realizzati da parte dei CA, non sembrando verosimile poter addivenire nell'immediato futuro ad un'offerta da parte di più soggetti sullo stesso servizio come prospettato da codesta Autorità; qualora si volesse percorrere tale linea, appare quindi imprescindibile la previsione di una congrua tempistica nell'applicazione di tali disposizioni.</p> <p>Quanto sopra vale anche per i CPO in quanto, oltre alla duplicazione di ingenti investimenti necessari per le stazioni ad alta potenza (compatibile con i viaggi autostradali) restano a nostro avviso oggettivi problemi di adeguata potenza da parte del Distribution System Operator ("DSO"), difficoltà di posizionamento delle cabine di trasformazione e delle cabine di consegna in Media Tensione (MT) senza – di fatto - un beneficio per il Cliente finale.</p> <p>In merito, anche l'Autorità di regolazione per Energia, Reti e Ambiente ha ritenuto che la previsione di due affidamenti "ricarica" in ogni area di servizio può:</p> <ul style="list-style-type: none"> – <i>"(...) ridurre le opportunità teoricamente disponibili per un unico CPO di contenere l'impegno di potenza gestendo efficientemente i propri carichi elettrici tramite una gestione dinamica dei diversi punti di ricarica utilizzati contemporaneamente (c.d. bilanciamento dei carichi); dall'altro lato, in ogni caso, non comportare di per sé necessariamente un'inutile sovradimensionamento della rete elettrica e - di</i>

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
				<p><i>conseguenza - maggiori investimenti in capo all'impresa distributrice di energia elettrica;"</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – comportare maggiori costi fissi iniziali per la realizzazione di due cabine per la consegna dell'energia in media tensione e per la successiva trasformazione e misura; – <i>"in alcune particolari configurazioni catastali dell'area di servizio considerata, comportare eventuali difficoltà amministrative legate all'applicazione del principio generale di unicità del punto di prelievo, come formulato dal comma 5.1 del TIC (Cfr. relazione istruttoria alla delibera ART n. 53/2022 del 7 aprile 2022, p. 21).</i> <p>Relativamente agli affidamenti "ricarica", si evidenzia che la possibilità, previa approvazione del Concedente, di disporre l'aggregazione in lotti di più servizi solo sulla stessa tratta risulta limitativa e potrebbe comportare la sostenuta partecipazione di operatori solo sulle tratte più interessanti o che attraversano territori nei quali il mercato dei veicoli elettrici risulta già sviluppato, tralasciando altre tratte su aree meno sviluppate in termini di mercato dei veicoli elettrici e creando, evidentemente, disparità territoriali. Risulta quindi più opportuno consentire aggregazioni in lotti di aree presenti sull'intera rete gestita dalla CA, anche al fine di favorire la pluralità di affidatari sulle tratte.</p> <p>Tali considerazioni risultano ugualmente applicabili per gli affidamenti unitari accorpati "oil + ristoro", che si ritiene opportuno non limitare alla medesima tratta autostradale, bensì ad aree dell'intera rete gestita dalla CA.</p> <p>Si segnala, infine, che nel <i>framework</i> proposto l'eventuale attività "sottopensilina" (ai sensi dell'art 17 c. 4 del d.l.1/2012)</p>

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
				<p>nell'ambito degli affidamenti "oil" persistono evidenti contraddizioni: il servizio "sottopensilina" sarebbe attivato dal gestore comodatario selezionato non a valle di una procedura competitiva e comunque, come sopra esposto, non tenuto a presentare un'offerta per tale servizio. Infatti, come già evidenziato durante la precedente consultazione, la normativa riconosce tale facoltà non al SC, bensì al gestore comodatario che, ai sensi della legge 1034/70, opera in forza di contratti di comodato di durata novennale, non allineati alla durata delle subconcessioni e che quindi, per parte della giurisprudenza, sopravvivrebbero alla scadenza delle stesse, configurando una sorta di continuità gestionale.</p> <p>Tuttavia, non sono state previste tutele volte a garantire la base occupazionale attuale, sia per i dipendenti del gestore sia soprattutto dei dipendenti del ristoro. Peraltro, tenuto conto anche dell'eventuale pluralità di operatori sulla stessa area, s'ingenererebbero complesse negoziazioni per la corretta ed equilibrata ripartizione della base occupazionale o peggio <i>dumping</i> sociale.</p> <p>Inoltre, la previsione di un "trasferimento" di impegni del SC sull'eventuale gestore comodatario, potrebbe comportare il venire meno dell'indipendenza economica del gestore comodatario medesimo, che si troverebbe costretto a soggiacere agli impegni presi dal SC sulle attività sottopensilina, per il solo fatto di gestire il comodato petrolifero.</p> <p>Il citato D.L. 01/2012 peraltro "consente" ma "non obbliga" il gestore petrolifero ad esercitare tali attività e quindi, ad esempio, laddove il gestore agisse in continuità di un contratto di comodato si troverebbe di fatto a subire impegni presi per lui da terzi soggetti.</p> <p>Al punto 5.4, romanino VI dell'allegato A della delibera in esame, in relazione agli affidamenti "ricarica elettrica" si fa</p>

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
				<p>presente quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Da un lato la misura sembra ridondante rispetto agli obblighi già in capo ai concessionari per quanto riguarda i piani di diffusione che sono stati già forniti al MIMS e che periodicamente vengono aggiornati; – Dall’altro la scadenza dei 30 giorni imposta per la comunicazione all’Autorità delle modalità relative alle procedure di affidamento concluse, appare eccessivamente stringente, ragion per cui se ne richiede l’estensione almeno a 60 giorni; – Occorre, inoltre, tenere presente come l’imminente pubblicazione del nuovo Regolamento Europeo AFIR avrà certamente impatti importanti sulla situazione attuale, e conseguentemente sembrerebbe inopportuno e controproducente procedere ad effettuare un piano di gare prima dell’avvenuta uscita di detto provvedimento.
Misura 6	6.1	Sono beni indispensabili per l’esercizio dei servizi e delle attività oggetto del nuovo affidamento i soli beni strumentali per i quali sono verificate cumulativamente le seguenti condizioni: a) non condivisibilità; b) non sostituibilità; c) non duplicabilità a costi socialmente sostenibili.	Sono beni indispensabili per l’esercizio dei servizi e delle attività oggetto del nuovo affidamento i soli beni strumentali imprescindibili nell’espletamento del servizio e per i quali sono verificate cumulativamente le seguenti condizioni: a) non condivisibilità; b) non sostituibilità; c) non duplicabilità a costi socialmente sostenibili. Ad ogni modo, non sono mai da considerarsi beni indispensabili quelli di proprietà del SC.	<p>La proprietà del SC in termini generali rappresenta un indice della “sostituibilità” del bene strumentale. In molti casi si tratta di attrezzature brandizzate o che possono avere design o tecnologie proprietarie. Per fare degli esempi le attrezzature di un bar, di un ristoro, ma anche pensiline o serbatoi. Tipicamente si tratta di beni che vengono valutati tra SC in fase di subentro e ciascuno ne valuta la convenienza di un passaggio di proprietà ovvero la rimozione degli stessi a carico del SC uscente, come previsto dalle sub-concessioni e dalle prassi di settore.</p> <p>Inserire, pertanto, il CA in questo contesto rischia solo di complicare ulteriormente il processo. Ad es. se una attrezzatura fosse priva di alcune caratteristiche essenziali per il subentrante (ulteriori rispetto a quanto previsto dalle normative vigenti) il passaggio di proprietà sarebbe un onere</p>

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
				<p>ingiustificato per il nuovo SC che avrebbe convenienza a ricevere il servizio privo di tali beni con conseguente rimozione degli stessi da parte SC uscente.</p> <p>In tale fattispecie il SC, quindi, si troverebbe costrette ad acquistare il bene di proprietà del SC uscente solo perché previsto nella procedura competitiva e non perché utile alla propria attività.</p> <p>In questo senso, quindi, dovrebbe intendersi che tutti i beni di proprietà del SC uscente dovrebbero essere trattati esclusivamente come “beni commerciali” (misura 6.5).</p>

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
Misura 6	6.3	<p>Il CA garantisce al SC la piena disponibilità dei beni indispensabili a partire dalla data di decorrenza dell'affidamento, secondo le seguenti modalità:</p> <p>a) mette a disposizione del SC entrante, secondo modalità prestabilite, i beni indispensabili di cui disponga direttamente;</p> <p>b) 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, il CA garantisce il subentro del SC entrante per tutta la durata del nuovo affidamento, assicurando al SC uscente l'indennizzo determinato ai sensi dell'art. 178, comma 7, del d.lgs. 50/2016;</p> <p>c) per i beni indispensabili di proprietà di terzi, il CA garantisce la disponibilità al SC entrante per tutta la durata del nuovo affidamento, sulla base di un corrispettivo individuato in base al valore di mercato di tali beni, determinato dal soggetto proprietario attraverso il ricorso a stime peritali giurate.</p>	<p>Il CA garantisce al SC la piena disponibilità dei beni indispensabili a partire dalla data di decorrenza dell'affidamento, secondo le seguenti modalità:</p> <p>a) mette a disposizione del SC entrante, secondo modalità prestabilite, i beni indispensabili di cui disponga direttamente;</p> <p>b) 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, il CA garantisce il subentro del SC entrante per tutta la durata del nuovo affidamento, assicurando al SC uscente l'indennizzo determinato ai sensi dell'art. 178, comma 7, del d.lgs. 50/2016;</p> <p>c) per i beni indispensabili di proprietà di terzi per i quali il nuovo SC ritenga utile proporre l'acquisto al SC uscente, la due parti procederanno con uno specifico atto negoziale il CA garantisce la disponibilità al SC entrante per tutta la durata del nuovo affidamento, sulla base di un corrispettivo individuato in base al valore di mercato di tali beni, determinato dal soggetto proprietario attraverso il ricorso a stime peritali giurate.</p>	<p>Considerato quanto già espresso per la misura 6.1 relativamente ai beni di proprietà del SC, la CA può supportare e favorire un passaggio di proprietà a valore di mercato solo per i quei beni che il SC entrante ritenga utile acquisire.</p> <p>In generale i beni utili all'espletamento del servizio posso essere trasferiti sia dalla CA sia dai SC uscenti, ma mentre per i primi la procedura competitiva potrebbe prevedere il passaggio di disponibilità, per i secondi si presuppone un atto negoziale tra il SC uscente ed entrante, basato sulla eventuale volontà di acquisizione degli stessi da parte di quest'ultimo.</p> <p>La necessità di una eventuale verifica peritale anche in fase di subentro è motivata dal lasso temporale intercorrente tra il momento della procedura e la fine sub-concessione, tale da rendere opportuno l'effettivo stato di eventuale utilizzo del bene con conseguente e proporzionale perdita di valore.</p>

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
Misura 7	7.1÷7.3	<p>7.1 Il CA valuta il livello di infrastrutturazione delle aree di servizio, nonché l'eventuale necessità di porre a carico del SC la realizzazione di investimenti di rilevante valore economico.</p> <p>7.2 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 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.</p> <p>7.3 Al fine, tra l'altro, di motivare le proprie scelte in ordine alla durata degli affidamenti, il CA allega alla RdA un Piano economico finanziario</p>	<p>7.1 Il CA valuta il livello di infrastrutturazione delle aree di servizio, nonché l'eventuale necessità di porre a carico del SC la realizzazione di investimenti di rilevante valore economico.</p> <p>7.2 La durata delle subconcessioni è stabilita dal CA in relazione al singolo affidamento ed è compresa tra 5 e 15 12 anni, sulla base delle valutazioni di cui alla Misura 7.1 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. 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.</p> <p>7.3 Al fine, tra l'altro, di motivare le proprie scelte in ordine alla durata degli affidamenti, il CA allega alla RdA un Piano economico finanziario simulato, finalizzato a verificare <i>ex-ante</i> la sostenibilità di tali scelte, tenuto conto, tra l'altro, di quanto previsto alle Misure 14.4 e 14.5.</p> <p>7.4 Con riferimento alla distribuzione carburanti, il CA prevede l'esplicito divieto per il SC di stipulare contratti, relativi all'affidamento a terzi della gestione dell'attività, aventi termine successivo alla scadenza della subconcessione.</p>	<p>Per alcune tipologie di servizi ed in relazione al livello di investimenti necessari si ritiene opportuno mantenere il limite di durata previsto nella precedente bozza e pari a 15 anni.</p> <p>A seguito dell'intervenuta proroga di legge delle subconcessioni, inoltre, occorre chiarire in che modo gestire gli effetti del disallineamento delle durate dei citati contratti di comodato rispetto alle prorogate subconcessioni dei servizi oil, considerato, peraltro, che il Decreto 8394 / 2015 prevedeva espressamente l'allineamento di tali scadenze anche per consentire, nelle successive procedure competitive, la proposta di modalità gestionali alternative finalizzate ad una maggiore competitività dell'offerta.</p> <p>L'introduzione della misura 7.4. nel secondo documento di consultazione non risolve la problematica sopra evidenziata. Inoltre, vista l'attuale durata del comodato petrolifero di 9 anni potrebbe configurarsi la sostanziale impossibilità di utilizzare tale contratto tipico del settore se non per affidamenti di pari durata. Inoltre, si ravvede un potenziale conflitto con il Decreto del 7 Agosto 2015 rispetto alla disposizione riferita alla continuità gestionale del comodatario soprattutto per i servizi non scaduti dal 2015 ad oggi.</p>

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
		<p>simulato, finalizzato a verificare <i>ex-ante</i> la sostenibilità di tali scelte, tenuto conto, tra l'altro, di quanto previsto alle Misure 14.4 e 14.5.</p> <p>7.4 Con riferimento alla distribuzione carburanti, il CA prevede l'esplicito divieto per il SC di stipulare contratti, relativi all'affidamento a terzi della gestione dell'attività, aventi termine successivo alla scadenza della subconcessione.</p>		
Misura 8	8.2	<p>Il valore stimato dell'affidamento viene determinato al netto delle imposte (IVA e accise) e di eventuali contributi pubblici nel rispetto delle previsioni del Codice ed è calcolato sulla base dei fatturati che si presume siano generati dai servizi e dalle attività affidate in subconcessione per tutta la durata del contratto.</p>	<p>Il valore stimato dell'affidamento viene determinato al netto delle imposte (IVA e accise) ed è calcolato sulla base dei fatturati, erogati e kWh e di eventuali contributi pubblici nel rispetto delle previsioni del Codice ed è calcolato sulla base dei fatturati che si presume siano generati dai servizi e dalle attività affidate in subconcessione per tutta la durata del contratto.</p>	<p>Nel valore dell'affidamento per servizio "Oil" e "CPO" si ritiene opportuno considerare rispettivamente i litri (o kg nel caso del metano e dei lubrificanti) e i kWh erogati, in quanto la valorizzazione in euro comporterebbe una complessa – pressoché impossibile - determinazione, per ogni litro venduto (cd. "sell-out") del prezzo applicato il quale, oltre ad essere definito <i>ex-lege</i> autonomamente dal gestore comodatario (come già esposto estraneo al rapporto sub-concessorio con la CA), è modificato anche più volte nella stessa giornata.</p> <p>La proposta di considerare i litri erogati è corroborata dal fatto che anche i controlli effettuati dagli enti competenti (dogane, gdf, etc.) si riferiscono sul confronto tra litri scaricati, erogati e le giacenze nei serbatoi (cfr. registro UTF).</p> <p>A riguardo si aggiunga che il sistema di monitoraggio dell'Osservatorio Carburanti (così come per i benzacartelloni installati sul nastro autostradale) è basato sul sell-out (prezzo di vendita al Cliente finale) mentre le royalty sono applicate sul</p>

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
				<p>fatturato del SC sui litri venduti al gestore comodatario (sell in), dato quest'ultimo non riportato nell'Osservatorio o in altri siti ufficiali.</p> <p>Analogamente per la presenza di contatori certificati (POD) la quantità di kWh è certificabile, mentre per la determinazione del fatturato il prezzo sarebbe di complessa verifica in ragione delle politiche commerciali che ogni CPO/MSP applica ai propri Clienti anche attraverso promozioni e/o accordi commerciali.</p>
Misura 9	9.1, ÷ 9.3	<p>9.1 Il CA individua le subconcessioni da affidare e le modalità di affidamento secondo i criteri di cui al presente Capo, redigendo l'apposita Relazione di Affidamento (di seguito: RdA), adeguatamente motivata.</p> <p>9.2 Oltre che al Concedente per quanto di competenza, la RdA è trasmessa all'Autorità ai fini dell'esercizio delle funzioni di vigilanza con almeno 60 giorni di anticipo rispetto all'avvio della procedura di affidamento cui si riferisce. Gli Uffici dell'Autorità possono formulare osservazioni entro i successivi 45 giorni.</p> <p>9.3 Ad esito della procedura a evidenza pubblica per la scelta del SC, prima dell'avvio dei servizi o delle attività oggetto di affidamento, il CA e il SC stipulano una convenzione di</p>	<p>9.1 Il CA individua le subconcessioni da affidare e le modalità di affidamento secondo i criteri di cui al presente Capo, redigendo l'apposita Relazione di Affidamento (di seguito: RdA), adeguatamente motivata.</p> <p>9.2 Oltre che al Concedente per quanto di competenza, la RdA è trasmessa all'Autorità ai fini dell'esercizio delle funzioni di vigilanza con almeno 60 giorni di anticipo rispetto all'avvio della procedura di affidamento cui si riferisce. Gli Uffici dell'Autorità possono formulare osservazioni entro i successivi 45 giorni.</p> <p>9.3 Ad esito della procedura a evidenza pubblica per la scelta del SC, prima dell'avvio dei servizi o delle attività oggetto di affidamento, il CA e il SC stipulano una convenzione di subconcessione, secondo i contenuti minimi di cui all'Annesso 1, pertinente alla tipologia di servizio o attività da affidare. Lo schema di convenzione è allegato alla documentazione di gara che disciplina la procedura di affidamento, quale</p>	<p>La previsione di un ampio e dettagliato contenuto della Relazione di Affidamento quale nuovo documento che in sostanza va a riassumere documentazione già presente nel bando di gara (volumi, fatturati, etc.).</p> <p>Tra i contenuti minimi delle convezioni di subconcessione come individuati nell'Annesso 1, andrebbe chiarita meglio la previsione di un <i>“rinvio mobile alla regolazione che potrà essere adottata dall'Autorità nell'esercizio dei propri poteri, ivi inclusa la definizione del contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti degli SC (o dei soggetti da loro individuati per la fornitura – all'utente finale – dei servizi affidati, ove previsto), ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera e), del d.l. 201/2011.”</i>, dal momento che tale disposto provocherebbe una potenziale continua ridefinizione delle previsioni convenzionali così da renderne indeterminabile il valore vincolante.</p> <p>In generale, al fine di rendere più celere e chiara la sequenza approvativa e le relative tempistiche per l'approvazione dei bandi utili alle procedure competitive ai sensi della Legge 498/92 art.11 comma 5ter sarebbe auspicabile un</p>

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
		subconcessione, secondo i contenuti minimi di cui all'Annesso 1, pertinente alla tipologia di servizio o attività da affidare. Lo schema di convenzione è allegato alla documentazione di gara che disciplina la procedura di affidamento, quale parte integrante e sostanziale.	<p>parte integrante e sostanziale.</p> <p>9.2 Il CA redige un'apposita Relazione di Affidamento (di seguito: RdA), che costituisce parte integrante della documentazione che disciplina la procedura di affidamento, volta a garantire adeguate condizioni di trasparenza e la valutazione della conformità delle scelte effettuate alle presenti misure.</p> <p>9.3 Oltre che al Concedente per quanto di competenza, detta RdA è trasmessa all'Autorità ai fini dell'esercizio delle funzioni di vigilanza con almeno 60 giorni di anticipo rispetto all'avvio della procedura stessa. L'Autorità può formulare osservazioni entro i successivi 45 giorni.</p> <p>9.3 Ad esito della procedura a evidenza pubblica per la scelta del SC, prima dell'avvio dei servizi o delle attività oggetto di affidamento, il CA e il SC stipulano una convenzione di subconcessione, secondo i contenuti minimi di cui all'Annesso 1, pertinente alla tipologia di servizio o attività da affidare. Lo schema di convenzione è allegato alla documentazione di gara che disciplina la procedura di affidamento, quale parte integrante e sostanziale.</p>	approfondimento di dettaglio sugli <i>item</i> di interesse del Concedente verso quelle dell'Autorità.
Misura 11	11.1÷11.4	Tutta la misura	Tutta la misura	La previsione in oggetto espone al rischio di una sovrapposizione tra normativa e regolamentazione esterna e

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
				<p>disposizione convenzionale. Una matrice dei rischi disposta dalla CA, per attività che peraltro non ha mai operato direttamente, rischia di rappresentare una stratificazione ulteriore rispetto a disposizioni legislative e regolamentari e/o procedure dei SC e necessiterebbe di continui aggiornamenti ai soli fini di rispondere alla procedura.</p> <p>Se invece per Matrice di rischi si intende una rappresentazione prospettica per la durata dell'affidamento degli interventi afferenti l'infrastruttura autostradale che possano impattare sulla conduzione dell'Ads (es. interventi afferenti il tratto autostradale tali da limitare la fruibilità dell'AdS, nuovi svincoli atti ad incrementare e/o diminuire il traffico prospiciente l'AdS, etc.) si ritiene debbano essere informazioni contenute nella documentazione di gara, come prassi consolidata.</p>
Misura 12	12.2	A tal fine, il CA, in qualità di soggetto concessionario della gestione del demanio autostradale di competenza, è tenuto a fissare il livello del corrispettivo richiesto a ciascun SC, anche tenuto conto dell'allocatione dei rischi di cui alla Misura 11, secondo principi di trasparenza, equità, non discriminazione, ragionevolezza e proporzionalità, assicurando inoltre il contenimento dei costi per gli utenti autostradali.	A tal fine, il CA, in qualità di soggetto concessionario della gestione del demanio autostradale di competenza, è tenuto a fissare il livello del corrispettivo richiesto a ciascun SC, anche tenuto conto dell'allocatione dei rischi di cui alla Misura 11, secondo principi di trasparenza, equità, non discriminazione, ragionevolezza e proporzionalità, assicurando inoltre il contenimento dei costi per gli utenti autostradali.	Si veda quanto già argomentato per la misura 11. Ovviamente laddove gli interventi prospettici sull'infrastruttura riducano il potenziale della AdS, la CA ne terrà conto nella determinazione dei corrispettivi.

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
Misura 12	12.3	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.	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>Non si ritiene opportuno correlare il livello di corrispettivo al riconoscimento di una adeguata remunerazione per l'ottemperanza agli obblighi di servizio pubblico, in quanto quest'ultima deve dipendere in prima istanza dalla qualità del servizio erogato dall'Affidatario e che il Cliente è disposto a pagare.</p> <p>Resta inteso che eventuali contributi della CA al mantenimento dei servizi in AdS potrebbero essere corrisposti agli operatori, a valle di procedure competitive infruttuose e laddove l'ADS in questione non sia oggetto di razionalizzazione della rete, dovrebbero essere recuperati nell'ambito del pedaggio agli utenti autostradali.</p>

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
Misura 12	12.4	<p>a) una componente fissa annua, stabilita <i>ex ante</i> dal CA e corrispondente alla pertinente quota dei costi annui di cui al punto 12.3, lettera a)</p> <p>Per la definizione di tale quota, il CA è tenuto a: (i) quantificare complessivamente detti costi annui, sulla base delle attività 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.</p> <p>Tale componente è fissata dal CA medesimo e non può essere oggetto di offerta al rialzo da parte dei partecipanti alla gara</p>	<p>a) una componente fissa annua, stabilita <i>ex ante</i> dal CA e corrispondente alla stima dei costi medi annui pertinente quota dei costi annui di cui al punto 12.3, lettera a)</p> <p>Per la definizione di tale quota, il CA è tenuto a: (i) quantificare complessivamente detti costi annui, sulla base delle attività 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.</p> <p>Tale componente è fissata dal CA medesimo e non può essere oggetto di offerta al rialzo da parte dei partecipanti alla gara</p>	<p>Si evidenzia che i costi fissi di gestione possono variare fortemente durante la durata contrattuale in funzione, ad esempio, del rifacimento dei piazzali pavimentati, degli eventi nevosi o altro.</p> <p>Inoltre, i prezzi di materiali e lavorazioni risultano oggetto di forti oscillazioni per motivazioni di mercato ed esogene all'operato della CA.</p>
Misura 12	12.4	<p>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 <i>ex ante</i> 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</p>	<p>b) una componente variabile annua, correlata al beneficio di cui alla Misura 12.3, lettera b), espressa in quote percentuali rispetto ai fatturati dal SC - ovvero in €/lt rispetto ai quantitativi annui erogati o in €/Kwh per le ricariche elettriche. rispetto ai quantitativi annui erogati o fatturati dal SC, stimati <i>ex ante</i> 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</p>	<p>Si propone di considerare, in luogo delle quote percentuali, aliquote in €/lt per il business oil e in €/kWh per il servizio CPO.</p> <p>Si evidenzia, inoltre, che l'assenza di valore posto a base di gara per la componente variabile, potrebbe rappresentare un evidente rischio di perdite di entrate del Concedente.</p> <p>Relativamente al punto c) di rimanda al commento alla misura 12.3</p>

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
		<p>è oggetto di offerta al rialzo da parte dei partecipanti alla gara.</p> <p>Per la definizione di detta componente, il CA stabilisce inoltre <i>ex ante</i>: (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>c) una componente fissa annua di segno negativo, stabilita <i>ex ante</i> dal CA e costituita dall'adeguata remunerazione di cui alla Misura 12.3, lettera c).</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 	<p>offerta al rialzo da parte dei partecipanti alla gara.</p> <p>Per la definizione di detta componente, il CA stabilisce inoltre <i>ex ante</i>: (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>c) una componente fissa annua di segno negativo, stabilita <i>ex ante</i> dal CA e costituita dall'adeguata remunerazione di cui alla Misura 12.3, lettera c).</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 	

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
		<p>notturna (22.00-6.00);</p> <p>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> <p>Tale componente è fissata dal CA medesimo e non può essere oggetto di offerta da parte dei partecipanti alla gara</p>	<p>correlati alla gestione e alla manutenzione dei servizi igienici collettivi.</p> <p>Tale componente è fissata dal CA medesimo e non può essere oggetto di offerta da parte dei partecipanti alla gara e può essere recuperato nell'ambito della tariffa per il pedaggio degli utenti autostradali.</p>	
Misura 12	12.6	<p>Nell'ambito della RdA, il CA specifica il livello dei corrispettivi da porre a base di gara, nonché le motivazioni poste a sostegno della loro definizione, dalle quali emerga con evidenza la ragionevolezza delle proprie previsioni e la proporzionalità rispetto alle specificità della gara, nonché l'assenza di effetti discriminatori a danno di potenziali soggetti partecipanti</p>	<p>Nell'ambito della RdA, La CA, nell'ambito delle comunicazioni di avvio delle gare, specifica il livello dei corrispettivi da porre a base di gara, nonché le assunzioni motivate a sostegno della loro definizione. dalle quali emerga con evidenza la ragionevolezza delle proprie previsioni e la proporzionalità rispetto alle specificità della gara, nonché l'assenza di effetti discriminatori a danno di potenziali soggetti partecipanti</p>	<p>La CA può esplicitare le assunzioni fatte nell'ambito delle interlocuzioni necessarie all'approvazione dei bandi che non potranno non essere valutate dal Concedente e dall'Autorità.</p>
Misura 12	12.7	<p>L'Autorità, nell'ambito delle proprie competenze in materia, vigila affinché il</p>	<p>L'Autorità, nell'ambito delle proprie competenze in materia, Il Concedente vigila sull'operato della CA, a seguito di quanto previsto dai nuovi schemi di</p>	<p>Si chiede che vengano meglio precisate le attività di competenza su cui l'Autorità "vigila" rispetto all'attribuzione di tale competenza in capo al Concedente. Di norma, infatti, i poteri di indirizzo, vigilanza e controllo sono attribuiti al</p>

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
		<p>livello dei corrispettivi stabilito dal CA sia conforme ai criteri della presente Misura 12 e contemperati adeguatamente:</p> <p>a) il perseguimento dell'interesse pubblico correlato alla valorizzazione dell'infrastruttura autostradale;</p> <p>b) l'incentivazione della concorrenza;</p> <p>c) il rispetto dei principi di trasparenza, equità, non discriminazione, ragionevolezza e proporzionalità;</p> <p>d) il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori.</p>	<p>gara. affinché il livello dei corrispettivi stabilito dal CA sia conforme ai criteri della presente Misura 12 e contemperati adeguatamente:</p>	<p>Concedente (i.e. MIMS), il quale esercita i suddetti poteri tramite la Direzione Generale Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali istituita con D.P.C.M. 11 febbraio 2014, n.72, nell'ambito degli atti convenzionali stipulati con le singole concessionarie.</p>
Misura 13	13.5	<p>a) è necessario che sia utilizzata nella misura massima possibile l'intera scala del punteggio, in modo da valorizzare le differenze fra gli impegni assunti dai partecipanti alla gara;</p> <p>b) le differenze di punteggio ottenute dai partecipanti devono essere rappresentative degli</p>	<p>a) è opportuno, per quanto possibile in relazione agli impegni da valutare, necessario che sia utilizzata nella misura massima possibile l'intera scala del punteggio, in modo da valorizzare le differenze fra gli impegni assunti dai partecipanti alla gara;</p> <p>b) le differenze di punteggio ottenute dai partecipanti devono essere rappresentative degli impegni assunti. Conseguentemente, due candidati che</p>	<p>Pur comprendendo lo spirito della misura, l'applicazione così eccessivamente regolata rischia di generare effetti distorti a seconda della numerosità dei partecipanti e della specificità degli item da valutare.</p> <p>Inoltre, per quanto l'utilizzo dell'intera scala di valutazione sia auspicabile, l'imposizione di non utilizzare il valore zero riduce, di fatto, la scala di punteggio attribuibile con il rischio di "avvicinare" delle offerte tecniche facendo sì che la componente economica abbia un ruolo determinante.</p>

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
		<p>impegni assunti. Conseguentemente, due candidati che assumono impegni diversi non possono ricevere lo stesso punteggio nell'ambito dello stesso sub criterio;</p> <p>c) al fine di non distorcere l'impegno assunto da ciascun candidato, la metodologia non deve prevedere l'attribuzione di un punteggio automatico pari a zero per l'offerta più bassa, a meno che la stessa offerta non si discosti dalla base di gara;</p> <p>d) è preferibile evitare sistemi di valutazione che prevedano l'attribuzione dei punteggi a <i>cluster</i> di offerte attraverso la predeterminazione di valori di soglia. Tali sistemi, infatti, portano a differenze ingiustificate nei punteggi quando due offerte sono vicine tra loro ma non appartengono allo stesso <i>cluster</i>, ovvero a una differenza di punteggio insufficiente quando le offerte sono significativamente diverse ma appartengono allo stesso</p>	<p>assumono impegni diversi non possono ricevere lo stesso punteggio nell'ambito dello stesso sub criterio;</p> <p>e) al fine di non distorcere l'impegno assunto da ciascun candidato, la metodologia non deve prevedere l'attribuzione di un punteggio automatico pari a zero per l'offerta più bassa, a meno che la stessa offerta non si discosti dalla base di gara;</p> <p>d) è preferibile evitare sistemi di valutazione che prevedano l'attribuzione dei punteggi a <i>cluster</i> di offerte attraverso la predeterminazione di valori di soglia. Tali sistemi, infatti, portano a differenze ingiustificate nei punteggi quando due offerte sono vicine tra loro ma non appartengono allo stesso <i>cluster</i>, ovvero a una differenza di punteggio insufficiente quando le offerte sono significativamente diverse ma appartengono allo stesso <i>cluster</i>.</p>	<p>Questo è ulteriormente amplificato nei casi di affidamento unitario dove va considerata anche la valutazione sul pricing oil e ristoro oltre agli ulteriori criteri di valutazione tabellare e/o quantitativi, con conseguente limitata possibilità per la Commissione Valutatrice di valutare la congruità dell'offerta tecnica.</p>

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
		<i>cluster.</i>		
Misura 13	13.7	Fra i criteri di valutazione dell'offerta economica dei pertinenti affidamenti, il CA considera, con una ponderazione almeno pari alla metà di quella attribuita al rialzo sulla componente variabile del corrispettivo, uno o più criteri basati sulla moderazione dei prezzi di cui alla Misura 14.	Tutta la Misura	Si rappresenta quanto già evidenziato nella consultazione alla delibera 174/2021. Eventuali proposte sulle obbligazioni in materia di pricing devono essere parte della componente tecnica dell'offerta, sebbene senza vincoli sui punteggi da assegnare. La componente economica dovrebbe prevedere esclusivamente eventuali rilanci sul corrispettivo.
Misura 13	13.11	Il CA verifica che l'operato della commissione giudicatrice sia conforme alle modalità e ai criteri di valutazione previamente definiti	Il CA verifica che l'operato della commissione giudicatrice sia conforme alle modalità e ai criteri di valutazione previamente definiti	E' nella responsabilità della Commissione valutatrice ("CV") svolgere le valutazioni secondo i criteri definiti. Riteniamo inopportuno che la CA verifichi con l'operato della CV. Infatti, ai sensi dell'art. 77 del d.lgs. n. 50/2016 la Stazione appaltante (in questo caso il CA) nomina la commissione e vigila. Ovviamente ciò non significa che la stessa possa interferire nelle sue valutazioni anche perché non sono ammesse interferenze in funzione di garanzia del diritto delle parti a una decisione amministrativa adottata da un organo terzo e imparziale e raggiunta mediante valutazioni il più possibile oggettive e cioè non influenzate dalle scelte che l'hanno preceduta (TAR Lombardia, Brescia, n. 1456/2016).
Misura 13	13.12	Nell'ambito della RdA, il CA specifica i criteri di aggiudicazione delle offerte che intende adottare, nonché le motivazioni poste a sostegno della loro definizione, dalle quali	Nell'ambito della RdA, il CA specifica i criteri di aggiudicazione delle offerte che intende adottare, nonché le eventuali assunzioni motivazioni poste a sostegno della loro definizione, dalle quali emerge con evidenza la ragionevolezza delle proprie previsioni e la proporzionalità rispetto alle specificità della gara,	A riguardo si rimanda ai commenti di cui alla misura 9.

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
		emerge con evidenza la ragionevolezza delle proprie previsioni e la proporzionalità rispetto alle specificità della gara, nonché l'assenza di effetti discriminatori a danno di potenziali soggetti partecipanti.	nonché l'assenza di effetti discriminatori a danno di potenziali soggetti partecipanti.	
Misura 14	Tutta la misura	Tutta la misura	Tutta la misura	<p>Si richiede di chiarire se il meccanismo proposto per il monitoraggio degli impegni di pricing nell'ambito del servizio e attività OIL sia così come proposto dall'Antitrust nel bollettino n. 12 del 4 Aprile 2022 ovvero sia stata ipotizzata una formula di definizione del prezzo massimo attraverso un differenziale sulla quotazione internazionale Platts dei prodotti petroliferi, nel quale il partecipante terrà conto di tutti gli altri costi che concorrono alla formazione del prezzo alla pompa.</p> <p>La misura, inoltre, fa riferimento al "prezzo massimo alla pompa" e quindi a prezzi praticati da un soggetto terzo dai gestori comodatari e non al prezzo effettivamente CONSIGLIATO dal SC Oil.</p> <p>La misura come esposta sembra in contrasto con altri principi giuridici e normative vigenti a livello nazionale ed europeo (in particolare con le norme di mercato interno).</p> <p>Si precisa che per il servizio Oil il SC si limita a determinare il prezzo consigliato al Gestore derivato dal prezzo di cessione allo stesso (c.d. "sell-in"). Il prezzo consigliato, tuttavia, non è vincolante per il gestore che – per legge – è libero di determinare il prezzo finale che raramente coincide con il prezzo consigliato (tipicamente maggiorato dati i margini pro-litro e i costi operativi sostenuti).</p>

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
				<p>Si evidenzia che un differenziale fisso sul Platts includerebbe costi, in parte legati a scelte operative e commerciali dell'affidatario (es. costi di marketing, costi operativi, etc.), ma in parte anche del tutto esogeni al SC (es. Incidenza effetti dell'evoluzione delle normative sui biocarburanti, evoluzione della normativa HSE, costi logistici, etc.) i.</p> <p>Sul punto, Si fa inoltre presente come in passato alcune concessionarie abbiano già adottato il meccanismo del Platts senza tuttavia ottenere da tale applicazione effetti positivi, se non marginalmente, sul prezzo finale dei servizi.</p> <p>Analogamente per il servizio e attività ristoro si fa riferimento al prezzo medio dei prodotti di un paniere definito dalla CA sulla base di quanto pubblicato sul sito del Mise (fonte dati ISTAT) che tuttavia non tiene conto delle modalità operative tipiche dei servizi autostradali (esempio h24). Il meccanismo proposto non valorizza, inoltre, la qualità dei prodotti somministrati e del servizio offerto. Vincolare un impegno del SC ristoro a scelte commerciali di altri operatori in ragione di una % di ricarico fissa sull'andamento dei prezzi di un paniere, rischia piuttosto di spingere ad un abbassamento della qualità dei prodotti e non tiene conto delle dinamiche dei prezzi degli ingredienti e delle scelte specifiche del SC in merito.</p>
Misura 15	15.7	Nell'ambito della RdA, il CA specifica la disciplina adottata per la valutazione della qualità e per il relativo sistema di penali, nonché le motivazioni poste a sostegno	Nell'ambito della RdA, La CA, nell'ambito delle comunicazioni di avvio delle gare, specifica la disciplina adottata per la valutazione della qualità e per il relativo sistema di penali, nonché le motivazioni assunzioni poste a	Il regime di penali dovrebbe essere proporzionato sia alla tipicità dei singoli servizi sia al recepimento dei dettami concessori da parte del Ministero Concedente.

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
		della loro definizione, dalle quali emerga con evidenza la ragionevolezza delle proprie previsioni e la proporzionalità rispetto alle specificità della gara nonché l'assenza di effetti discriminatori a danno di potenziali soggetti partecipanti.	sostegno della loro definizione, dalle quali emerga con evidenza la ragionevolezza delle proprie previsioni e la proporzionalità rispetto alle specificità della gara nonché l'assenza di effetti discriminatori a danno di potenziali soggetti partecipanti.	
Misura 15	15.8	L'Autorità vigila affinché la disciplina adottata dal CA per la valutazione della qualità e per il relativo sistema di penali sia conforme ai criteri della presente Misura 15.	Il Concedente L'Autorità vigila affinché la disciplina adottata dal CA per la valutazione della qualità e per il relativo sistema di penali sia conforme ai criteri della presente Misura 15.	Riguardo l'attività di vigilanza sarebbe auspicabile un approfondimento di dettaglio sugli item di interesse del Concedente verso quelle dell'Autorità.
Misura 15	15.9	Il CA prevede nel corso delle procedure di affidamento, e nei documenti conseguenti, una apposita disposizione contenente il rinvio mobile alla regolazione che potrà essere adottata dall'Autorità nell'esercizio dei propri poteri, ivi inclusa la definizione del contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti degli SC (o dei soggetti da loro individuati per la fornitura	Il CA prevede nel corso delle procedure di affidamento, e nei documenti conseguenti, una apposita disposizione contenente il rinvio mobile alla regolazione che potrà essere adottata dall'Autorità nell'esercizio dei propri poteri, ivi inclusa la definizione del contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti degli SC (o dei soggetti da loro individuati per la fornitura dei servizi affidati all'utente finale, ove previsto), ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera e), del d.l. 201/2011.	Fatto salvo quanto obbligatoriamente previsto dalle norme imperative, una eventuale regolamentazione "mobile" da parte dell'Autorità potrebbe provocare indeterminatezza nell'oggetto del contratto di sub-concessione tanto da esporre a contestazione da parte del SC.

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
		dei servizi affidati all'utente finale, ove previsto), ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera e), del d.l. 201/2011.		
Misura 16	16.5	I predetti dati, informazioni e documenti rientrano nella titolarità del CA e, al fine di garantire la massima trasparenza nella gestione contrattuale, sono pubblicati sul sito web istituzionale dello stesso, con particolare riferimento: a) alla Convenzione di subconcessione in vigore; b) alle Carte dei servizi in vigore; c) ai risultati delle indagini di Customer Satisfaction; d) ai principali indicatori di natura economica, tecnico-gestionale e qualitativa previsti dalla Convenzione di subconcessione	I predetti dati, informazioni e documenti rientrano nella titolarità del CA e, al fine di garantire la massima trasparenza nella gestione contrattuale, sono pubblicati sul sito web istituzionale dello stesso, con particolare riferimento: a) alla Convenzione di subconcessione in vigore; ba) alle Carte dei servizi in vigore; eb) ai risultati delle indagini di Customer Satisfaction; dc) ai principali indicatori di natura economica, tecnico-gestionale e qualitativa previsti dalla Convenzione di subconcessione	La Convenzione di servizio resta un atto tra privati per quanto monitorata dalla Concedente, dall'Autorità competenti (inclusa AGCM) e peraltro contenente dati sensibili nonché industriali che dovrebbe essere riservati, ad eccezione in caso di legittimo interesse del diritto di accesso agli atti, così come viene assicurato nell'ambito della normativa vigente. La tutela dei principi di trasparenza e l'accesso devono essere garantii nel rispetto dei limiti relativi alla tutela di interessi giuridicamente rilevanti. A tale riguardo, infatti, occorre evidenziare che: - sono esclusi il diritto di accesso e da ogni forma di divulgazione i documenti contenenti segreti tecnici o commerciali; - la norma recepisce le indicazioni dell'articolo 21 della direttiva 2014/24/UE, articolo 39 della direttiva 2014/25/UE e articolo 28 della direttiva 2014/23/UE, a tenore dei quali le stazioni appaltanti sono tenute, salvo diversa ed espressa previsione nazionale od eurocomunitaria, a non rivelare "informazioni comunicate dagli operatori economici e da essi considerate riservate, compresi anche, ma non esclusivamente, segreti tecnici o commerciali, nonché gli aspetti riservati delle offerte". Dunque, in luogo della convenzione potrebbe pubblicarsi unicamente la bozza di convenzione. In alternativa, potrebbe

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
				procedersi alla pubblicazione degli estremi del documento con l'indicazione, in via esemplificativa, della data, del numero di protocollo, dell'oggetto e dell'ufficio che lo ha formato, oltreché del destinatario ovvero della tipologia di destinatario.
Misura 17	17.5	Ai fini dell'affidamento della nuova subconcessione, il CA si impegna ad avviare le procedure con congruo anticipo, comunque non inferiore a 18 mesi prima della scadenza della subconcessione, in modo tale da evitare soluzioni di continuità nella gestione dei servizi e delle attività nelle aree di servizio.	Ai fini dell'affidamento della nuova subconcessione, il CA si impegna ad avviare le procedure con congruo anticipo, comunque non inferiore a 18 12 mesi prima della scadenza della subconcessione, in modo tale da evitare soluzioni di continuità nella gestione dei servizi e delle attività nelle aree di servizio. In sede di prima applicazione le procedure dovranno essere avviate entro 6 mesi dalla scadenza naturale o prorogata.	Vista la complessità di applicazione della misura i tempi ipotizzati non si ritengono perseguibili soprattutto per i servizi già scaduti o in scadenza al tempo della presente consultazione.