

Spett.le

ART
Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza, 230
10126 Torino

Trasmessa a mezzo pec:
pec@pec.autorita-trasporti.it

Torino, 06.05.2022
Prot.n. 3159/U

TROCO A4 TORINO-MILANO

TRONCO A21 TORINO- PIACENZA

DELIBERA ART N.53/2022 - PROCEDIMENTO AVVIATO CON DELIBERA N. 77/2021 – INDIZIONE DI 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” – OSSERVAZIONI.

La scrivente Società concessionaria dell'**Autostrada A4 Torino- Milano** in forza della Convenzione Unica stipulata in data 10/10/2007 e divenuta efficace in forza della Legge n. 101/2008 con effetti novativi e ricognitivi dei precedenti atti convenzionali e dell'atto aggiuntivo sottoscritto in data 27/12/2013, divenuto efficace a seguito della registrazione del decreto di approvazione n. 499 del 31/12/2013 alla Corte dei Conti in data 29/05/2014 nonché del successivo atto aggiuntivo sottoscritto in data 30/10/2020 approvato con Decreto interministeriale MIT/MEF n.4 del 7/01/2021 registrato dalla Corte dei Conti in data 6/03/2021, con scadenza il 30/12/2026 e dell'**Autostrada A21 Torino- Alessandria - Piacenza** in forza della Convenzione Unica stipulata in data 10/10/2007 e divenuta efficace in forza della Legge n. 101/2008 con effetti novativi e ricognitivi dei precedenti atti convenzionali, scaduta in data 30/06/2017 ed attualmente in fase di *prorogatio* nelle more del subentro del nuovo Concessionario individuato a seguito della procedura di gara espletata dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, con la presente, nel prendere parte alla consultazione pubblica di cui sopra, procede a fornire secondo lo schema tabellare richiesto le proprie osservazioni di carattere puntuale, che trovano fondamento nei principi di concorrenza, efficienza produttiva, contenimento dei costi e garanzia di adeguati livelli di qualità del servizio per gli utenti nonché di diversificazione dell'offerta lungo le tratte di competenza.

Preme evidenziare che nel corso della precedente fase consultiva la Società aveva formalizzato le proprie osservazioni al documento in consultazione, evidenziando che lo stesso, qualora lasciato inalterato, avrebbe generato incertezze e difficoltà operative per tutti i soggetti coinvolti. Tali osservazioni, peraltro in buona parte condivise dagli altri operatori intervenuti, non sembrano essere state adeguatamente recepite in questo secondo documento posto in consultazione.

Ci si riferisce, tra gli altri, all'aspetto relativo alla maggiore ricerca di concorrenza, principio assolutamente condivisibile, ma perseguito mediante misure di difficile applicazione, alle misure inerenti il livello delle royalties e le tipologie di servizi da mettere a disposizione obbligatoriamente agli utenti: previsioni che non sembrano tener conto dell'attuale contesto del settore, delle sue specificità tecniche, delle effettive esigenze degli utenti e che rischiano di creare un quadro di difficile applicazione con impatti anche sull'efficienza dei servizi.

S.A.T.A.P. S.p.A.

Autostrade A4 Torino-Milano e A21 Torino-Piacenza

Direzione e Coordinamento: ASTM S.p.A.

Via Bonzanigo, 22 - 10144 Torino (TO) - Italia - Tel. (+39) 011.4392111 (ric. aut.) – Fax (+39) 011.4392218 – E-mail: satap@satapweb.it - www.satapweb.it

Cap. Soc. € 158.400.000,00 Int. Vers. - Iscr. Reg. Imp. / C.F./P.I. TO 00486040017 – R.E.A. N°311148 - PEC: satap@legalmail.it

CERTIFIED
MANAGEMENT SYSTEMS

CQY
CERTIQUALITY

UNI EN ISO 9001:2015
UNI EN ISO 14001:2015
ISO 39001:2016
UNI ISO 45001:2018

Nell'intento di promuovere uno scambio il più possibile collaborativo e propositivo e nel condividere l'obiettivo di favorire l'accesso all'infrastruttura autostradale, di stimolare l'efficienza delle gestioni delle attività ivi svolte, nel rispetto degli interessi degli utenti, dei consumatori, degli operatori dei servizi nonché dei concessionari, riteniamo opportuno, ad integrazione di quanto precedentemente rappresentato, sottoporre alla vostra attenzione alcuni aspetti nonché ulteriori osservazioni.

Si rileva in particolare che le nuove misure di determinazione del corrispettivo comportano una non trascurabile contrazione delle royalties con evidenti ricadute sia per il Concessionario che per il Concedente. Come meglio precisato nel documento allegato, riteniamo pertanto necessaria l'introduzione di una regolamentazione che consenta di compensare le variazioni delle royalties, effettivamente incassate in conseguenza della prima applicazione del nuovo sistema proposto da ART, nel corso del periodo regolatorio di riferimento nel rispetto dell'invarianza economico finanziaria per il Concessionario.

In generale, si evidenzia che il documento posto in consultazione, qualora lasciato inalterato, rischia di generare incertezze, difficoltà operative e maggiori oneri anche in capo alla società concessionaria sia riguardo i servizi oggetto di affidamento sia riguardo alle funzioni demandate, ex lege ed ex contractu, al Concedente Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, confliggendo con i predetti obiettivi.

Le tematiche e le osservazioni esposte dalla scrivente Società, che rimane a disposizione per qualsiasi approfondimento e confronto finalizzato a risolvere congiuntamente i profili di criticità espressi, sono poste a disposizione di codesta rispettabile Autorità quale contributo proattivo e costruttivo, con l'obiettivo di addivenire a regole chiare e ad un processo di affidamento dei servizi nelle aree autostradali realmente efficace ed efficiente.

Ciò al fine di scongiurare le criticità evidenziate, che, qualora persistenti ad esito della conclusione del procedimento, imporranno alla Società ogni ulteriore valutazione.

Distinti saluti.


S.A.T.A.P. S.p.A.
L'AMMINISTRATORE DELEGATO
Ing. Bernardo Magni
documento firmato digitalmente

ALLEGATO: Tabella osservazioni SATAP S.p.A.



TRONCO A4 TORINO – MILANO

TRONCO A 21 TORINO - PIACENZA

Delibera ART n.53/2022 - Procedimento avviato con delibera n. 77/2021 – 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” - Osservazioni.

Torino, 06/05/2022

S.A.T.A.P. S.p.A.

Autostrade A4 Torino-Milano e A21 Torino-Piacenza

Direzione e Coordinamento: ASTM S.p.A.

Via Bonzanigo, 22 - 10144 Torino (TO) - Italia – Tel. (+39) 011.4392111 (ric. aut.) – Fax (+39) 011.4392218 – E-mail: satap@satapweb.it - www.satapweb.it

Cap. Soc. € 158.400.000,00 Int. Vers. - Iscr. Reg. Imp. / C.F./P.I. TO 00486040017 – R.E.A. N°311148 - PEC: satap@legalmail.it

CERTIFIED
MANAGEMENT SYSTEMS



UNI EN ISO 9001:2015
UNI EN ISO 14001:2015
ISO 39001:2016
UNI ISO 45001:2018

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
1	1.5	<p>Pertinenze di servizio: ai sensi dell'art. 24, comma 4, del CdS, le <i>aree di servizio</i>, con i relativi manufatti per il rifornimento ed il ristoro degli utenti, le <i>aree di parcheggio</i>, le aree ed i fabbricati per la manutenzione delle strade o comunque destinati dall'ente proprietario della strada in modo permanente ed esclusivo al servizio della strada e dei suoi utenti.</p> <p>Ai sensi dell'art. 61, comma 1, del Reg.CdS, le aree di servizio autostradali, destinate al rifornimento ed al ristoro degli utenti, sono dotate di tutti i servizi necessari per il raggiungimento delle finalità di cui all'art. 60 del Reg.CdS, con:</p> <p>a) i distributori di carburante;</p> <p>b) le officine meccaniche ed eventualmente di lavaggio;</p> <p>c) i locali di ristoro ed eventualmente di alloggio;</p> <p>d) i posti telefonici, di pronto soccorso e di polizia stradale;</p> <p>e) gli adeguati servizi igienici collettivi;</p> <p>f) i contenitori per la raccolta anche differenziata dei rifiuti.</p> <p>Ai sensi dell'art. 378 del Reg.CdS, nelle aree di servizio dotate di impianti di ristorazione, ovvero di officine di assistenza meccanica, ed aventi una superficie complessiva non inferiore a 10.000 m², è obbligatoria la realizzazione di impianti di smaltimento igienico-sanitario per autocaravan.</p> <p>Ai sensi dell'art. 57, comma 13, del d.l. 76/2020 (cd. "Decreto Semplificazioni"), le aree di servizio devono essere dotate delle infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici.</p> <p>Ai fini del presente atto di regolazione, costituiscono aree di servizio tutte le pertinenze di servizio in cui si svolga almeno una delle attività o dei servizi di cui alla Misura 2.2.</p>		<p>La programmazione e definizione degli affidamenti nelle aree di servizio è correlata al Piano di Ristrutturazione di cui al Decreto Interministeriale del 07/08/2015 in corso di aggiornamento a cura del MIMS di concerto con MISE e MITE, pertanto, le relative procedure di gara dovrebbero poter tener conto anche del suddetto aggiornamento al fine di evitare disallineati rispetto al Piano.</p> <p>Premesso quanto sopra, preso atto che la presente Misura considera Aree di Servizio tutte le pertinenze in cui si svolga almeno una delle attività o dei servizi di cui alla Misura 2.2, (oil, food, elettrico) si ritiene opportuno un chiarimento circa la possibilità di avviare procedure di affidamento di nuovi servizi, ed in particolare dei servizi di ricarica elettrica, nelle aree di parcheggio ricomprese, ai sensi dell'art. 24 comma 4 del CdS, tra le pertinenze di servizio.</p> <p>Al riguardo si ricorda che le Convezioni di Concessione tra CA e MIMS individuano specificatamente le aree di servizio.</p> <p>L'inserimento di un nuovo servizio all'interno delle aree di parcheggio dovrebbe conseguentemente sottostare ai necessari aggiornamenti contrattuali nonché a valutazioni inerenti le perturbazioni al contesto di mercato afferente le aree di servizio adiacenti.</p>
2		Oggetto e ambito di applicazione		Si ritiene opportuno un chiarimento circa l'ambito di applicazione considerato quanto evidenziato al punto 1.5.
2	2.2	<p>2.2 Soggiace alle misure regolatorie riportate nel presente documento l'affidamento, da parte dei concessionari autostradali:</p> <p>a) dei servizi di distribuzione carbolubrificanti e delle attività commerciali e ristorative nelle aree di servizio delle reti autostradali, ai sensi dell'art. 11, comma 5-ter, della l. 498/1992;</p> <p>b) dei servizi di distribuzione di gas naturale compresso (di seguito: GNC) e gas naturale liquefatto (di seguito: GNL), nonché di ricarica per i veicoli elettrici, ai sensi dell'art. 18, comma 5, del d.lgs. 257/2016.</p>		Con riferimento alla misura 2.2 lettera b) si ritiene opportuna una precisazione finalizzata a chiarire se la stessa sia riferita alle aree di servizio.

3		CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLE AREE DI SERVIZIO		<p>Si ritiene che il <i>driver</i> più idoneo alla classificazione delle Aree di Servizio ("AdS") debba essere riferito al fatturato (prodotti principali escluso, quindi, referenze quali tabacchi, magazine, quotidiani e lotterie) ed erogato storico così come già disciplinato dal Decreto Interministeriale del 07/08/2015, Atti di Indirizzo 29/03/2013 e 29/01/2015.</p> <p>Si ritiene che l'utilizzo dei dati di venduto sia ancora rappresentativo anche in scenari, come quello osservato negli ultimi anni, di cambiamento delle abitudini di consumo dei viaggiatori, peraltro acuitosi a causa della crisi epidemiologica.</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>Nel caso in cui fatturato/erogato come sopra proposto, non venga accolto e la classificazione delle AdS venga effettuata sulla base di altri driver, si ritiene opportuno mantenere, come peraltro già richiamato nel <i>framework</i> normativo, la possibilità per il CA di proporre al Concedente, previa opportuna motivazione, una differente classificazione dell'AdS in relazione alle specificità della stessa e/o una sua razionalizzazione secondo logiche definite dal richiamato Decreto Interministeriale 07/08/2015 in corso di aggiornamento.</p> <p>L'introduzione della misura 3.5 nel secondo documento di Consultazione non appare risolutiva delle problematiche già segnalate. Le aree con una interdistanza inferiore a 15 km sarebbero facilmente candidabili per una eventuale razionalizzazione e inoltre la superficie dell'area 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>
---	--	---	--	---

				Si propone di concedere al CA la possibilità di proporre una diversificazione delle offerte di servizi tra aree adiacenti, superando il concetto di servizi identificati per ciascuna in favore di una "specializzazione".
3	3.4	Al fine di assicurare l'adeguata copertura dei livelli minimi di servizio nei confronti dell'utente autostradale, previa approvazione del Concedente, il CA può disporre la riclassificazione in classe 2 di alcune delle aree di servizio che, sulla base dei criteri di cui alla Misura 3.1, ricadrebbero in classe 3.		<p>Garantendo una adeguata copertura dei livelli minimi di servizio nei confronti dell'utente autostradale, previa approvazione del Concedente, si ritiene opportuno prevedere che il CA possa disporre la riclassificazione di alcune aree di servizio caratterizzate da particolari vincoli fisici e/o operativi considerati anche i volumi di fatturato ed erogato registrati nei cinque anni che precedono quello in cui si svolgono le procedure.</p> <p>In particolare, oltre alla riclassificazione dalla classe 2 alla classe 3, preso atto del contenuto del paragrafo 2.4.3 della Relazione Istruttoria degli Uffici <i>"La proposta che il CA possa riclassificare aree in caso di vincoli fisici ed operativi, previa approvazione del Concedente, appare invece condivisibile e, conseguentemente, viene recepita"</i>, si ritiene opportuno introdurre la possibile riclassificazione anche dalla classe 2 alla 3. Quanto sopra rileva in particolare lungo le tratte liguri e di valico caratterizzate da volumi di traffico significativi ma con vincoli fisici spesso incompatibili con una organizzazione dei servizi di cui alla classe 2.</p>
4		OBBLIGHI DI SERVIZIO NELLE AREE DI SERVIZIO		<p>Si prende atto che al paragrafo 2.1.3 della Relazione Istruttoria degli Uffici viene affrontato il tema del processo di riorganizzazione considerato di carattere fondamentale anche ai fini regolatori. Nel medesimo paragrafo viene precisato che il MIMS ha riattivato il tavolo di consultazione con MISE e MITE finalizzato all'aggiornamento del Piano di Ristrutturazione delle aree di servizio di cui al Decreto Interministeriale del 07/08/2015 alla luce del quale potrebbe ricorrere l'opportunità di procedere, anche attraverso opportune revisioni degli atti di concessione autostradali, alla conversione di un certo numero di aree di servizio in aree di sosta.</p> <p>Considerato inoltre che ai sensi delle Misure dell'"Allegato A" <i>"costituiscono aree di servizio tutte le pertinenze di servizio in cui si svolga almeno una delle attività o dei servizi di cui alla Misura 2.2"</i>, si osserva che nelle more della pubblicazione del richiamato Piano di Ristrutturazione i CA, fatta salva la preventiva approvazione degli schemi di bando ai sensi della Convenzione, potrebbero avviare procedure e conseguentemente affidare servizi in aree oggetto di successiva razionalizzazione.</p> <p>In tal caso il processo di razionalizzazione potrebbe attuarsi solo al termine dei contratti.</p>

				Si richiama quanto evidenziato al punto 1.5.
4	4.1	Nelle aree di servizio autostradali di classe 1: [...] 5.5;		Preso atto di quanto precisato al punto 3.5 si ritiene opportuno evidenziare che il limite dei 15.000 mq potrebbe non essere sufficiente per la riclassificazione delle aree da classe 1 a classe 2. La presenza di una pluralità di operatori potrebbe non essere applicabile anche in relazione ad altre caratteristiche fisiche dell'area e dei fabbricati. Si ripropone pertanto di prevedere la possibilità di motivare una diversa soluzione che contempli un solo operatore food.
4	4.3 a	I servizi di distribuzione carburanti sono offerti tutti i giorni dell'anno, 24 ore su 24, prevedendo: (i) almeno dalle 6.00 alle 22.00, l'erogazione sia in modalità "servito", che in modalità "self-service postpaid"; (ii) dalle 22.00 alle 6.00, l'erogazione in modalità "self service prepaid", a condizione che ne sia garantita un'adeguata sorveglianza secondo le modalità stabilite dalla vigente normativa di settore;		Preso atto che il paragrafo 2.5.1 della Relazione Istruttoria degli Uffici indica come <i>"Da accettare con modifiche"</i> l'osservazione del Gruppo ASTM, si ritiene opportuno che oltre al rimando alla vigente normativa di settore venga esplicitata la possibilità di garantire adeguata sorveglianza indifferentemente con personale del SC addetto ai servizi oil od ai servizi food. Riguardo il GNC, il GNL ed il GPL, visto anche il punto 4.3d si ritiene opportuna una precisazione inerente la modalità di erogazione dei suddetti carburanti dalle ore 22.00 alle ore 6.00.
5		TIPOLOGIE DI AFFIDAMENTO DEI SERVIZI E DELLE ATTIVITÀ SVOLTI NELLE AREE DI SERVIZIO		Preso atto delle valutazioni riportate al paragrafo 2.6.3, si ritiene opportuno ribadire quanto segue. Il layout delle AdS italiane ha storicamente consentito una buona penetrazione. Tale capacità nell'ultimo decennio è venuta a ridursi 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) difficoltà di controllo del prezzo applicato al Cliente dal gestore comodatario con il quale il CA non ha rapporti contrattuali, iv) il manifestarsi, per il servizio Ristoro, del cambio di paradigma sulle abitudini di consumo. Pertanto, in un contesto del genere, la previsione 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. La compresenza di due o più operatori per attività simili, inoltre, comporterebbe un aumento degli investimenti

				<p>per predisporre i fabbricati e il layout di piazzale (con i relativi impatti economici conseguenti), con erosione di profittabilità e ripercussioni sulle tempistiche realizzative. Resta inteso che eventuali investimenti del CA per adeguare le strutture/layout, dovranno essere opportunamente considerati nell'ambito dei Piani Finanziari CA/MIMS.</p> <p>Si richiama quanto osservato al punto 4.1</p>
5	5.4 ii	<p>dispone un'adeguata riorganizzazione degli spazi nell'area di servizio, affinché a ciascuno dei CPO titolari di affidamento siano assicurate pari visibilità, accessibilità e disponibilità di spazio, salvaguardando inoltre la fruizione delle attività commerciali e ristorative, nonché di distribuzione carburanti</p>		<p>Si ritiene opportuna una precisazione riguardo il termine <i>"il CA dispone"</i>. In particolare, non appare chiaro se il CA debba procedere direttamente alla realizzazione degli interventi di riorganizzazione degli spazi o se tale attività debba essere prevista a carico dei SC.</p> <p>Al riguardo si evidenzia che gli interventi a cura del CA potrebbero configurarsi come "opere di primo impianto" costituendo in tal caso un bene gratuitamente devolvibile al Concedente MIMS al termine della concessione. Tali interventi sono pertanto da regolare nell'ambito dei PEF CA/MIMS e dovranno essere in questo caso preventivamente approvati dal Concedente.</p> <p>Il concetto di pari visibilità ed accessibilità potrebbe non essere sempre garantito in relazione alle specifiche caratteristiche delle aree.</p> <p>Pur salvaguardando la fruizione delle attività oil e food presenti sull'area, la realizzazione di nuovi spazi per l'erogazione del servizio ricarica genererà inevitabilmente un impatto più o meno rilevante sulle attività oil e food.</p> <p>L'individuazione degli spazi da destinare ai servizi ricarica inoltre non potrà prescindere da una preventiva informazione e condivisione delle scelte con gli operatori già presenti sulle aree.</p> <p>Per tutto quanto sopra si ritiene opportuno un adeguato chiarimento.</p>
5	5.4 iii	<p>valuta l'opportunità di mettere a disposizione dei SC, nel quadro dei beni indispensabili di cui alla Misura 6, le infrastrutture di connessione alla rete elettrica di media tensione;</p>		<p>Si ritiene opportuno osservare che le infrastrutture di connessione alla rete elettrica di media tensione eventualmente esistenti, potrebbero non essere sufficienti a garantire i fabbisogni necessari agli operatori di ricarica. In tal caso il CA dovrebbe realizzare le nuove infrastrutture necessarie che, identificandosi come beni indispensabili e quindi gratuitamente devolvibili al termine della concessione, dovranno essere ricompresi negli investimenti a PEF.</p>
5	5.4 iv	<p>qualora, per comprovate ragioni di natura tecnica puntualmente esposte nella Relazione di affidamento di cui alla Misura 9.1, rilevasse l'oggettiva impossibilità della coesistenza di più affidatari nella stessa area di servizio, può sottoporre all'Autorità la programmazione di un unico affidamento;</p>		<p>Richiamato quanto espresso al punto 1.5, fatta salva la presenza di comprovate ragioni da esporre nella RdA ed il principio di adeguata interdistanza tra i servizi, si richiede di precisare se all'interno di un'area di parcheggio possa essere attivato il servizio di ricarica elettrica e se questo</p>

				possa essere alternativo a quello delle aree di servizio adiacenti.
5	5.4 vi	<p>comunica all'Autorità, entro 30 giorni dalla data di pubblicazione delle presenti misure, modalità e tempistiche delle procedure di affidamento concluse, in corso e programmate con riferimento a tutte le aree di servizio di competenza, impegnandosi al pieno rispetto dei termini ivi indicati;</p> <p>– provvede con ogni consentita urgenza affinché siano disposti affidamenti aggiuntivi nelle aree di servizio in cui è già attivo un SC;</p>		<p>Preso atto delle valutazioni di cui al paragrafo 2.6.3 della Relazione Istruttoria degli Uffici, non appare chiaro come temperare il principio di adeguatezza ai volumi di traffico, espresso in relazione ai punti di ricarica al paragrafo 2.5.3 della Relazione Istruttoria degli Uffici, con l'indicazione di provvedere con ogni consentita urgenza agli affidamenti aggiuntivi nelle aree di servizio in cui è già attivo un servizio ricarica.</p> <p>Alcuni SC Oil e Food nel rispetto delle offerte tecniche presentate in sede di gara e dei conseguenti contratti di subconcessione hanno realizzato o stanno realizzando stazioni di ricarica elettrica, dando di fatto attuazione al Piano di Diffusione dei carburanti alternativi di cui al D.Lgs 257/2016. In tali contesti stante la presenza del servizio, preso atto delle valutazioni di cui al paragrafo 2.5.3 della Relazione Istruttoria degli Uffici (maturità del mercato, ragionevolezza del processo di installazione, adeguatezza ai volumi di traffico) si propone che i nuovi affidamenti possano essere programmati al termine dei vigenti contratti con gli operatori Oil/Food anche al fine di non perturbare le originarie valutazioni dei concorrenti.</p> <p>Al riguardo si richiama il principio espresso con riferimento all'obbligo dei due affidamenti ristoro espresso nelle valutazioni alla Misura 5 della Relazione istruttoria degli Uffici <i>"Al fine di permettere la necessaria riorganizzazione degli spazi a cura del CA, in prima applicazione, si chiarisce nella nuova versione dell'Allegato A che l'obbligo dei due affidamenti ("ristoro") decorre dalla scadenza della eventuale subconcessione vigente"</i>.</p> <p>Si ritiene che 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 propone l'estensione almeno a 60 giorni.</p>
5	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. In caso di affidamenti separati "oil" e "ristoro" nella stessa area di servizio, nella pianificazione delle gare il CA tiene conto di tale circostanza, al fine di assicurare trasparenza, equità e non discriminazione fra i subconcessionari operanti nelle attività in regime di concorrenza nella medesima area di servizio. A tale riguardo, in particolare, il CA:</p>		<p>Preso atto delle valutazioni contenute nel paragrafo 2.6.3 della Relazione Istruttoria degli Uffici e di quanto indicato al presente punto 5.5 <i>"l'esercizio dell'attività sottopensilina ... è sempre ammesso"</i>, si ritiene opportuno ribadire che tale esercizio possa essere ammesso fatta salva la compatibilità con le caratteristiche fisiche delle aree e dei fabbricati nonché con i volumi di fatturato che le caratterizzano.</p> <p>Quanto sopra dovrebbe essere esplicitato nel bando di gara a cura del CA dopo aver eseguito le necessarie valutazioni.</p>

		<p>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”;</p> <p>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;</p> <p>iii. individua i meccanismi di compensazione da introdurre, a favore del/dei SC “ristoro”, qualora l’attività “sottopensilina” dovesse subentrare in un secondo momento;</p> <p>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)</p>		<p>Si osserva inoltre, in generale, che la potenziale concorrenzialità tra operatore oil ed operatore food, potrebbe non avere effetti positivi riguardo la calmierazione dei prezzi all’utenza in relazione all’invarianza dei costi di gestione sostenuti dai due operatori in rapporto a volumi di vendita complessivi sostanzialmente costanti.</p> <p>Si ritiene inoltre opportuno un chiarimento/conferma riguardo quanto segue.</p> <p>Il CA evidenzia nel bando di gara “oil” e nel bando di gara “Food” l’ammissibilità del “sottopensilina”.</p> <p>Essendo l’esercizio del “sottopensilina” una facoltà del SC “oil”, il bando di gara “Food” dovrà in ogni caso prevedere la valutazione, nell’ambito dell’offerta economica (vedi punto 13.7), della moderazione dei prezzi al pubblico.</p> <p>Qualora il SC “oil” attivi l’esercizio del “sottopensilina”, considerato anche quanto precisato al punto 14.3, la moderazione dei prezzi al pubblico in capo al SC “Food” cesserebbe di esistere. L’offerta economica “oil” non considererà pertanto nessuna componente relativa alla moderazione dei prezzi al pubblico di cui al punto 14.5 (paniere di prodotti).</p>
6		<p>BENI INDISPENSABILI PER L’ESERCIZIO DEI SERVIZI E DELLE ATTIVITA’ IN SUBCONCESSIONE</p>		<p>Con riferimento al punto 6.1 si evidenzia che 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 attrezzature petrolifere e serbatoi. Tipicamente si tratta di beni che vengono valutati tra SC in fase di subentro. Ciascuno 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 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 costretto 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> <p>Con riferimento al punto 6.3 b si ritiene opportuno un chiarimento circa l’indennizzo spettante al SC uscente nel caso siano stati realizzati da quest’ultimo investimenti che non abbiano esaurito la propria vita utile alla scadenza del contratto. In particolare, non appare chiaro se il pagamento debba essere eseguito direttamente a cura del SC entrante e se il CA debba unicamente garantire il subentro attraverso specifiche clausole nel bando di gara. Riguardo al punto 6.4 ii, si ritiene opportuno osservare che la misura lascia intendere che il valore di subentro stimato ex ante dal CA possa essere oggetto di ricalcolo a consuntivo con conseguenti complicazioni valutative e potenziali contenzioni impattanti sulle attività di subentro. Si propone pertanto in caso di investimenti rilevanti a carico del SC di precisare che il calcolo del valore consuntivo di subentro avvenga sulla base del Piano Finanziario elaborato ex ante dal CA con l’inserimento dei valori consuntivi in luogo di quelli previsionali o in alternativa di definire e stabilizzare ex ante l’eventuale valore di subentro da inserire nel bando di gara.</p>
7	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>A seguito dell’intervenuta proroga di legge delle subconcessioni, si ritiene opportuno un chiarimento circa gli effetti del disallineamento delle durate dei contratti di comodato rispetto alle prorogate subconcessioni dei servizi oil, considerato, peraltro, che il Decreto Interministeriale del 07/08/2015 prevedeva espressamente l’allineamento di tali scadenze.</p> <p>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.</p>
7	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>Preso atto del divieto di stipulare contratti SC/terzi relativi alla gestione dell’attività aventi termine successivo alla scadenza della subconcessione e di quanto indicato al paragrafo 2.8.3 della Relazione Istruttoria degli Uffici, si ritiene opportuna una esplicita precisazione circa la regolazione della continuità gestionale del Gestore “Oil”.</p>
8	8.2	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	Il valore stimato dell’affidamento viene determinato al netto delle imposte (IVA e accise) ed è calcolato sulla base dei fatturati, erogati e kWh generati dai servizi e delle attività	<p>Nel calcolo del 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.</p>

		generati dai servizi e dalle attività affidate in subconcessione per tutta la durata del contratto.	affidate in subconcessione per tutta la durata del contratto sull'area di riferimento.	La proposta di considerare i litri erogati è corroborata dal fatto che anche i controlli effettuati dagli enti competenti (dogane, gdf, etc.) considerano i litri scaricati, erogati e le giacenze nei serbatoi (cfr. registro UTF). 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.
12	12.4	<p>Il corrispettivo – che include il canone di concessione che lo stesso CA è tenuto a versare al Concedente ai sensi dell'art. 1, comma 1020, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 e di quanto previsto dalla Convenzione di concessione – è costituito dalle seguenti componenti:</p> <p>a) una 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, 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. Tale componente è fissata dal CA medesimo e non può essere oggetto di offerta al rialzo da parte dei partecipanti alla gara;</p> <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 ex ante dal CA.</p> <p>Tale componente è fissata a base di gara dal CA medesimo pari a 0%, non può prevedere quantitativi minimi garantiti ed è oggetto di offerta al rialzo da parte dei partecipanti alla gara.</p> <p>Per la definizione di detta componente, il CA stabilisce inoltre ex ante: (i) i valori di soglia dei volumi di erogazione/fatturato, incrementali rispetto a quelli ragionevolmente stimati dal medesimo CA, a cui dovranno corrispondere progressive riduzioni della quota percentuale offerta dal partecipante; (ii) la misura di tali progressive riduzioni;</p> <p>c) una componente fissa annua di segno negativo, stabilita ex ante dal CA e costituita dall'adeguata remunerazione di cui alla Misura 12.3, lettera c).</p> <p>A tal fine, il CA, in correlazione agli obblighi di servizio di cui alla Misura 4, tiene conto almeno dei seguenti</p>		<p>Preso atto delle valutazioni riportate nel paragrafo 2.13.3 della Relazione Istruttoria degli Uffici, si ritiene opportuno evidenziare quanto segue.</p> <p>Con riferimento al punto a) non appare chiaro come contemperare l'indicazione della definizione ex ante dei costi annui con la successiva precisazione che gli stessi devono essere quantificati sulla base delle effettive attività svolte che potenzialmente potrebbero superare il valore definito ex ante. Al riguardo rileva anche il fatto che detti costi potrebbero essere sensibilmente variabili da anno ad anno anche per effetto della variazione dei prezzi dei materiali e delle lavorazioni per motivazioni esogene al CA. Si richiede pertanto un chiarimento in merito.</p> <p>Con riferimento al punto b) la definizione del corrispettivo sulla base di quote percentuali rispetto ai quantitativi annui erogati o fatturati non è completamente correlabile alla successiva precisazione che fissa il valore a base di gara nello 0%. Tale riferimento, infatti, risulta compatibile unicamente con il fatturato food. Si ritiene pertanto opportuno precisare che la base d'asta sia in percentuale per il food e in €/litro – kg – Kwh per i carburanti.</p> <p>La previsione di cui al punto b), comporta evidentemente una forte contrazione delle Roy con evidenti ricadute nell'immediato sia per il CA che per il Concedente.</p> <p>Riteniamo pertanto necessaria l'introduzione di una regolamentazione che consenta di compensare eventuali variazioni delle royalties, effettivamente incassate in conseguenza della prima applicazione del nuovo sistema proposto da ART, nel corso del periodo regolatorio di riferimento. Infatti, il livello di royalties che concorre alla determinazione della tariffa di gestione è definito nei PFR, in via previsionale per il quinquennio regolatorio, in misura pari ai valori storici consuntivati nell'anno base". È dunque necessario prevedere che gli effetti del cambio di sistema, in termini di differenza fra i valori dell'anno base ed i nuovi valori post adozione del meccanismo ART, trovino idonee compensazioni nell'ambito del periodo</p>

		<p>oneri:</p> <p>1. costi del personale strettamente necessario a garantire il presidio delle attività per la fascia oraria 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>regolatorio nel quale il cambio si realizza, nel rispetto dell'invarianza economico finanziaria per il concessionario.</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 anche per il Concedente.</p> <p>Con riferimento al punto c) 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 questa deve dipendere in prima istanza dalla qualità del servizio erogato dall'Affidatario.</p>
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.		Si veda punto 5.5 ed il punto 14.2.
14	14.2	<p>Con particolare riguardo alla moderazione dei prezzi al pubblico dei carburanti e del servizio di ristoro, nelle aree di servizio in cui per tali fattispecie è previsto un solo affidamento, il CA prevede nella documentazione di gara:</p> <p>a) la definizione di specifici impegni a carico dei soggetti partecipanti, cui attribuire un adeguato punteggio in sede di valutazione delle offerte, anche attraverso l'adozione degli specifici criteri di cui alla Misura 13.7;</p> <p>b) l'applicazione di meccanismi di monitoraggio e controllo dei prezzi nel corso della durata dell'affidamento.</p>		<p>Si veda punto 5.5.</p> <p>Si richiede inoltre di precisare se l'affidamento dei servizi di ricarica elettrica sia escluso dall'applicazione della Misura 14.</p> <p>Nel caso di affidamento motivato ad un unico CPO si ritiene opportuno l'inserimento di una misura di moderazione del prezzo al pubblico, da considerare nella valutazione dell'offerta economica (punto 13.7), in analogia a quanto previsto per i servizi Oil (punto 14.4) e Food (14.5).</p>
14	14.4	Per le diverse tipologie di carburante, il CA mette a gara la quota percentuale di ricarica massima offerta dai partecipanti, elaborata a partire dal prezzo unitario di base ottenuto sommando la pertinente quotazione internazionale di riferimento ¹ e l'accisa, tenendo conto di tutti gli altri costi che concorrono alla formazione del prezzo alla pompa. L'importo risultante dall'applicazione del ricarico offerto dal soggetto aggiudicatario al citato prezzo unitario di base costituisce, nel periodo di vigenza della subconcessione, il prezzo massimo alla pompa, così come periodicamente calcolato e aggiornato secondo quanto disposto dalle presenti misure, che il SC può praticare nel corso dell'affidamento per la distribuzione di ciascuna tipologia di carburante, nella modalità "selfservice prepaid" o nella modalità "servito" per le sole tipologie di carburante per le quali non è prevista l'erogazione self service. La dinamica che deriva dai prezzi praticati e dalla quantità di vendita stimate deve		Si ritiene opportuna una più esplicita evidenza del link ai dati "Platts Cif Med" da utilizzare quale base per la definizione del prezzo.

		trovare puntuale giustificazione analitica nel Piano economico finanziario di cui alla Misura 13.10, lettera b). Il SC è tenuto ad aggiornare il prezzo massimo così come sopra determinato, con cadenza mensile.		
14	14.5	<p>Con riferimento ad un paniere, predeterminato dallo stesso CA, di beni e servizi di largo consumo afferenti alla ristorazione nell'area di servizio, il CA pone a base di gara un listino prezzi, assumendo la quotazione media 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 in relazione alla predisposizione dei documenti di gara. Tenuto conto dei beni e servizi che compongono il citato listino, ciascun partecipante elaborerà la propria offerta, in termini di rialzo/ribasso percentuale. L'importo risultante dall'applicazione del rialzo/ribasso percentuale offerto dal soggetto aggiudicatario, rispetto al listino posto a base di gara, costituisce, nel periodo di vigenza della subconcessione, il prezzo massimo, così come periodicamente calcolato e aggiornato secondo quanto disposto dalle presenti misure, che il SC può praticare nel corso dell'affidamento per la somministrazione dei beni e servizi del paniere; la dinamica che deriva dal listino offerto e dalle quantità di vendita stimate deve trovare puntuale giustificazione analitica nel Piano economico finanziario di cui alla Misura 13.10, lettera b). Il SC è tenuto ad aggiornare il prezzo massimo così come sopra determinato, con cadenza semestrale.</p> <p>Il paniere predeterminato deve comprendere beni e servizi chiaramente individuati e riconducibili, se offerti nell'area di servizio, almeno alle categorie di servizi "caffè espresso al bar", "cappuccino al bar", "panino al bar", "pasto in pizzeria" e "pasto al fast-food" e almeno alle categorie di beni "acqua minerale", "bevanda gassata" e "succo di frutta", presenti nell'osservatorio prezzi e tariffe (categoria beni e servizi di largo consumo) del Ministero dello sviluppo economico.</p>		Preso atto delle valutazioni riportate al punto 2.15.3 della Relazione Istruttoria degli Uffici, con riferimento al paniere di prodotti da utilizzare quale riferimento si ritiene opportuno ribadire che, per garantire maggiore trasparenza e parità di trattamento, dovrebbero essere definiti preventivamente ed in modo inequivocabile (non solo per categorie) i prodotti facenti parte del paniere, al fine di evitare differenti interpretazioni e assunzioni da parte dei diversi CA.
16	16.5	...Viene altresì pubblicata sul sito web del CA e aggiornata tempestivamente, con comunicazione all'Autorità, una scheda relativa ai servizi di ricarica elettrica disponibili per ognuna delle aree di servizio di competenza, distinguendo la potenza massima erogabile per ogni infrastruttura di ricarica, il CPO gestore e gli MSP contrattualizzati, nonché la specifica localizzazione dei punti di ricarica all'interno dell'area di servizio interessata.		Si ritiene opportuno evidenziare che la pubblicazione dell'elenco dei MSP nella scheda relativa ai servizi di ricarica elettrica, potrebbe essere non esaustivo in relazione all'elevato numero di operatori ed alla dinamicità dei relativi contratti. Si propone pertanto di inserire nelle schede il solo CPO.

