



Spettabile

ART

Autorità di Regolazione dei Trasporti  
pec@pec.autorita-trasporti.it

**Oggetto: Osservazioni e proposte in merito al documento “Misure per la definizione degli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari stradali ai sensi dell’articolo 37, comma 2, lettera g). del d.l. 201/2011 - SECONDO DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE**

Con riferimento alla delibera 53/2022 e suoi allegati, emanata dalla spett.le Autorità in indirizzo, si inviano le osservazioni relative al documento in oggetto.  
Distinti saluti

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
3	2	<p>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 circolante sulla carreggiata servita, con prevalenza del traffico a medio/lunga percorrenza;</p> <p>b) classe 2: aree situate su tratte elementari con volume tra 3.500.000 e 15.000.000 veicoli/anno nella specifica direzione del traffico circolante sulla carreggiata servita, o superiore, ma con prevalenza del traffico a breve percorrenza o pendolare;</p> <p>c) classe 3: aree situate su tratte elementari con volume inferiore a 3.500.000 veicoli/anno nella specifica direzione del traffico circolante sulla carreggiata servita</p>		<p>L’attuale classificazione per erogati/fatturati sembra maggiormente capace di descrivere le diverse categorie delle aree di servizio. Pertanto, si richiede di elaborare una distinzione basata in via prioritaria su erogati/fatturati.</p> <p>Il solo riferimento ai flussi di traffico, dati peraltro nella disponibilità delle sole concessionarie autostradali, presenta alcune criticità:</p> <p>A) i flussi non sono in grado di riflettere in alcun modo le peculiarità della singola ads (posizione, visibilità lungo la strada, qualità della gestione, ecc...).</p> <p>B) il criterio dei flussi non tiene conto, nella differenziazione per classi, della “densità” di ads presenti nel tratto autostradale di riferimento che influenzano necessariamente il potenziale dell’ADS stessa, indipendentemente dal flusso veicolare.</p> <p>In proposito si chiede di esplicitare quali siano le caratteristiche che rendono un’area di servizio non conforme ai fini del suo inserimento in una delle suddette classi</p>

4	1	<p>i servizi di assistenza al veicolo sono offerti tutti i giorni dell'anno, 24 ore su 24, assicurando almeno gli interventi di ordinaria e minuta manutenzione e riparazione dei veicoli a motore che non rientrano nell'attività di autoriparazione, il lavaggio, nonché la disponibilità di una stazione di gonfiaggio degli pneumatici e di un punto di erogazione di acqua potabile</p>		<p>La modalità di servizio in self pre-paid dovrà considerarsi una valida alternativa al servizio "servito", da consentire su <b>tutte</b> le ads a prescindere da flussi di traffico e/o erogati, con adeguate misure di sorveglianza in fase diurna per le ads con erogati "non marginali"; per i turni notturni potranno essere valutate diverse modalità di controllo/supporto alternative al presidio.</p>
4	2.a	<p>Nelle aree di servizio autostradali di classe 2:</p> <p>a) i servizi di distribuzione carburanti sono offerti tutti i giorni dell'anno, 24 ore su 24, prevedendo un numero di pompe di erogazione adeguato al livello di traffico circolante sulla carreggiata servita e assicurando in ogni caso sia la modalità "servito", che la modalità "self-service postpaid";</p>		<p>La modalità di servizio in self pre-paid dovrà considerarsi una valida alternativa al servizio "servito", da consentire su <b>tutte</b> le ads a prescindere da flussi di traffico e/o erogati, con adeguate misure di sorveglianza in fase diurna per le ads con erogati "non marginali"; per i turni notturni potranno essere valutate diverse modalità di controllo/supporto alternative al presidio.</p> <p>Si ritiene necessario che venga riconosciuta la facoltà di fornire il servizio OIL durante il notturno (h24) anche in modalità SELF pre-paid</p>
5	1.a	<p><b>almeno</b> un affidamento ("oil") che includa i servizi di distribuzione carburanti, la vendita di prodotti lubrificanti e di altri prodotti accessori per gli autoveicoli, nonché i servizi di assistenza al veicolo e, se del caso, i servizi di distribuzione di GNC e GNL</p>	<p><b>Solo</b> un affidamento ("oil") che includa i servizi di distribuzione carburanti, la vendita di prodotti lubrificanti e di altri prodotti accessori per gli autoveicoli, nonché i servizi di assistenza al veicolo e, se del caso, i servizi di distribuzione di GNC e <b>GNL confermare</b></p>	<p>Si ritiene necessario che vengano <b>fornite</b> indicazioni più circostanziate relative a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>condivisione con gli altri partner presenti in area</b> di costi e spese riguardanti gli investimenti "comuni" (es servizi igienici)</li> <li>• <b>competenza della gestione e</b> manutenzione delle aree comuni</li> </ul> <p>Sul tema della ricarica elettrica, si segnalano tre aspetti:</p> <p>1.la presenza di stazioni di ricarica ultraveloci richiederà allacci in media tensione, la realizzazione di una cabina per la Media tensione e di trasformatori: è necessario chiarire chi realizza le opere, e se le concessionarie metteranno a disposizione le aree già dotate di infrastrutture?</p> <p>2.L'affidamento a 2 CPO richiederà di gestire 2</p>

				POD, aspetto critico dal punto di vista gestionale. 3. Appare al momento eccessiva la presenza di 2 operatori CPO in un settore ancora in fase di sviluppo: il ritorno degli investimenti è già molto lungo nell'ipotesi di 1 singolo affidamento. La presenza di 2 affidamenti rende l'investimento ancora meno conveniente.
5	2	<p>a) almeno un affidamento (“oil”) che includa i servizi di distribuzione carburanti, la vendita di prodotti lubrificanti e di altri prodotti accessori per gli autoveicoli, nonché i servizi di assistenza al veicolo e, se del caso, i servizi di distribuzione di GNC e GNL;</p> <p>b) almeno due affidamenti (“ristoro”) che includano le attività commerciali e ristorative e la gestione dei servizi igienici collettivi;</p> <p>c) almeno due affidamenti (“ricarica”) per i CPO dei punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico, ciascuno dei quali è tenuto a garantire l'erogazione del servizio di ricarica da parte di almeno due MSP.</p>		<p>Si suggerisce di fornire indicazioni più circostanziate relative a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>□ condivisione di costi e spese riguardanti gli investimenti “comuni” (es servizi igienici).</li> <li>□ manutenzione delle aree comuni</li> </ul> <p>Sul tema della ricarica elettrica, si segnalano tre aspetti:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. la presenza di stazioni di ricarica ultraveloci richiederà allacci in media tensione, la realizzazione di una cabina per la Media tensione e di trasformatori: è necessario chiarire chi realizza le opere, e se le concessionarie metteranno a disposizione le aree già dotate di infrastrutture ?</li> <li>2. L'affidamento a 2 CPO richiederà di gestire 2 POD, aspetto critico dal punto di vista gestionale.</li> <li>3. Appare al momento eccessiva la presenza di 2 operatori CPO in un settore ancora in fase di sviluppo: il ritorno degli investimenti è già molto lungo nell'ipotesi di 1 singolo affidamento. La presenza di 2 affidamenti rende l'investimento ancora meno conveniente.</li> </ol>
5.5		<p>Nell'ambito degli affidamenti “oil”, l'esercizio delle attività “sottopensilina” è sempre ammesso, nel rispetto degli stessi obblighi di servizio indicati alla lettera f) delle Misure 4.1, 4.2 e 4.3 per le attività commerciali e ristorative.</p> <p>In caso di affidamenti separati “oil” e</p>		Appare auspicabile lasciare all'operatore la facoltà di scegliere la formula del “sottopensilina” o mantenere solo il “convenience store”

	<p>“ristoro” nella stessa area di servizio, nella pianificazione delle gare il CA tiene conto di tale circostanza, al fine di assicurare trasparenza, equità e non discriminazione fra i subconcessionari operanti nelle attività in regime di concorrenza nella medesima area di servizio. A tale riguardo, in particolare, il CA:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. assicura la necessaria trasparenza, già in sede di predisposizione delle procedure di gara dei bandi “ristoro”, circa la presenza, nell’ambito dell’affidamento “oil”, dell’attività “sottopensilina”;</li> <li>ii. dispone, nei bandi “oil”, criteri di valutazione dell’offerta tecnica che afferiscano anche all’attività “sottopensilina”, prevedendo inoltre il trasferimento dei conseguenti impegni all’eventuale gestore comodatario;</li> <li>iii. individua i meccanismi di compensazione da introdurre, a favore del/dei SC “ristoro”, qualora l’attività “sottopensilina” dovesse subentrare in un secondo momento;</li> <li>iv. prevede, all’interno della componente fissa del corrispettivo di cui alla Misura 12.4, lettere a), forme di contribuzione a carico del/dei SC “oil” e “ricarica” per la copertura di eventuali costi comuni relativi a servizi affidati al/ai SC “ristoro”.1.1a)</li> </ul>		
6	<p><b>3.b</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, nonché per i beni indispensabili di proprietà di terzi, il CA garantisce il subentro del SC per tutta la</p>		<p>In caso di subentro, lo strumento della stima peritale giurata a cura del soggetto proprietario del SC uscente non è accettabile in assoluto, potrà essere un elemento di partenza per una valutazione complessiva che dovrà avvenire su base negoziale tra le parti.</p>

		<p>durata del nuovo affidamento, con valore di subentro individuato in base al valore di mercato di tali beni, determinato dal soggetto proprietario o dal SC uscente attraverso il ricorso a stime peritali giurate.</p>		
7	4	<p>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>Qualora il SC entrante scelga di affidare a terzi la gestione dovrà poter stabilire una durata contrattuale che sia in linea con la normativa di settore vigente ( durata minima del contratto di comodato delle attrezzature)</p>
12	4.c	<p>una componente fissa annua di segno negativo, stabilita ex ante dal CA e costituita dall'adeguata remunerazione di cui alla Misura 12.3, lettera c).</p>		<p>Si chiede che vengano chiarite le modalità di calcolo.</p>
17	4	<p>Alla scadenza della convenzione di subconcessione, il SC è obbligato a proseguire nella gestione del servizio o delle attività alle stesse condizioni previste nella convenzione vigente, fino al trasferimento della gestione all'operatore economico risultato aggiudicatario della procedura di gara</p>		<p>Al SC deve essere lasciata l'opportunità di scegliere di lasciare l'AdS nel caso in cui l'affidamento risulti eccessivamente oneroso e ne sia pregiudicato il ritorno economico.</p> <p>In alternativa la prosecuzione del servizio, resa necessaria per garantire alla CA i tempi di espletamento delle procedure di gara, dovrà prevedere sin dalla scadenza naturale della</p>

				concessione la possibilità di rinegoziazione royalties.
18	2	<p>A titolo meramente esemplificativo, ma non esaustivo, rientrano nella forza maggiore le seguenti ipotesi: scioperi generali, calamità naturali, guerre, embarghi, sabotaggi, sommosse, divieti e/o impedimenti disposti da leggi e/o norme entrate in vigore successivamente alla conclusione della subconcessione, atti d'imperio della Pubblica Amministrazione, esproprio e confisca di beni, atti giudiziari, regolamentari ed amministrativi per fatti non imputabili alla parte interessata da tali atti. Non rientrano nella forza maggiore gli shock di natura economico finanziaria ed i cambiamenti dello scenario macroeconomico</p>		<p>Si chiede che vengano previste misure automatiche di sostegno in caso di eventi che riducano la profittabilità dell'intero investimento (es. riduzione erogati per emergenza sanitaria Covid19)</p>