

“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 “DOCUMENO DI CONSULTAZIONE” DI CUI ALL’“ALLEGATO A” DI TALE DELIBERA**

mittente: **AUTOGRIILL ITALIA S.p.A.**
Strada 5 Palazzo Z - Rozzano (MI)

destinatario: **ART - Autorità di Regolazione dei Trasporti**

Rozzano, lì 6/05/2022

MISURA	PUNTI	CITAZIONE DEL TESTO DA MODIFICARE/INTEGRARE	INSERIMENTO DEL TESTO MODIFICATO/INTEGRATO	BREVE NOTA ILLUSTRATIVA DELLE MOTOIVAZIONI SOTTESE ALLA PROPOSTA DI MODIFICA/INTEGRAZIONE
MISURA 3	Misura 3	<p>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 afferenti, nei cinque anni che precedono quello in cui si svolgono le procedure di affidamento, nonché alla tipologia di utenza prevalente”;</p> <p>3.2 “A tal fine, le aree di servizio autostradali si distinguono nelle seguenti classi:</p> <p>a) classe 1: aree situate su tratte elementari con volume superiore a 15.000.000 veicoli/anno nella specifica direzione del traffico</p>	<p>Eliminare ovvero, nella denegata ipotesi in cui l’Autorità ritenga necessaria una qualsivoglia classificazione, si propone di modificare la Misura 3.2 a) nel senso esposto di seguito e di eliminare la Misura 3.5:</p> <p>3.2 “A tal fine, le aree di servizio autostradali si distinguono nelle seguenti classi:</p> <p>a) classe 1: aree situate su tratte elementari con volume superiore a 15.000.000 veicoli/anno nella specifica direzione del traffico</p>	<p>Si ribadisce la posizione già espressa sull'estrema difficoltà (se non addirittura l'impossibilità), di effettuare a monte una classificazione delle aree di servizio che tenga conto della eterogeneità dei fattori che incidono ed 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 dovrebbe essere rimossa qualsiasi classificazione delle aree autostradali e qualsivoglia differenziazione tra le aree di servizio. In subordine, laddove l’Autorità ritenga di confermare la classificazione proposta, con riferimento alla misura 3.5, si fa osservare che la riclassificazione in classe 2 delle aree di servizio, sulla base dei criteri dell’interdistanza e della</p>

<p>a) classe 1: aree situate su tratte elementari con volume superiore a 15.000.000 veicoli/anno nella specifica direzione del traffico circolante sulla carreggiata servita, con prevalenza del traffico a medio/lunga percorrenza che sono successive a meno di 30 km dalla servizio nella specifica direzione di marcia sulla carreggiata servita, oppure che sono caratterizzate da una superficie minima complessiva inferiore a 30.000 metri quadrati"</p> <p>3.3 "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 funzione della classe di appartenenza dell'area di servizio definita dalla Misura 3.2."</p> <p>3.4 "Al fine di assicurare l'adeguata copertura dei livelli minimi di servizio nei confronti dell'utente</p>	<p>superficie complessiva non può essere rimessa alla discrezionalità del CA. Rispetto ai criteri, inoltre, si osserva che l'interdistanza di 15 km è incomprensibilmente ben al di sotto dell'interdistanza media – che è di 30 km – e che la dimensione di 15.000 metri quadrati, intesi come superficie complessiva dell'area di servizio, inclusiva quindi di superfici oil e non oil, piazzali, aree comuni (attrezzate e non), verde, etc., farebbe rientrare in questo cluster anche aree di servizio a basso potenziale di domanda.</p>
---	---

<p>autostradale, previa approvazione del Concedente, il CA può disporre la riclassificazione in classe 2 di alcune delle aree di servizio che, sulla base dei criteri di cui alla Misura 3.1, ricadrebbero in classe 3.</p> <p>3.5. "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 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"</p>	<p>3.5 Eliminare</p>
---	-----------------------------

MISURA 4	4.1 f) e 4.2 f)	<p>4.1 f) e 4.2 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 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) [...]</p> <p>iii) per la modalità "market" l'apertura 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 precedente o successiva, ivi compresi</p>	Si rinvia ai commenti sulla Misura 5.
----------	-----------------	--	---------------------------------------

<i>i soggetti di cui al punto 5.5 <u>ove</u> <u>presenti</u>"</i>

<p>Punti 5.1, lett. b); 5.2, ultimo capoverso; 5.5.</p> <p>Restando sempre ferma le osservazioni sulla classificazione delle aree di servizio autostradale, si ritiene che la Misura 5 debba essere modificata come di seguito precisato.</p>	<p>5.1 [...] b) almeno due affidamenti ("ristoro") che includano le attività commerciali e ristorative e la gestione dei servizi collettivi"; c) [...]</p> <p>Ultimo capoverso 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"</p>	<p>5.1 [...] b) almeno un affidamento ("ristoro") che includa le attività commerciali e ristorative e la gestione dei servizi igienici collettivi"; c) [...]</p> <p>Ultimo capoverso (Eliminare)</p> <p>Nel richiamare le osservazioni già formulate nell'ambito della prima consultazione, si ribadisce anche in questa occasione che la modifica proposta si rende necessaria sia per meglio garantire il raggiungimento degli obiettivi che l'intervento di regolazione si prefigge (cfr. paragrafo B del secondo Schema di analisi d'impatto di regolazione), sia per eliminare un'ingiustificata disparità di trattamento.</p> <p>Rispetto al primo profilo, quello relativo agli obiettivi, si fa rilevare quanto segue:</p> <p>i) l'accesso all'infrastruttura autostradale, con specifico riferimento alle aree di servizio autostradali, è già sufficientemente garantito dall'obbligatorietà delle gare; il settore è già caratterizzato da un'intensa concorrenza per il mercato;</p> <p>ii) l'efficienza delle gestioni, in un mercato già fortemente in difficoltà, non sarebbe senza dubbio favorita attraverso la proliferazione dell'offerta che genererebbe un'inutile duplicazione di costi senza vantaggi apprezzabili per l'utenza; di ciò sembra essere consapevole la stessa Autorità nella misura in cui ritiene di suggerire la chiusura alternata notturna di taluni servizi <u>che risulterebbero evidentemente ridondanti</u>; la misura non considera inoltre che la chiusura notturna implica oneri aggiuntivi correlati alla vigilanza delle aree di servizio;</p> <p>iii) la tutela degli utenti sui prezzi non sarebbe assicurata attraverso gestioni inefficienti che, al contrario, "scaricherebbero" l'inefficienza proprio sui prezzi; rispetto a tale aspetto,</p>

<p>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 c) e b) relativi a più aree di servizio collocate sulle medesime 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>precedenti lettere a) e b). In tale ipotesi dovrà essere assicurato un accesso equo e non discriminatorio alla gara a tutti gli operatori in possesso indirettamente dei requisiti oil o non oil e dovrà essere esclusa ogni condizione che, anche attraverso l'obbligo posto a carico del SC entrante di subentare in preesistenti contratti di gestione direttamente o indirettamente possa pregiudicare la massima partecipazione";</p>	<p>inoltre, si deve osservare che la sostituibilità di ciascuna area di servizio con le altre aree di servizio nel raggio di 100km, nel mercato geografico definito dall'Agcm, unitamente al calmieramento dei prezzi, secondo il meccanismo in seguito suggerito, costituirebbero tutela più che adeguata per l'utenza.</p>
<p>5.5</p> <p>[...]</p> <p>Nell'ambito degli affidamenti "oil", l'esercizio delle attività cd. "sottopensilina" di cui all'art. 17, comma 4, del d.l. 1/2012 è sempre ammesso [...]."</p>	<p>5.5</p> <p>[...]</p> <p>Nell'ambito degli affidamenti "oil", l'esercizio delle attività cd. "sottopensilina" di cui all'art. 17, comma 4, del d.l. 1/2012 è ammesso ove, in correlazione a specifiche valutazioni adeguatamente motivate nella Relazione di affidamento, 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 [...]" :</p>	<p>Rispetto al profilo della disparità di trattamento fra i gestori oil (almeno un operatore) e di ristoro (almeno due operatori), se ne sottolinea nuovamente l'irragionevolezza per i seguenti motivi. Se infatti la ratio della duplicazione dei soli gestori di ristoro e di ricariche elettriche in una stessa AdS risposa sul convincimento dell'insufficienza della concorrenza fra differenti aree, non si vede il motivo per il quale il medesimo criterio non sia applicato anche ai servizi oil. Né a dire (i) che l'offerta oil sia in concorrenza con quella di ricarica elettrica, posto che si tratta di servizi non sostituibili, oppure (ii) che la domanda di carburante sia destinata a ridursi drasticamente in tempi medio/brevi, posto che anche negli scenari più ottimistici la prospettiva di un parco mezzi prevalentemente basato sull'alimentazione elettrica è di là da venire.</p> <p>La discriminazione appare tanto più ingiustificata se si considera che il costo dei rifornimenti di carburante incide sulla spesa complessiva degli utenti autostradali assai più dei servizi di ristoro.</p> <p>Quanto alle attività cosiddette</p>

"sottopensilina", si deve ribadire che, sotto lo schermo della promozione della concorrenza all'interno dell'area di servizio, la legge che lo ha previsto ha avuto come reale finalità quella redistributiva, soprattutto in funzione dell'autolimitazione dei prezzi del carburante. Introducendo ora la delibera ART un diverso incentivo al calmieramento dei prezzi, non si vede una reale necessità del mantenimento del servizio, se non in aree caratterizzate da elevatissima domanda. Comunque non in combinazione con la duplicazione dei gestori di ristoro ad evitare un'ulteriore impatto redistributivo a loro carico.

In linea generale, seppur si può essere d'accordo con il principio che aree di servizio caratterizzate da elevato potenziale di domanda, possano essere idonee ad ospitare una pluralità di operatori (oil e non oil), si deve ancora una volta sollecitare un ripensamento sull'opportunità di affidare il bilanciamento tra concorrenza, sostenibilità delle gestioni e interesse dell'utenza, a meccanismi formali fissati ex ante sulla base di criteri rigidi. Meglio sarebbe affidare la valutazione al CA in correlazione a specifiche valutazioni adeguatamente motivate nella Relazione di affidamento, in ordine alla sostenibilità delle gestioni, previa approvazione del Concedente. In tale direzione si muovono le modifiche proposte.

Quanto all'affidamento unitario dei servizi oil e non oil si ribadisce la posizione già espressa nell'ambito della prima consultazione. In questa sede ci si limiterà a manifestare forte

contrarietà rispetto alla nuova formulazione della Misura 5.2ii relativamente alla possibilità di affidare mediante "accorpamento" più servizi relativi a diverse aree di servizio collocate sulla medesima tratta autostradale, con onere a carico del CA di verifica ex ante che nessun soggetto possa detenere una posizione dominante nel mercato costituito da ogni singola tratta.

La critica si rivolge *in primis* verso l'accorpamento di più aree di servizio lungo la medesima tratta. Tale soluzione, che non ha precedenti nel mercato comunitario, si tradurrebbe di per sé in una barriera all'ingresso rispetto ad operatori di piccole dimensioni. In aggiunta, la Misura criticata introduce una nuova definizione di mercato geografico (la singola tratta autostradale assentita in concessione), che, oltre a sovrapporsi alla definizione del mercato geografico consolidata nella prassi ultradecennale del l'Agcm, lascerebbe intendere, non senza contraddizione, che un punto di ristoro sulla A1 in Lombardia possa essere in concorrenza con un servizio di ristoro sulla medesima tratta in Campania.

Inoltre:

- 1) l'accorpamento o/ristoro comporta la presenza di un'impresa su due distinti mercati rilevanti del prodotto, cosicché questa può risultare dominante su uno ma non sull'altro; come ci si regolerebbe in questi casi?
- 2) è vero che il CA deve presentare la Relazione ex misura 9.1, ma spetta a esso

<p>accertare <i>ex ante</i> se un'impresa sia dominante o meno? con quali criteri?; non è questo un controllo che spetta all'Agcm?</p> <p>In linea generale, non è condivisibile che la "sostenibilità delle gestioni" (di singole gestioni) giustifichi il ricorso ad affidamenti plurimi, sul presupposto che alcuni servizi, che non sarebbero remunerativi <i>stand alone</i>, vadano comunque tenuti attivi nell'interesse generale.</p> <p>In questo caso, si dovrebbe prendere atto che è precisamente questo il terreno che definisce la nozione di servizio di interesse economico generale, dove la componente di obbligo di servizio pubblico prevale su quella puramente commerciale¹.</p> <p>La soluzione del ricorso ad affidamenti multipli si basa su sussidi incrociati che il medesimo operatore attiverebbe fra servizi redditizi e servizi in perdita. Si tratta di una via che è talvolta percorsa (ad esempio nei servizi pubblici locali che assommano segmenti di mercato più che redditizi con altri che non lo sono per niente) ma che implica che il flusso di sussidi incrociati sia alimentato da extra-profitti di alcune gestioni a scapito degli utenti. Tale situazione, però, (cioè la generazione di extra-profitti) è ciò che l'intervento di regolazione si prefigge di evitare.</p> <p>L'accorpamento di più aree di servizio nello stesso lotto andrebbe dunque evitato <i>in toto</i>.</p> <p>Una volta riconosciuto che il mantenimento in attività di alcuni servizi non sostenibili</p>

¹ Alquanto più ampia la nozione fatta propria dall'Autorità ("Trattasi di servizi di interesse economico generale, di natura complementare rispetto al principale oggetto del servizio, relativo all'utilizzazione dell'infrastruttura da parte degli utenti, in quanto ai gestori sono imposti specifici obblighi di servizio pubblico a favore degli utenti medesimi, da garantire 24 ore su 24 per 365 giorni all'anno", del. 174/2021, Relazione istruttoria, p. 2).

	<p>economicamente risiede nell'assolvimento di obblighi di servizio universale, questi dovrebbero ricadere in primisimo luogo sui gestori autostradali, posto che i "servizi complementari" quali la fornitura di carburante e di ristoro, costituiscono parte integrante del servizio autostradale e che, qualora non erogati direttamente dai concessionari autostradali, possono essere affidati in subconcessione a terzi (cfr. delibera 174/2021, Relazione istruttoria, p. 2). Sarebbe dunque più coerente con gli obiettivi dell'intervento di regolazione che i concessionari autostradali affidino la gestione di servizi economicamente non autosufficienti a terzi con oneri di servizio pubblico a carico dei primi. In quest'ultimo caso andrebbe, però, definita la compensazione da riconoscere ai subconcessionari per subentrare in obblighi e oneri che sono propri delle società autostradali.</p>
--	---

Misura 6	Punti 3 b) e 4 ii)	<p>Si propone di modificare come segue.</p> <p>“6.3 [...] 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>La nuova formulazione della misura passa dalla valutazione di mercato ex precedente delibera 174/2021 al valore contabile (civilistico) residuo. Da eccepire che:</p> <ol style="list-style-type: none"> il valore contabile residuo è ovviamente inferiore al valore d'uso (reddituale) per il SC subentrante e, attraverso le royalties, viene in parte trasferito al CA. Ne segue che quest'ultimo si appropria della differenza fra il valore di riscatto dei beni e quello reddituale; la valutazione contabile delle immobilizzazioni (a cui andrebbe comunque aggiunta la rivalutazione monetaria, poiché altrimenti il costo degli investimenti non verrebbe recuperato in termini reali) si applica ai settori regolamentati, dove il regolatore fissa tariffe che assicurano la copertura degli ammortamenti; nel caso di specie i servizi sono in concorrenza e i prezzi sono di mercato, cosicché non vi è alcuna garanzia di recupero degli investimenti effettuati dal SC uscente; il “metro” del mercato dunque andrebbe applicato simmetricamente sia ai prezzi dei servizi che a quello di riscatto delle immobilizzazioni. <p>Si propone dunque di tornare al modello ipotizzato nella precedente delibera, ma con una variante rispetto ai beni non indispensabili: non la negoziazione diretta fra SC uscente e entrante, previa perizia indipendente, bensì un valore di riscatto determinato da periti scelti dagli SC uscenti, in anticipo rispetto alla scadenza della</p>
		<p>“6.4[...]</p> <p>ii) <i>ad identificare ex ante i beni, derivanti da investimenti da porre a carico del SC entrante nell'ambito della procedura di affidamento, che risulteranno indispensabili alla scadenza della relativa concessione, ai fini del successivo affidamento, da inserire nel Piano economico finanziario simulato di cui alla Misura 7.3., fornendo inoltre per tali beni una stima preventiva del valore di subentro alla scadenza della sub concessione, da determinarsi ai sensi dell'art. 178, comma 7, del d.lgs. 50/2016 in correlazione a specifiche</i></p>	

	<p>valutazioni adeguatamente motivate nella relazione di affidamento di cui alla Misura 9.1, con riferimento alla vita utile e ai criteri di ammortamento degli asset interessati nel corso del periodo di affidamento”</p>	<p>adeguatamente motivate nella relazione di affidamento di cui alla Misura 9.1, con riferimento alla vita utile e ai criteri di ammortamento degli asset interessati nel corso del periodo di affidamento”</p>	<p>subconcessione in modo da poter essere integrato nel PEF simulato di cui alla misura 7.3.</p> <p><u>L'art. 178, comma 7, del d.lgs. 50/2016 non può essere applicato a settori in cui non viga un regime tariffario regolato.</u></p>
--	---	---	--

MISURA 7	Punto 2	<p>“La durata dell’affidamento 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 previsti, sulla base di criteri di proporzionalità e di ragionevolezza, unitamente ad una congrua remunerazione del capitale investito. Per gli investimenti eseguiti dal sub investito. Per gli investimenti eseguiti dal sub concessionario uscente, non ammortizzati alla scadenza della concessione, si applica l’art. 178, comma 7, del d.lgs. 50/2016”.</p>	<p>“La durata dell’affidamento è stabilita dal CA in relazione al singolo affidamento ed è compresa tra 9 e 15 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 previsti, sulla base di criteri di proporzionalità e di ragionevolezza, unitamente ad una congrua remunerazione del capitale investito. Per gli investimenti eseguiti dal sub concessionario uscente, non ammortizzati alla scadenza della concessione, si applica la Misura 6.”</p>	<p>La nuova delibera rende relativamente più flessibile la durata degli affidamenti (“compresa fra 5 e 12 anni”, ma abbassando il precedente tetto di 15 anni) in funzione del periodo di recupero degli investimenti del SC.</p> <p>Va ribadito in questa sede quanto argomentato nella Relazione riguardante la delibera 174/2021 in ordine alla eccessiva brevità di una durata inferiore a 9 anni, che – al di là della consistenza degli investimenti – non è tale da “assorbire” l’impatto di congiunture avverse del traffico. E sempre preferibile garantire durate che stimolano investimenti con la ragionevole aspettativa che questi possano essere recuperati e remunerati durante la vita del contratto piuttosto che prevedere come regola generale oneri di subentro che a) potrebbero alimentare contenziosi, b) potrebbero rappresentare barriere all’ingresso o comunque disincentivare la partecipazione o proporre offerte meno convenienti a copertura dei maggiori rischi, e c) non stimolerebbero l’innovazione.</p> <p>Del resto, per gli affidamenti di trasporto pubblico locale e regionale, la stessa Autorità fa</p>
-----------------	----------------	--	---	--

	<p>riferimento a quanto previsto dal Regolamento UE 1370/07, che stabilisce una durata massima di 10 e di 15 anni, rispettivamente per il trasporto pubblico su strada e per ferrovia, prorogabile del 50% in caso di consistenti investimenti autofinanziati.</p> <p>Come benchmark del settore andrebbe considerato che la durata media degli affidamenti oggetto di gara in Francia nel periodo 2020/21 è stata di 12 anni, con un minimo di 8 ed un massimo di 15. In Svizzera l'ultima gara a cui Autogrill ha partecipato ha riguardato un affidamento trentennale.</p> <p>Non è di ostacolo alla soluzione proposta il disposto dell'art. 168, comma 2, del codice dei contratti pubblici, che, lungi dal sancire l'inderogabilità della durata di 5 anni, come sembra emergere <i>prima facie</i> dalla Relazione istruttoria degli uffici, si limita a stabilire il differente principio della commisurazione della durata della concessione al valore dei servizi, alla complessità organizzativa dell'oggetto dell'affidamento e al necessario <i>"recupero degli investimenti da parte del concessionario individuato sulla base di criteri di ragionevolezza, insieme ad una remunerazione del capitale investito, tenuto conto degli investimenti necessari per conseguire gli obiettivi contrattuali specifici come risultante dal piano economico-finanziario"</i>.</p> <p>Si propone pertanto una durata compresa tra 9 e 15 anni.</p>

MISURA 12	Punti 3 a)	<p>“12.3 [...]</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>“12.4 [...]</p> <p>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).</p> <p>Per la definizione di tale quota.. [...]”</p>
	Eliminare	<p>La Misura 12, anche così come riformulata da codesta Autorità, conferma che il SC sia tenuto a versare al CA un corrispettivo costituito da una componente fissa correlata ai costi pertinenti ed efficienti effettivamente sostenuti per la gestione operativa della porzione di infrastruttura autostradale afferente al singolo affidamento e non direttamente affidata al SC.</p> <p>In merito a questa misura, si rimanda alle osservazioni già formulate con riferimento alla delibera 174/2021 ed in particolare sulla natura asimmetrica della misura stessa: di fatto il corrispettivo minimo è garantito poiché – diversamente dagli introiti degli SC - la copertura dei costi di pertinenza del gestore autostradale è assicurata indipendentemente dalla dinamica del traffico, cosicché il rischio di calo dello stesso è posto interamente a carico degli affidatari.</p> <p>Inoltre, 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</p>

			garantire il benessere del consumatore attraverso forme di calmieramento dei prezzi, sui cui si tornerà di seguito.
MISURA 13	Punti 13.7;	13.7 "Fra i criteri di valutazione dell'offerta tecnica dei pertinenti affidamenti, il CA considera, con una ponderazione almeno pari alla metà di quella attribuita al rialzo sulla componente variabile del corrispettivo, uno più criteri basati sulla moderazione dei prezzi di cui alla Misura 14" [...]".	Eliminare. Si rimanda alle osservazioni e proposte di modifiche della Misura 14.
MISURA 14	Misura 14 nella sua interezza	Omissis Si ritiene che la Misura 14 debba essere integralmente rimossa ovvero, in subordine, modificata, come segue. [...] 14.5 Con riferimento al panieredei beni e servizi di largo consumo, predeterminato dalla presente	La misura indicata al punto 14 risulterebbe condivisibile unicamente sposando logiche di servizio pubblico <i>tout court</i> , che non dovrebbero essere riflesse solo sul prezzo dei beni al pubblico, ma anche sui costi che i SC sostengono per far fronte a gestioni che sono, invece, di gran lunga più onerose rispetto a gestioni analoghe che operano fuori autostrada.

	<p>misura, il CA propone il prezzo medio mensile di tali beni e servizi riferibili al territorio rappresentativo dell'area in cui è ubicata l'area di servizio, come risultante dall'ultima pubblicazione disponibile sul sito pertinente web del Ministero dello sviluppo economico, incrementato di una quota di maggiorazione che riflette i maggiori costi di gestione che gli SC sostengono rispetto ai costi sostenuti dai gestori di attività analoghe esterne all'autostrada, espressa in termini percentuali rispetto al prezzo di ciascun bene o servizio rientrante nel panierino considerato. Tale quota di maggiorazione è determinata dai CA, in correlazione a specifiche valutazioni adeguatamente motivate nella Relazione di affidamento. L'importo così determinato costituisce il prezzo massimo come periodicamente calcolato e aggiornato secondo quanto disposto dalle presenti misure.</p> <p>I CA assegneranno fino ad un massimo di 3 punti alle offerte tecniche degli SC che si impegheranno ad applicare prezzi calmierati ai sensi della presente misura per tutta la durata dell'affidamento.</p> <p>Il panierino sarà composto dalle categorie di servizi "caffè espresso al bar", "cappuccino al bar", "panino al bar", "pasto in pizzeria" e "pasto al</p>	<p>Si propone pertanto l'eliminazione della misura</p> <p><u>14:</u></p>
		<p>In subordine si ribadisce la necessità di rendere tassativa la composizione del panierino.</p> <p>Lasciare ai CA la facoltà di estendere la gamma attribuirebbe loro il diritto di stabilire ciò che è essenziale per gli utenti e ciò che non lo è, competenza, quest'ultima, che invece dovrebbe restare "pubblica".</p> <p>Appare poi del tutto sproporzionato il peso attribuito in sede di valutazione delle offerte alla componente relativa alle proposte sui prezzi del panierino al riguardo, "almeno pari alla metà di quella attribuita al rialzo sulla componente variabile del corrispettivo" (13.7). Tanto più sproporzionato se si considera che la possibilità di successo verrebbe a dipendere dai prezzi di una parte minoritaria dei beni offerti nelle aree di ristoro.</p> <p>Il combinato disposto del peso dei listini e della possibilità di proporre ribassi produrrà effetti distorsivi: (i) offerte predatore; (ii) lo scadimento della qualità dei prodotti oggetto del panierino.</p> <p>E' senz'altro preferibile una soluzione che:</p> <p>a) per un verso reintroduca la maggiorazione rispetto al benchmark fuori autostrada con la previsione di meccanismi premiali limitati a pochi punti in favore dei partecipanti che in sede di offerta tecnica si impegnino a osservare il prezzo calmierato; il tutto a condizione che l'elencazione venga resa tassativa dall'ART;</p> <p>b) Per altro verso riduca drasticamente il peso di questa componente nei criteri di</p>

	<p><i>“fast food” e almeno alle categorie di beni “acqua minerale”, “bevanda gassata” e “succo di frutta” presenti nell’osservatorio prezzi e tariffe (categoria di beni e servizi di largo consumo) del Ministero dello sviluppo economico” [...]</i></p>	<p>valutazione delle offerte.</p> <p>Riinviando a quanto già argomentato nelle osservazioni e proposte già trasmesse in occasione della prima tornata di consultazione, si ribadisce infine che sarebbe corretto che i ricavi derivanti dal panier, siano detratti dall’imponibile della quota variabile del corrispettivo.</p>
Misura 18	Punto 2	<p>[...] “Non rientrano nella forza maggiore gli shock di natura economica finanziaria ed i cambiamenti dello scenario macroeconomico”</p> <p><i>Si propone di integrare come segue</i> <p>[...] “Non rientrano nella forza maggiore gli shock di natura economica finanziaria ed i cambiamenti dello scenario macroeconomico che non alterino l’equilibrio economico finanziario della sub concessione”.</p> <p>La modifica proposta si prefigge l’obiettivo di coordinare la misura con il principio espresso dalla relazione istruttoria degli uffici (Cfr paragrafo 2.12.3. Valutazioni, pag 30), secondo il quale la rinegoziazione è ammessa nel caso di alterazione dell’equilibrio economico-finanziario della subconcessione. Escludere <i>tout court</i> dalle ipotesi di forza maggiore gli shock finanziari e i cambiamenti dello scenario macroeconomico appare una scelta non coerente con le valutazioni formulate dalla stessa Autorità. Se da un lato sembra essere stato risolto il problema del riequilibrio delle sub concessioni nel caso di scostamenti di traffico, attraverso la necessità di indicare nella documentazione di gara le misure di mitigazione (Misura 11), dall’altro lato, la Misura 18 nell’attuale formulazione non sembra tenere in debita considerazione l’ipotesi che, eventuali cambiamenti di natura macroeconomica, eccezionali e sopravvenuti, pur non incidendo sui livelli di traffico, possano cionondimeno incidere sulla propensione al consumo e sulla capacità di spesa dell’utenza. In questa ipotesi e sempre che</p> </p>

		vi sia un'alterazione dell'equilibrio economico finanziario della sub concessione, dovrebbe essere ammessa la rinegoziazione del contratto.
--	--	---