

CONSULTAZIONE PUBBLICA PRESSO A.R.T.

in riferimento a:

“Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali e dei gestori dei servizi erogati nelle pertinenze di servizio delle reti autostradali”.

**OSSERVAZIONI E PROPOSTE EX “ALLEGATO B” DELLA DELIBERA N. 130/2023
IN MERITO AL “DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE” DI CUI ALL’ “ALLEGATO A” DI TALE DELIBERA**

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

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

Roma, 6 ottobre 2023

Misura	PUNTO/I	CITAZIONE DEL TESTO DA MODIFICARE/INTEGRARE	INSERIMENTO DEL TESTO MODIFICATO/INTEGRATO	BREVE NOTA ILLUSTRATIVA DELLE MOTIVAZIONI SOTTESE ALLA PROPOSTA DI MODIFICA/INTEGRAZIONE
MISURA 3 “DIRITTO ALLA TRASPARENZA RELATIVA ALLA GESTIONE E ALL’UTILIZZO DELL’INFRASTRUTTURA	Misura 3.1., lett. v)	3.1., lett. v) “Gli utenti hanno diritto ad accedere ad informazioni relative alla gestione e all’utilizzo dell’infrastruttura autostradale e dei servizi erogati nelle pertinenze di servizio della stessa, rese disponibili – con le modalità di cui alla Misura 5 – dai concessionari	<u>Si propone l’abrogazione tout court della misura di cui alla lett. v) della misura 3, punto 1.</u> 3.1., lett. v) “Gli utenti hanno diritto ad accedere ad informazioni relative alla gestione e all’utilizzo dell’infrastruttura autostradale e dei	La misura 3.1., lett. v) in commento presuppone, come si evince dal suo stesso tenore testuale, l’applicazione della misura 14 della Delibera n. 1/2023 dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti (di seguito “ART”). AIGRIM ha impugnato presso il TAR Piemonte la misura 14, chiedendone

<p>AUTOSTRADALE E DEI SERVIZI EROGATI NELLE PERTINENZE DI SERVIZIO”</p>	<p>autostradali, concernenti almeno: (...)</p> <p>v) gli specifici impegni e i meccanismi di monitoraggio e controllo dei prezzi previsti nei contratti di sub-concessione, in applicazione della Misura 14 dell’allegato A alla delibera n. 1/2023 dell’Autorità, nonché gli esiti dei monitoraggi svolti ai sensi della medesima misura”.</p>	<p>servizi erogati nelle pertinenze di servizio della stessa, rese disponibili – con le modalità di cui alla Misura 5 – dai concessionari autostradali, concernenti almeno: (...)</p> <p>v) gli specifici impegni e i meccanismi di monitoraggio e controllo dei prezzi previsti nei contratti di sub-concessione, in applicazione della Misura 14 dell’allegato A alla delibera n. 1/2023 dell’Autorità, nonché gli esiti dei monitoraggi svolti ai sensi della medesima misura”.</p>	<p>l’annullamento unitamente ad altre misure della Delibera n. 1/2023. In tale contesto, dunque, la presupposta misura 14 è <i>sub judice</i> e un suo eventuale annullamento determinerebbe la caducazione automatica della misura 3.1., lett. v) in considerazione.</p> <p>Per completezza e opportuna ostensione degli argomenti critici verso la presupposta misura 14 (presupposto logico-giuridico della misura di cui si richiede la rimozione), si consideri che, suo tramite, l’ART ha introdotto un meccanismo di calmieramento dei prezzi. Il meccanismo si dovrebbe esplicare in questi termini: (i) in primo luogo, mediante l’individuazione, ad opera del concessionario, di un paniere di beni di largo consumo e del relativo listino prezzi basato sulla quotazione media mensile dei beni nell’ambito territoriale in cui è ubicata l’area interessata; (ii) in secondo luogo, mediante la sottoposizione del listino prezzi alla competizione tra ditte concorrenti in termini di rialzo o ribasso percentuale; (iii) in terzo luogo, mediante il vincolo all’aggiudicatario ad applicare, quale prezzo massimo dei beni del paniere predeterminato, quello risultante dall’applicazione del</p>
--	---	---	--

				<p>rialzo o ribasso percentuale offerto in sede di gara.</p> <p>1) In primo luogo, il meccanismo viola il principio della libertà di impresa <i>ex art. 24 Cost.</i></p> <p>2) In secondo luogo, la misura presuppone che il servizio di ristoro autostradale sia servizio pubblico e, come tale, assoggettabile a politiche sul prezzo. Il servizio di ristoro autostradale, tuttavia, non è un servizio pubblico (sul tema della non equiparabilità si vedano in giurisprudenza <i>ex multis</i>: Cass. Civ., SS.UU., 30 aprile 2019, n. 11508; Id., SS.UU., 21 gennaio 2019, n. 1543; TRGA, Tren-to, Sez. I, 4 giugno 2019, n. 85; Tar Emilia-Romagna, Bologna, Sez. II, 25 luglio 2022, n. 603).</p> <p>Del resto, in mercato affine, i subconcessionari esercenti servizi commerciali nel demanio aeroportuale non sono soggetti ad alcun meccanismo di moderazione dei prezzi. Eppure, diversamente dagli utenti autostradali, i passeggeri aeroportuali non possano (se non in casi eccezionali) uscire dal sedime demaniale nelle ore in cui ne fanno fruizione.</p> <p>3) In terzo luogo, le previsioni cogenti dell'ART si traducono in prestazioni patrimoniali imposte in assenza specifica di copertura di legge <i>ex art. 23 Cost.</i></p>
--	--	--	--	--

4) In quarto luogo, il termine di paragone, ai fini della quotazione del listino prezzi dei beni del paniere, non può essere rappresentato dall'ambito territoriale di ubicazione dell'area di servizio interessata. L'ambito territoriale di ubicazione è un mercato distinto con strutture di costi e investimenti inevitabilmente differenziati che rendono non paragonabili i relativi prezzi di vendita con quelli applicati sul sedime autostradale. A titolo esemplificativo, i corrispettivi pagati dai subconcessionari sono notevolmente più elevati rispetto ai canoni di locazione ordinari sostenuti dagli esercizi commerciali situati nelle aree limitrofe all'autostrada. Ne derivano prezzi al pubblico decisamente inferiori. Se, dunque, la quotazione dovesse basarsi su tali parametri, i subconcessionari autostradali concorrerebbero su valori già inferiori rispetto ai prezzi congrui al mercato.

5) In quinto luogo, la stessa Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (di seguito **"AGCM"**) ha raccomandato all'ART di rimuovere meccanismi di moderazione coatta dei prezzi, sul presupposto che tali misure *"devono essere assunte con estrema cautela, in quanto vanno ad incidere sull'autonomia del SC nella*

determinazione della propria politica commerciale".

6) In sesto luogo, il meccanismo di calmieramento dei prezzi contenuto nella presupposta Misura 14 è di complessa attuazione e, così come formulato, lascia ampia discrezionalità ai concessionari sia nel determinare l'ampiezza del panier, sia nel determinare i criteri di valutazione dell'offerta al ribasso. Ne deriva un forte rischio di disomogeneità nell'applicazione concreta.

Il panier, infatti, dovrebbe quantomeno essere reso tassativo, in modo da eliminare la discrezionalità del singolo concessionario nell'individuazione dei beni che lo compongono. Dovrebbe poi essere riconosciuta una congrua maggiorazione in conseguenza al subconcessionario *non oil* della maggiore onerosità delle gestioni autostradali.