

ATTIVITA' DI SEGNALAZIONE E CONSULTIVA

AS1821 - BANDI DI GARA DEI CONCESSIONARI AUTOSTRADALI

Roma, 17 marzo 2022

Autorità di Regolazione dei Trasporti

In risposta alla richiesta di osservazioni formulata da codesta Autorità in data 28 dicembre 2021, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, nella riunione del 15 marzo 2022, ha deliberato di esprimere un parere, ai sensi dell'articolo 22 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, relativamente al documento contenente *“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”*, oggetto della consultazione pubblica avviata con Delibera n. 174/2021.

L'Autorità accoglie con favore l'adozione di un insieme di misure regolatorie volte alla definizione preliminare degli schemi dei bandi di gara che verranno predisposti dai concessionari autostradali (d'ora in avanti anche “CA”) ai fini degli affidamenti in subconcessione dei servizi erogati presso le Aree di Servizio (d'ora in avanti anche “AdS”) di distribuzione carburanti (c.d. *oil*), comprensivi dei servizi di distribuzione di gas naturale compresso (GNC) e gas naturale liquefatto (GNL), di ristoro (c.d. *non oil*) e di ricarica elettrica collocati lungo la rete autostradale nazionale.

Nell'ottica di promuovere quanto più possibile la concorrenza nell'ambito delle procedure di gara relative ai menzionati servizi e nella gestione degli stessi, di seguito si esporranno alcune osservazioni riguardo alle misure oggetto della richiesta di osservazioni.

La pluralità degli affidamenti

Innanzitutto, si richiama la Misura 5.1 nella parte in cui prevede che nelle aree di servizio autostradale di classe 1, ovvero quelle caratterizzate da consistenti volumi di traffico, il CA debba ricorrere ad almeno due affidamenti “ristoro” che includano le attività commerciali e ristorative e la gestione dei servizi igienici e collettivi. Tale previsione risulta idonea a rafforzare la concorrenza che andrà a svilupparsi a valle degli affidamenti, consentendo di migliorare l'offerta per la clientela sia in termini di varietà sia in termini di livello dei prezzi.

Tuttavia, - nell'ottica di assicurare la sostenibilità dell'attività e, quindi, l'appetibilità degli affidamenti messi a gara in tali AdS - è auspicabile una ripartizione tra i vari affidatari del servizio ristoro degli obblighi di servizio pubblico di cui alla Misura 4, in modo da prevedere - ad esempio - un'alternanza nell'offerta del servizio nelle ore meno profittevoli e/o un riparto dei costi per la

gestione dei servizi igienici collettivi. Parimenti, si ritiene opportuno razionalizzare la gestione dei cd. “beni indispensabili”, nell’ottica di non aggravare (duplicandoli) i costi gestionali. In tal senso, sarebbe proficuo che la pianificazione degli investimenti e la valorizzazione dei beni indispensabili, ai sensi della Misura 6, fossero proporzionatamente ripartite tra i vari affidatari.

Sul tema della pluralità dei servizi ristoro rileva, inoltre, per tutte le classi autostradali, quanto disposto dalla Misura 5.4, per cui *“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. 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.”* L’Autorità esprime pieno apprezzamento per tale misura, in quanto - consentendo al gestore dell’impianto di distribuzione di carburanti l’esercizio dell’attività di somministrazione di alimenti e bevande, oltre che la vendita di altri beni e servizi *non oil* - essa risulta idonea ad introdurre una significativa concorrenza tra fornitori di servizi ristoro all’interno della medesima AdS, altrimenti non presente se non nelle aree di maggiori dimensioni in cui sarà possibile procedere a più di un affidamento.

Al fine di garantire effettiva equità e non discriminazione tra i subconcessionari (d’ora in avanti anche “SC”) nella medesima area, tuttavia, sarebbe opportuno che i principi enunciati nella Misura 5.4 venissero declinati più dettagliatamente, ad esempio: assicurando la trasparenza, già in sede di predisposizione delle procedure di gara, circa la presenza di un servizio complementare sottopensilina, specificando il tipo di attività e le modalità di gestione, nonché i meccanismi di compensazione che sarebbero introdotti nel caso in cui l’attività sottopensilina dovesse subentrare in un secondo momento. Il perseguimento da parte del CA degli obiettivi di equità e non discriminazione potrebbe essere facilitato imponendo degli obblighi di servizio anche al gestore dell’attività sottopensilina, mediante una ripartizione di eventuali costi comuni (quali i costi relativi ai servizi igienici collettivi) tra SC ristoro e affidatario del servizio *oil* con servizio complementare di pensilina o prevedendo, quantomeno, forme di contribuzione.

Sempre con riferimento alla pluralità di affidamenti, si osserva che la Misura 5 dispone che in tutte le aree di servizio autostradale vengano messi a gara *“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”*.

Sul punto, preliminarmente si osserva che la Misura 1.17 qualifica come punti di ricarica “di potenza elevata” e “ultraveloce” quelli che generano una potenza di ricarica superiore ai 50 kW, così come previsto dall’art. 2 del d.lgs. n. 275/2016. Al riguardo, alla luce del rilevante progresso intervenuto negli ultimi anni, e tenuto conto del tipo di servizio di ricarica in ambito autostradale, si ritiene che i punti di ricarica ultraveloci da installare nelle AdS autostradali debbano necessariamente essere dotati di una potenza uguale o superiore ai 100 kW, in grado di consentire tempi di ricarica sostanzialmente assimilabili a quelli propri del rifornimento di carburante tradizionale.

Infatti, sebbene l’attuale parco di veicoli elettrici attualmente in circolazione sia composto da auto con batterie a potenze inferiori a 100 kW, si ritiene che l’auspicato sviluppo del mercato dei *Battery Electric Vehicle* (BEV) potrà avvenire solo se sarà disponibile, anche in ambito autostradale, una

rete di punti di ricarica a potenze più elevate di 50 kW, proprio al fine di abbattere i tempi di ricarica che rappresentano il maggior ostacolo alla diffusione dei veicoli elettrici¹.

Ciò posto, riguardo alla pluralità (“*almeno due*”) di *Charging Point Operator* (CPO), prevista per tutte le classi di AdS, l’Autorità ritiene che la stessa massimizzi la pressione concorrenziale tra gli operatori, risultando così più efficace nell’impedire la formazione di sacche di potere di mercato tra i CPO attivi lungo le autostrade italiane rispetto a quanto si potrebbe ottenere ricorrendo alla sola concorrenza tra punti di ricarica posti in più AdS di ciascuna tratta autostradale. Infatti, il confronto tra offerte situate in diverse AdS, oltre ad essere ovviamente meno immediato rispetto a quello tra operatori situati all’interno della stessa area, potrebbe anche in molte situazioni rivelarsi un’opzione concretamente non praticabile a causa della minore autonomia di percorrenza delle auto elettriche rispetto a quelle azionate da motori a combustione interna².

La compresenza di almeno due CPO per AdS è dunque senz’altro auspicabile, soprattutto nella attuale fase nella quale si sta definendo l’intera filiera della mobilità elettrica. Pertanto, è molto importante assicurarne la massima apertura concorrenziale, in modo da prevenire il più possibile futuri assetti di mercato indesiderati e connotati da sacche di potere di mercato. Inoltre, nonostante le affermazioni contrarie di numerosi operatori, non risulta che esistano criticità tecniche insormontabili che impediscano l’effettiva realizzazione di tale compresenza. È, tuttavia, necessario che il CA ponga massima attenzione alla gestione degli spazi disponibili all’interno delle AdS, al fine di scongiurare eventuali carenze degli stessi per l’installazione dei CPO.

Pertanto, alla luce di iniziative da parte del principale concessionario autostradale nazionale finalizzate alla creazione di una rete di 100 stazioni di ricarica situate, si immagina, nei punti nevralgici della sua rete, affinché detta previsione di due CPO per AdS sia efficace e si possa garantire uno sviluppo armonico e non discriminatorio del settore della mobilità elettrica in autostrada, è altresì necessario prevedere espressamente che il ricorso alla gara e l’obbligo di includere almeno due CPO in ciascuna AdS si applichino a tutti gli affidamenti del servizio di ricarica nelle AdS. Ciò significa che tali criteri dovrebbero essere rispettati anche per l’assegnazione delle subconcessioni per l’installazione di stazioni di ricarica elettrica ad alta potenza di cui all’art. 1, comma 697, l. n. 178/2020 (legge di bilancio 2021), ivi inclusi gli affidamenti di cui ai piani di sviluppo della mobilità elettrica eventualmente già redatti o in fase di attuazione da parte dei concessionari autostradali.

¹ Questo è un tema che l’Autorità ha affrontato nella recente indagine di mercato condotta nell’ambito dell’istruttoria relativa alla concentrazione C12404 (*EnelX-Volkswagen Finance Luxembourg/JV*). Nell’ambito dell’attività istruttoria svolta, infatti, i produttori di automobili “hanno sottolineato l’importanza della diffusione dei punti di ricarica pubblici HPC [High Power Charge] per incentivare gli utenti finali ad acquistare un BEV, evidenziando lo stallo in cui altrimenti si rischia di rimanere prigionieri data la natura di «chicken and egg» (i BEV non si vendono se non c’è una adeguata rete di CP, la rete di CP non si fa se non c’è domanda da parte di un sufficiente numero di BEV) del problema che attualmente sta rallentando la diffusione delle auto elettriche in Italia., cfr. nota a piè di pagina n. 59 del provvedimento n. 29945/2021, di autorizzazione della concentrazione C12404 - *EnelX-Volkswagen Finance Luxembourg/JV*, in Bollettino n. 51/2021). All’esito dell’istruttoria l’Autorità ha suddiviso il mercato a seconda della potenza del punto di ricarica in: “(a) CP con potenza fino a 22 kW (c.d. *quick*) e con tempi di ricarica stimabili tra quattro e cinque ore; (b) CP con potenza tra 22 e 100 kW (c.d. *fast*) e con tempi di ricarica di circa due ore e (c) CP con potenza superiore ai 100 kW (c.d. *ultrafast* o HPC), in corrente alternata e con tempi inferiore all’ora” (Cfr. §. 32 del provvedimento n. 29945/2021 di autorizzazione della concentrazione C12404 cit.). Questi risultati sono del resto coerenti con i precedenti comunitari ed in particolare il caso COMP/M.8870-E.ON/Innogy, 17 settembre 2019.

² In senso conforme alle valutazioni espresse, si veda anche il recente studio condotto dall’Autorità britannica di concorrenza (CMA), *Electric Vehicle Charging market study. Final report, 23 July 2021*, pubblicato sul sito Internet istituzionale, <https://www.gov.uk/cma-cases/electric-vehicle-charging-market-study>.

Durata degli affidamenti e beni indispensabili

La Misura 7 stabilisce che la durata degli affidamenti è, di norma, stabilita dal CA in 5 anni, facendo salva la possibilità di prevedere una durata maggiore, fino a un massimo di 15 anni, sulla base di alcune valutazioni anche connesse al livello di infrastrutturazione delle aree di servizio, nonché all'eventuale necessità di porre a carico del SC la realizzazione di investimenti di rilevante valore economico.

Tale previsione rappresenta un miglioramento in chiave pro-concorrenziale rispetto a quanto attualmente previsto dal decreto interministeriale MIT-MISE del 7 agosto 2015, per cui la durata minima delle concessioni è stabilita in 9 anni mentre, in presenza di investimenti rilevanti, può essere prevista una durata non superiore a 12 anni, a cui si aggiunge la possibilità di proroga.

Innanzitutto, la previsione di una durata minima di 5 anni, che può essere aumentata in base alle necessità di infrastrutturazione dell'area, appare una misura che consente di garantire ai CA una sufficiente flessibilità nell'affidamento, in particolare, dei servizi di ricarica elettrica, che hanno una natura "greenfield" in questa prima fase di nuovi affidamenti e per i quali la relazione tra investimenti necessari alla realizzazione delle infrastrutture e periodo necessario al loro ripagamento non è ancora supportata da esperienze concrete di mercato, ma solo da previsioni ed ipotesi aziendali³.

Si accoglie, inoltre, con favore il divieto di proroga o rinnovo della convenzione di subconcessione (Misura 17) e la correlata imposizione al CA di avviare le procedure con congruo anticipo allo scopo di evitare soluzioni di continuità in capo al SC uscente (Misura 17.5), atteso che l'istituto della proroga è stato ampiamente utilizzato da parte dei CA nel corso degli ultimi anni, tanto che la durata media di una subconcessione *oil* è stata di 12/13 anni, mentre quella di una *non oil* di 14,6 anni e quella di tipo unitario di ben 16,3 anni.

Con riferimento all'eventuale maggiore durata dell'affidamento, il cui termine massimo non dovrebbe comunque superare i 12 anni già previsti dal citato decreto interministeriale, si ritiene che la medesima dovrà risultare strettamente dipendente dal livello di infrastrutturazione delle AdS (Misura 7.1) e dalla necessità di porre a carico del sub-concessionario la realizzazione di investimenti di rilevante valore economico, allo scopo di assicurare al subconcessionario un adeguato recupero degli investimenti e una congrua remunerazione del capitale investito (Misura 7.2)⁴. Inoltre, si deve tener conto di quanto previsto dalla Misura 6 in caso di subentro alla scadenza

³ Nella citata valutazione della concentrazione C12404, l'Autorità ha potuto verificare che l'ammontare dei costi per una stazione di ricarica ultraveloce sono ben inferiori al mezzo milione di euro (compresi i costi di allacciamento alla rete a media tensione) e che i tempi di ritorno dell'investimento ipotizzati dai principali operatori oscillavano tra 8 e 10 anni.

⁴ Ciò appare coerente con quanto rappresentato dall'Autorità nella segnalazione AS1550 del 12 dicembre 2018 (*Concessioni e criticità concorrenziali*) nella parte in cui ha evidenziato come "La durata delle concessioni dovrebbe essere limitata e giustificata sulla base di valutazioni tecniche, economiche e finanziarie, al fine di evitare la preclusione dell'accesso al mercato. A riguardo, è senz'altro rilevante l'avvenuta introduzione a livello normativo di un limite alla durata delle concessioni, che deve essere determinata dall'amministrazione aggiudicatrice nel bando di gara in funzione dei lavori o servizi richiesti al concessionario. La durata è commisurata al valore della concessione e alla sua complessità organizzativa e, laddove superiore ai 5 anni, impone un onere motivazionale maggiore, posto che non potrà eccedere il periodo di tempo ragionevolmente necessario al recupero degli investimenti, insieme ad una remunerazione del capitale investito [Art. 18 Direttiva 2014/23/UE e art. 168 del d.lgs. n. 50/16]. In questa ottica, non andrebbero disposti rinnovi automatici e proroghe delle concessioni, che bloccano lo sviluppo dell'economia e impediscono al mercato concorrenziale di produrre i suoi effetti, in termini di efficienza, di innovazione e di qualità del servizio reso alla collettività."

della subconcessione in presenza di beni indispensabili di proprietà di terzi o di proprietà del concessionario ma su cui il SC uscente abbia effettuato degli investimenti non ancora ammortizzati. Nell'ottica di bilanciare, da un lato, l'esigenza concorrenziale di contenere l'estensione temporale delle subconcessioni e, dall'altro, di preservare le aspettative patrimoniali del SC uscente e di evitare allo stesso tempo che gli obblighi che dovrà assumere il nuovo SC in conseguenza dell'avvenuto subentro scoraggino la contendibilità dell'affidamento, occorre svolgere alcune riflessioni sulla definizione di bene indispensabile di cui alla Misura 6.

Le condizioni per la definizione di indispensabilità dei beni per lo svolgimento dei servizi affidati, mutuando quanto già previsto nell'ambito della regolazione degli affidamenti relativa ad altre modalità di trasporto (trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia), vengono rinvenute nella presenza cumulativa in un bene delle seguenti caratteristiche: non divisibilità, non sostituibilità e non duplicabilità a costi socialmente sostenibili. Nella Relazione Illustrativa al documento di consultazione sono esemplificativamente indicati come beni indispensabili: opere di piazzale (come sottoservizi, sistemi di illuminazione, aree a verde, altre strutture di supporto); impianti afferenti all'erogazione del servizio (serbatoi, erogatori, pensiline, sistemi elettromeccanici); fabbricati (opere in muratura e impianti); attrezzature e arredi dei fabbricati.

Alla luce dell'elenco esemplificativo appena descritto, che annovera anche "attrezzature e arredi di fabbricati", appare invero necessario che l'ART non favorisca la possibilità di una valorizzazione in sede di subentro di beni che - in realtà - potrebbero essere "sostituibili" a fine affidamento e pertanto, al più, solo oggetto di un atto negoziale *a latere* tra SC uscente e SC entrante, laddove quest'ultimo sia interessato nell'acquisto, specialmente quando si tratta di attrezzature caratterizzanti l'attività del SC uscente e non riutilizzabili dal SC entrante. Sul tema si richiama quanto espresso dall'Autorità con segnalazione del 5 dicembre 2017 con riferimento al settore delle concessioni demaniali marittime per finalità turistico-ricreative⁵, secondo cui *"La previsione di un indennizzo a copertura degli investimenti effettuati - subordinando il subentro nella concessione all'adempimento di un siffatto obbligo - è idonea a produrre effetti nocivi sulla concorrenza nella misura in cui incide sulle possibilità di accesso al mercato di riferimento, potendo costituire per le imprese diverse dal concessionario uscente un disincentivo alla partecipazione al concorso che porta all'affidamento. Infatti, è necessario che sia indennizzato solo l'importo corrispondente al valore di beni che non possono essere in alcun modo ricollocati, quali ad esempio i beni inamovibili ossia quei beni funzionalizzati all'attività economica insistente sul demanio offerto in concessione, per la parte non ancora ammortizzata. Al riguardo, come affermato dalla Corte Costituzionale il pagamento di un indennizzo, "cui risulta condizionato il subentro al concessionario uscente, influisce sensibilmente sulle prospettive di acquisizione della concessione, rappresentando una delle componenti del costo dell'affidamento [Cfr. sentenza Corte Costituzionale 7 luglio 2017, n. 157]"*.

Da ciò discende che le caratteristiche dei beni indispensabili indicate nella Misura 6.1 devono essere rafforzate nel senso di apprezzare la loro "non sostituibilità" in modo ancora più restrittivo di come esemplificato nella Relazione illustrativa definendo come tali "beni che non possono essere in alcun modo ricollocati", lasciando poi alla volontà negoziale del SC uscente e del SC entrante la transazione riguardo ad altri beni funzionali all'esercizio del servizio.

⁵ AS1468-Regione Liguria - Legge n. 25/2017 in materia di qualificazione e tutela dell'impresa balneare e legge n. 26/2017 sulla disciplina delle concessioni demaniali marittime per finalità turistico ricreative, in Bollettino n. 2/2018.

Sempre nell'ottica di non scoraggiare la contendibilità dei nuovi affidamenti, si propone di ricorrere ad una valutazione oggettiva e attuale - anche attraverso un aggiornamento della perizia *ex* Misure 6.3 e 6.4 al momento del subentro - dell'indispensabilità del bene in grado di valorizzare i necessari investimenti e di non gravare eccessivamente sul SC entrante, nonché di ancorare una maggiore durata dell'affidamento a ragioni circostanziate, tali da scongiurare un costante ricorso ad una durata degli affidamenti ultradecennale, come fino ad oggi avvenuto, nell'ottica di favorire la concorrenza per il mercato.

La moderazione dei prezzi al pubblico

Le Misure 13 e 14 dettano degli obblighi di moderazione dei prezzi in capo ai SC con riguardo ai prezzi al pubblico dei carburanti e dei servizi di ristoro, nel caso in cui sia previsto un solo affidamento di servizio. In particolare, la Misura 13.7 dispone che, fra i criteri di valutazione dell'offerta tecnica dei pertinenti affidamenti, il CA consideri, con una ponderazione almeno pari a quella dell'offerta economica, uno o più criteri basati sulla moderazione dei prezzi dei carburanti e, con una ponderazione almeno pari alla metà di quella dell'offerta economica, uno o più criteri basati sulla moderazione dei prezzi del servizio di ristoro, così come definita nella successiva Misura 14. In via generale, si comprendono le ragioni sottostanti alla scelta di introdurre misure volte alla calmierazione dei prezzi dei beni e dei servizi venduti dai SC; per quanto, infatti, i ricavi per i servizi accessori del CA (*royalty* pagate dai SC) vengano comunque scomputati dai costi che ART prende in considerazione nella determinazione della tariffa di pedaggio autostradale – circostanza che potrebbe lasciar ipotizzare che eventuali prezzi elevati dei beni venduti dai SC determinino un aumento delle *royalty* variabili del CA e dunque minori costi operativi riconosciuti in tariffa con beneficio per gli automobilisti si ritiene che in una prospettiva di massimizzazione del benessere del consumatore sia preferibile perseguire la moderazione dei prezzi dei beni *oil* e *non oil*, caratterizzati da una maggiore elasticità della domanda finale al prezzo, rispetto al servizio autostradale che ovviamente si connota per una domanda molto più rigida.

Al tempo stesso, però, si osserva che tali misure di moderazione dei prezzi, che nei fatti aggiungono un criterio di valutazione dell'offerta di gara ulteriore rispetto a quella del livello delle *royalty* variabili da pagare al concessionario, devono essere assunte con estrema cautela, in quanto vanno ad incidere sull'autonomia del SC nella determinazione della propria politica commerciale.

In questa prospettiva, si intendono formulare alcune osservazioni in merito ai criteri di moderazione dei prezzi proposti.

In primo luogo, le formule per la definizione della maggiorazione dei prezzi su cui presentare gli sconti in sede di gara – e questo vale sia per l'*oil* che per il *non oil* dipendono in misura eccessiva dalle ipotesi assunte; ne è riprova che alcuni degli *stakeholder* partecipanti alla consultazione hanno ottenuto valori molto diversi della maggiorazione consentita modificando il valore di qualche parametro.

Per quanto riguarda l'*oil*, inoltre, l'adozione di un prezzo di riferimento del tutto esogeno (il prezzo medio per le vendite dei medesimi prodotti fuori dall'autostrada) fa sì che il SC venga, in definitiva, limitato nella possibilità di esercitare la propria politica commerciale sui punti vendita autostradali, costringendo i partecipanti alla gara quantomeno ad includere nell'offerta l'incertezza relativa ad un parametro al di fuori del loro controllo, con conseguenze negative sul livello dell'offerta stessa.

Più in particolare, il documento prevede la fissazione di un prezzo massimo di riferimento per ogni carburante venduto che deriva dalla applicazione di un ribasso (oggetto di gara) rispetto al prezzo medio mensile alla pompa per la modalità “servito” registrato nel territorio regionale in cui è ubicata l’AdS (come emerge dalla banca dati del MISE) maggiorato di una stima dei costi che l’automobilista deve sostenere per rifornirsi al di fuori della rete autostradale. Questa modalità di inclusione nella gara di una voce relativa alla moderazione dei prezzi presta il fianco alle criticità sopra descritte in termini di arbitrarietà nella fissazione della maggiorazione e di dipendenza del prezzo offerto da un parametro del tutto al di fuori del controllo del sub-concessionario. Per superarle, si potrebbe ipotizzare una formula di definizione del prezzo massimo diversa, nella quale l’oggetto della gara sia costituito da un margine massimo sulla quotazione internazionale *Platts* dei prodotti petroliferi, margine nel quale il partecipante terrà conto di tutti gli altri costi che concorrono alla formazione del prezzo alla pompa. Inoltre, si ritiene più adatto allo spirito della norma di moderazione dei prezzi limitare la sua validità solamente alla modalità di vendita *self service* dei carburanti nelle AdS, lasciando dunque piena libertà al SC di fissare il prezzo della modalità servito. Quanto al monitoraggio della misura, non si riscontrerebbero particolari difficoltà, dal momento che le quotazioni *Platts* per i carburanti autotrazione costituiscono informazioni facilmente acquisibili. Ad ogni modo, si potrebbe comunque ipotizzare un onere informativo periodico del SC al CA in tal senso.

Con riferimento al servizio ristoro, si osserva che la misura di moderazione dei prezzi si applica solo ad una parte dell’offerta complessiva del SC e ad essa viene attribuita una ponderazione inferiore rispetto all’offerta economica. Anche con riferimento al ristoro, va ribadito quanto espresso in precedenza rispetto all’estrema variabilità e discrezionalità dei criteri proposti per la definizione della modalità di inclusione nella gara del parametro legato al contenimento dei prezzi. Si ritiene, quindi, auspicabile adottare, quale criterio di valutazione dell’offerta, la presentazione di un listino prezzi riferito ad un ben circoscritto paniere di beni individuato dal CA che il SC si impegnerà a praticare nel corso dell’affidamento. Si ritiene, altresì, preferibile che la composizione del paniere di riferimento venga predeterminata, al fine di limitare la discrezionalità del CA e di garantire una chiara (e preventiva) conoscenza del suo contenuto agli operatori concorrenti. Inoltre, al fine di stimolare quanto più possibile la concorrenza tra punti di ristoro, andrebbe prevista nell’ambito delle offerte la valorizzazione di iniziative volte a promuovere la trasparenza per i consumatori dei prezzi praticati.

L’Autorità auspica che tali osservazioni siano prese in considerazione nell’adozione delle misure volte alla definizione degli schemi dei bandi concernenti le gare relative ai servizi erogati sulla rete autostradale in concessione al fine di stimolare quanto più possibile la concorrenza sia al momento della selezione dei subconcessionari, sia nel corso dell’erogazione dei servizi oggetto di affidamento. Il presente parere sarà pubblicato nel Bollettino dell’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

IL PRESIDENTE

Roberto Rustichelli
