



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**

Con riferimento alle delibere 77/2021 e 174/2021, assunte dalla spett.le autorità in indirizzo, si inviano le osservazioni relative al documento in oggetto.  
Distinti saluti

**E**  
AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI  
Protocollo N.0002160/2022 del 31/01/2022

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	2 A tal fine, le aree di servizio autostradali si distinguono nelle seguenti classi: 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; 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; 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		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. Il solo riferimento ai flussi di traffico, dati peraltro nella disponibilità delle sole concessionarie autostradali, presenta alcune criticità: 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...). 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.

4	c/2.c	<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>Si richiede di mantenere il requisito del gonfiaggio gomme, cambio olio e filtri, eliminando invece il requisito del lavaggio e il servizio di ordinaria e minuta manutenzione e riparazione dei veicoli a motore che richiedono impiego di personale dedicato con aggravio costi sproporzionato rispetto alla effettiva richiesta di tali servizi in ambito autostradale.</p> <p>La modalità di servizio in self pre-paid dovrà considerarsi una valida alternativa al servizio "servito", da consentire su tutte 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: 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>Si ritiene necessario riconoscere la facoltà di fornire il servizio OIL durante il notturno (22:00-06:00) anche in modalità SELF pre-paid</p>
4	3.a.ii	<p>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 normativa</p>		<p>Si ritiene opportuno prevedere sempre la possibilità del self-service H24 anche valutando diverse modalità di controllo/supporto alternative al presidio.</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</p>	

			GNC e GNL	
5	1.a.b.c.	<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 indicazioni 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 infrastrutturate?</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>
6	3.b	<p>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 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>		<p>In caso di subentro, chiarire se la stima peritale giurata a cura del soggetto proprietario del SC uscente sia vincolante per tutte le parti coinvolte (CA, SC e subentrante).</p> <p>Si ritiene comunque opportuno assicurare la necessaria libertà negoziale tra privati senza l’intromissione di soggetti terzi</p>

7	1.2	<p>La durata dell'affidamento è, di norma, stabilita dal CA in 5 anni; il CA può prevedere durate maggiori, sulla base delle valutazioni di cui alla Misura 7.1 e tenuto conto di quanto previsto dalla Misura 6 in materia di beni indispensabili, fino a un massimo di 15 anni, 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.</p>		<p>Si ritiene che la durata minima quinquennale ivi prevista sia insufficiente e vada necessariamente coordinata con la durata dei contratti di comodato delle gestioni oil.</p> <p>Si ritiene opportuno che il SC al momento del subentro possa valutare in autonomia la conferma della gestione presente o l'affidamento a soggetto "di sua fiducia".</p>
8	2	<p>Il valore stimato dell'affidamento viene determinato al netto delle imposte (IVA e accise) ed è calcolato sulla base dei fatturati generati dai servizi e dalle attività affidate in subconcessione per tutta la durata del contratto.</p>		<p>Si ritiene opportuno integrare il criterio di valorizzazione dell'affidamento stimato in fase di pubblicazione del bando di gara con i valori effettivi aggiornati alla data di subentro.</p>
12	4.b	<p>una <b>componente variabile annua</b>, stabilita dal CA, secondo principi di ragionevolezza e proporzionalità, sulla base della stima dei benefici di cui alla Misura 12.3, lettera b), ed espressa in quote percentuali rispetto ai quantitativi annui erogati o fatturati dal SC, progressivamente decrescenti al raggiungimento di soglie di erogato/fatturato predeterminate dal CA e incrementali rispetto ai volumi di erogazione/fatturato ragionevolmente stimati <i>ex ante</i> dal medesimo CA</p>		<p>Variabile: definire puntualmente i "<i>principi di ragionevolezza e proporzionalità progressivamente decrescenti</i>"</p>

14	3	<p>Per ciascuna tipologia di carburante oggetto di distribuzione nell'area di servizio, il CA pone a base di gara il prezzo medio alla pompa mensile per la modalità "servito" riferibile al territorio regionale in cui è ubicata l'area di servizio, come risultante dall'ultima pubblicazione disponibile sul pertinente sito <i>web</i> del Ministero dello sviluppo economico, incrementato di una quota di maggiorazione pari al costo che l'utente sosterebbe in caso di deviazione dal proprio percorso per effettuare il rifornimento in stazioni di servizio esterne all'autostrada. Tale quota di maggiorazione costituisce il livello massimo di extra-ricavo unitario che il SC può estrarre nel corso dell'affidamento, rispetto alla rete di distribuzione carburanti non autostradale.</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>❑ Il criterio della valutazione dei prezzi "riferiti al territorio regionale" espone l'SC al rischio di subire una valutazione dei prezzi effettivi medi praticati anche sulla base di realtà commerciali con caratteristiche sostanzialmente diverse dalla propria.</li> <li>❑ Si vincola il prezzo servito al prezzo medio evidentemente "praticato" e rilevato da Osservatorio Carburanti, cui si aggiunge una maggiorazione del 14,21 % del prezzo del carburante. Detta maggiorazione diventa oggetto di offerta al ribasso: se non viene accettata la logica di cui sopra, va eliminato il principio del ribasso sul 14.21%</li> <li>❑ Non si può non tenere conto che "i prezzi mensili alla pompa" pubblicati sul portale MISE sono definiti dai gestori con criteri autonomi non condizionabili dall'SC. Inoltre, il Portale Prezzi MISE non viene aggiornato puntualmente da tutti gli operatori. Questa situazione rende impossibile accettare che sia il prezzo alla pompa il criterio medio cui fare riferimento.</li> </ul>
14	11	<p>Il CA prevede, nella documentazione di gara e nei contratti di subconcessione, l'inserimento di disposizioni finalizzate ad assicurare la pubblicazione da parte del SC dei prezzi di tutti i prodotti e servizi venduti, oltre che in loco (in posizione ben visibile all'utenza), anche su internet in <i>real time</i> in formato <i>open data</i>, in modo che siano accessibili anche tramite dispositivi portatili individuali. Per i beni e servizi soggetti alla moderazione dei prezzi al pubblico, di cui alla presente misura, è assicurata altresì la pubblicazione anche con riferimento alla pertinente quota di maggiorazione applicata in esito all'affidamento.</p>		<p>La finalità della pubblicazione "real time" è la conoscenza al pubblico del prezzo.</p> <p>La modalità di pubblicazione "open data" dei prezzi dei carburanti è fornita, correttamente, dal portale prezzi del MISE, in modo da assicurare fruibilità piena del dato.</p> <p>L'SC non è tenuto a esplicitare contenuti contrattuali legati alla fase di affidamento della concessione</p>

15		2 Il sistema di valutazione della qualità prevede l'identificazione, da parte del CA, sentito il Concedente, di almeno un indicatore per ciascuna delle seguenti aree tematiche, qualora pertinenti per ciascun affidamento:		Il sistema di controllo della qualità dei servizi è spesso influenzato da valutazioni discrezionali che possono risentire di situazioni contingenti: Picco vendite/Maltempo/Insufficiente lasso di tempo tra uno specifico evento e la sua risoluzione
16	7	Il CA prevede nella convenzione di subconcessione specifici obblighi a carico del SC con riguardo alla trasmissione all'Autorità degli <b>elementi quantitativi necessari</b> per la valutazione della sostenibilità delle gestioni		Quali sono questi "elementi quantitativi necessari"? Definire preliminarmente natura, tempi e modalità di presentazione dei dati richiesti.
17	4	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		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. 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 concessione la possibilità di rinegoziazione royalties.
18	2	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		Si segnala una possibile omissione nel testo: nell'allegato "Annesso 1 – quadro sinottico" viene fatto espresso riferimento alle "pandemie", mentre nel presente documento si chiarisce la sospensione dei pagamenti royalty, per alcune cause di forza maggiore ma le pandemie non sono esplicitate. 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)

