figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

FIGISC ANISA NEWS N. 28/2015 13.08.2015

AUTOSTRADE: DECRETO E PIANO DELUDENTI E «MANOMESSI»



Intanto, ancora una nota che conferma lo stato di degrado del comparto: pochi giorni fa, il Ministero ha pubblicato i dati delle vendite del primo trimestre 2015 sulle reti. In tre mesi in autostrada sono stati venduti 340,5 milioni di litri tra benzina e gasolio; nello stesso periodo del 2014 erano 387,0: si è perduto, cioè, un ulteriore 12 % di vendite. Nel 2003, primo trimestre, le vendite erano pari a 871 milioni di litri: ossia oltre due volte e mezzo di più del primo trimestre 2015. Questo è il disastro che hanno lasciato quanti ora si apprestano, spolpata la carne, a gettare l'osso.

IN QUESTO NUMERO

LA POSIZIONE DI ANISA FAIB E FEGICA

PUBBLICATO IL DECRETO CHE DÀ AVVIO ALLE GARE PER L'AFFIDAMENTO DELLE AREE DI SERVIZIO AUTOSTRADALI, CON LA "MANINA" DELLE COMPAGNIE…

IL DOCUMENTO SU CONTRATTI ED INDENNIZZI & ALTRO

DOCUMENTO PROCEDURALE Il presente Documento contiene le modalità di espletamento delle procedure competitive per l'affidamento dei servizi di distribuzione carbolubrificanti…

FIGISC ANISA NEWS N. 28/2015

SOMMARIO

- AUTOSTRADE: DECRETO E PIANO DELUDENTI E «MANOMESSI» — 13 agosto 2015
- LA POSIZIONE DI ANISA FAIB E FEGICA — 13 agosto 2015
- IL DOCUMENTO SU CONTRATTI ED INDENNIZZI & ALTRO — 13 agosto 2015
- IL PIANO DI RISTRUTTURAZIONE DELLA RETE AUTOSTRADALE — 13 agosto 2015
- LA PROPOSTA ALLEGATA AL DECRETO INTERMINISTERIALE — 13 agosto 2015
- AUTOSTRADE: IL TESTO DEL DECRETO INTERMINISTERIALE — 13 agosto 2015

Scarica

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

AUTOSTRADE: DECRETO E PIANO DELUDENTI E «MANOMESSI»

— 13 agosto 2015



La grave situazione del comparto autostradale, l'azione di protesta dei gestori, che si trascina sin dal 2012, la generale tendenza delle aziende petrolifere a fuggire dalla rete autostradale ed a lasciare mano libera ai ristoratori – fattori tutti che avrebbero dovuto dare luogo agli interventi più opportuni ed efficaci per determinare un rilancio, mettere ordine nei rapporti tra le parti, razionalizzare la rete dei servizi e la sua qualità -, hanno avuto come epilogo un decreto ministeriale [e strumenti allegati] che non solo non è all'altezza della situazione, ma rappresenta anche passi indietro rispetto alle posizioni che con infinito lavoro e pazienza in qualche modo si erano concertate sino a qualche settimana fa.

Il provvedimento – che abbiamo rapidamente e volutamente scelto di pubblicare integralmente, in tutte le sue parti ed allegati in questo numero di **Figisc Anisa News** dedicato alle autostrade – risulta insufficiente e negativo per diversi aspetti, una situazione che spinge le Organizzazioni della categoria a perseverare nella loro azione giuridico-legale già avviata con il ricorso al Tribunale Amministrativo competente impugnando anche i bandi che verranno emanati dai Concessionari dopo questo «*via libera*» dei Ministeri competenti, e ciò indipendentemente da ulteriori azioni di mobilitazioni e protesta che verranno decise in seguito e che per il momento – in considerazione dei vincoli del periodo feriale – non sono praticabili nella forma più esplicita e netta. Ma sia chiaro fin d'ora che i limiti di questo provvedimento costringeranno ancora la categoria a rimboccarsi le maniche ed a mobilitarsi per l'ennesima volta.

Se è vero che si è riusciti ad ottenere garanzie sulla continuità contrattuale per i Gestori, è anche vero che nel provvedimento ministeriale si è voluta – su esplicito suggerimento delle aziende petrolifere – mettere la pietra tombale sul futuro: la continuità contrattuale – aspetto che è in ballo sin dagli accordi del 2002 – è stata sì concessa, ma per l'ultima volta, con una forzatura che ha voluto fare piazza pulita di qualunque possibile contrattazione tra le parti su questo principio e, ancora, solo per la casistica delle aree che non saranno interessate dal processo di accorpamento. Senza contare che gli affidatari potranno «*sfilarsi*» dall'affidamento dopo soli cinque

affidatari potranno «*sfilarsi*» dall'affidamento dopo soli cinque anni se i volumi di vendite dovessero ridursi, lasciando – senza che nulla sia previsto – letteralmente il gestore «*sulla strada*».

Una forzatura che spiega perché in questo provvedimento e nel protocollo procedurale che lo accompagna poco o nulla si dica sui rapporti economico-normativi tra aziende e gestori, nulla si dica sulle discriminazioni dei prezzi e sulle famose «*eque condizioni per competere*» previste dalle norma in vigore, con ciò lasciando presagire, da un lato, un quadro per il prossimo futuro di acuta sofferenza – come e peggio di quanto in questi anni si sia già verificato – delle relazioni tra gestori e sub concessionari, dall'altro, la chiarissima conferma della «*fuga*» delle petrolifere da questo comparto di rete. Così come una forzatura – che costituisce un evidente omaggio ad un'azienda petrolifera che ha già fatto armi e bagagli per andarsene dalla rete – è sicuramente la deroga dal principio della continuità contrattuale per i casi di contenzioso col gestore iniziati prima del 1° luglio 2014.

Deludente anche la soluzione data al problema degli indennizzi ai gestori delle aree che verranno chiuse, accorpate, «*riservate*» alla ristorazione: perché se, da un lato, si è voluto introdurre, e giustamente, il concetto di indennizzo superando la fumosità assoluta dei testi precedentemente elaborati, dall'altro si sono indicati criteri ed analogie con gli indennizzi del fondo per la rete ordinaria che non sono certo applicabili alla complessità dell'impresa di gestione di un'area autostradale in termini di impegno finanziario e di risorse umane.

Infine, la partita della ristrutturazione appare totalmente deludente e per diverse ragioni:

a) si aprono, infatti, aree di servizio in numero quasi eguale a quello delle aree che sono soggette a chiusura [circa il 5 % della rete, quando è noto che quasi due terzi della rete sono al di sotto della soglia di sostenibilità e giustificazione economica],

b) si regala alla ristorazione oltre un quarto della rete, con ciò consentendo alle aziende petrolifere di andarsene dalla rete – dopo averne in parte contribuito al dissesto – senza pagar dazio;

c) si selfizza un buon sesto della rete [con la strepitosa denominazione di «*implemento dei servizi*»] a tutto svantaggio della qualità dei servizi per una utenza che paga, oltre a pedaggi che sono aumentati in misura doppia del tasso di inflazione, assai più cari che in ogni altro dove, i carburanti e la somministrazione.

Insomma, alla fine – nonostante si fossero intraviste soluzioni se non vincenti, almeno ragionevoli – il provvedimento è stato qui e là, ma sempre in maniera significativa, manomesso ad opera dei soliti noti, denotando che esiste comunque a tutti i livelli, al di là delle colpevoli furberie, una sorta di rassegnazione a lasciare andare le cose più in malora di quanto già non siano.

Intanto, ancora una nota che conferma lo stato di degrado del comparto: pochi giorni fa, il Ministero ha pubblicato i dati

delle vendite del primo trimestre 2015 sulle reti. In tre mesi in

autostrada sono stati venduti 340,6 milioni di litri tra benzina e gasolio; nello stesso periodo del 2014 erano 387,0: si è perduto, cioè, dopo tutte le emorragie degli anni passati, un ulteriore 12 % di vendite. Nel 2003, primo trimestre, le vendite erano pari a 871 milioni di litri: ossia oltre due volte e mezzo di più del primo trimestre 2015.

Questo è il disastro che hanno lasciato quanti ora si apprestano, spolpata la carne, a gettare l'osso, ma non senza lasciare prima qualche sgradito «*ricordino*».

Stefano CANTARELLI
Presidente Nazionale ANISA

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

LA POSIZIONE DI ANISA FAIB E FEGICA

— 13 agosto 2015



PUBBLICATO IL DECRETO CHE DÀ AVVIO ALLE GARE PER L'AFFIDAMENTO DELLE AREE DI SERVIZIO AUTOSTRADALI, CON LA "*MANINA*" DELLE COMPAGNIE PETROLIFERE CHE HA "*INFILATO*" MODIFICHE INACCETTABILI.

FERME SUL PROVVEDIMENTO LE RISERVE GIÀ ESPRESSE DALLA CATEGORIA CHE DECIDE DI ANDARE AVANTI CON L'AZIONE GIUDIZIARIA GIÀ IN CORSO, PER OTTENERE RICONOSCIMENTO AI DIRITTI DI UTENTI E GESTORI.

C'era forse da aspettarselo: il documento, che andava predisposto sei mesi fà e sottoposto all'approvazione delle Regioni cinque mesi orsono, ha visto la luce – e non è un caso – a ridosso di Ferragosto ed in pieno dispregio delle prescrizioni dell'Antitrust, che ha concesso la proroga dei termini di scadenza degli Affidamenti: per giunta e con molti contenuti negativi.

• **Nessuna ristrutturazione della rete**: chiudere 25 impianti per riaprirne 16 è un controsenso;
• **Nessun miglioramento dei servizi offerti agli automobilisti**, sostituiti, durante la notte, da *self-service* (presidiati?);
• Accorpamento di aree disomogenee ad **esclusivo vantaggio di industria petrolifera e monopolisti della ristorazione**, non certo di automobilisti e Gestori;
• **Espulsione dei Gestori delle Aree di Servizio "*riservate*" a priori alla Ristorazione**, **con un indennizzo assolutamente vago** ed approssimativo (come tutto il documento procedurale);
• Possibilità, dopo 5 anni, per la compagnia petrolifera Affidataria (o per chi si aggiudicherà la gara), di **recedere dal contratto col gestore senza alcun onere, se non quello di "*sgomberarla*" dall'Area di Servizio**

"*sgomberario*" dall'Area di Servizio.

E per il resto del provvedimento, troppo poco il mantenimento della continuità gestionale solo per le aree di servizio non sottoposte ad accorpamenti; eccessivo il numero delle aree di servizio riservate a priori alla Ristorazione – anche a causa del menefreghismo dell'industria petrolifera -; troppo poco il mantenimento delle attività di somministrazione sottopensilina ai Gestori solamente dove già è attualmente esercitata; troppo fumoso il criterio di indennizzo per i Gestori, malamente scopiazzato da quello della rete ordinaria; largamente inefficaci i richiami al rispetto delle norme contrattuali vigenti; inaccettabile la sicura esclusione dei Gestori, di fatto stabilita già da adesso dalla continuità del contratto alla fine dell'Affidamento, in corso di aggiudicazione.

L'industria petrolifera ha ottenuto, come al solito, la modifica ad un testo che prima era stato largamente condiviso, in piena afa agostana, confidando che passasse inosservato: un passaggio la cui chiave di lettura sta tutta nella decisione delle compagnie petrolifere di ridurre la loro presenza solo nelle tratte più remunerative, scaricando Automobilisti e Gestori (altro che strategie di rilancio, politiche di fidelizzazione e *pricing*).

Per questi motivi, e salve azioni di protesta che si ritenessero necessarie, continuerà l'azione già intrapresa dalle Organizzazioni di categoria dei Gestori di fronte al TAR del Lazio e verranno sistematicamente impugnati anche i singoli bandi di gara emanati dai Concessionari.

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

IL DOCUMENTO SU CONTRATTI ED INDENNIZZI & ALTRO

— 13 agosto 2015



DOCUMENTO PROCEDURALE

Il presente Documento contiene le modalità di espletamento delle procedure competitive per l'affidamento dei servizi di distribuzione carbolubrificanti e delle attività commerciali e ristorative nelle aree di servizio delle reti autostradali, nonché gli adempimenti connessi.
Le procedure concorsuali dovranno rispettare le previsioni dei piani regionali e gli indirizzi e criteri di programmazione commerciale ed urbanistica di cui alle Leggi Regionali. Resta ferma la competenza regionale al rilascio delle concessioni petrolifere relative all'esercizio delle attività di distribuzione carbolubrificanti nelle aree autostradali nonché a quanto previsto dall'art. 81 del DPR 616/77 e s.m.i.. In sede della Conferenza di servizi di cui al citato art. 81 dovrà essere acquisito il parere della Regione di conformità alla propria programmazione commerciale.

PUNTO 1
1. Al fine di consentire un riallineamento della durata delle concessioni per l'affidamento dei servizi di prossima assegnazione attraverso procedure competitive di cui all'articolo 1 del presente Decreto con la durata dei contratti di cessione gratuita ai gestori degli apparecchi di distribuzione carburanti, delle attrezzature fisse e mobili, nonché degli immobili destinati al ricovero del gestore e degli utenti e al deposito dei prodotti in confezione, di cui all'articolo 19 del Decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1971, n.1269, la durata delle stesse concessioni è stabilita in anni nove. In presenza di investimenti rilevanti potrà essere prevista una durata maggiore ai nove anni e non superiore ai dodici, al fine di consentire un periodo adeguato di ammortamento da parte del sub concessionario di distribuzione carburanti.
2. Contestualmente al passaggio al nuovo sub concessionario a valle dell'affidamento dei servizi di prossima assegnazione di

cui al piano allegato, decadranno tutti i contratti, ivi inclusi quello di comodato e di fornitura in esclusiva, tra il gestore ed il precedente sub concessionario dei servizi carburanti riferiti alle sub concessioni in scadenza. Al fine di assicurare la continuità gestionale degli impianti di distribuzione carbolubrificanti, di mantenere i livelli occupazionali e di evitare l'instaurarsi di contenzioso e l'applicazione delle penali in caso di mancata riconsegna delle aree libere da persone e cose al termine degli attuali affidamenti in corso, nel caso di affidamento di concessioni per il solo servizio di distribuzione carbolubrificanti e nei casi di affidamento unitario dei servizi di distribuzione carbolubrificanti e ristorazione, ove sia prevalente l'attività di distribuzione carbolubrificanti (prevalenza stabilita in base ai criteri di cui all'Allegato 1 al presente Documento), l'affidatario subentrante è tenuto, in esito alle procedure concorsuali di cui al piano allegato, ad offrire al gestore comodatario operante nell'area il mantenimento della gestione in corso, salvo il caso di contenzioso con l'affidatario uscente formalizzato in sede giudiziale in data antecedente al 1° luglio 2014, relativo alla risoluzione o cessazione del contratto di comodato, mediante sottoscrizione di un nuovo contratto di cessione gratuita delle attrezzature e immobili di cui al comma 1 della durata di nove anni. Detta durata è pari a quella delle nuove sub concessioni, per permettere di far coincidere la futura scadenza delle sub concessioni dei servizi carburanti con quella dei comodati. In considerazione dell'opportunità contenuta nella Legge 24 marzo 2012, n. 27, eventuali nuove tipologie contrattuali saranno applicabili d'intesa fra le parti. L'esecuzione del rapporto contrattuale viene regolato in conformità con le disposizioni di legge ivi comprese quelle contenute nelle Leggi speciali per il settore carburanti. Nei casi di procedure concorsualì unitarie ove non sia invece prevalente l'attività di distribuzione carburanti, l'affidatario uscente con il concorso degli altri soggetti interessati, dovrà procedere ad agevolare l'uscita del gestore che non godrà della continuità gestionale mediante o il reimpiego presso altro impianto dì distribuzione dei carburanti, anche della rete ordinaria, del medesimo affidatario uscente o l'impiego presso lo stesso impianto da parte dell'affidatario subentrante ovvero mediante la corresponsione di un corrispettivo determinato in analogia all'indennizzo per la chiusura di impianti di distribuzione carburanti di cui al Decreto del Ministro delle attività produttive del 7 agosto 2003. Tale modalità dovrà essere adottata anche per le aree per le quali è prevista la chiusura.

3. Nelle stesse procedure dovrà essere inserito il richiamo per gli affidatari al rispetto delle normative in materia di rapporti contrattuali tra affidatari del servizio di distribuzione carbolubrificanti e del servizio dí ristorazione e gestori dei relativi impianti, nonché delle normative in materia di tutela dell'occupazione e della sicurezza del personale. Nelle stesse procedure dovrà essere inserito l'impegno dell'affidatario a mantenere per almeno 18 mesi gli attuali occupati, anche tenendo conto di aree vicine dello stesso affidatario, ma comunque nel rispetto degli standard di cui al comma 5, prevedendo un punteggio aggiuntivo in caso di loro mantenimento per un periodo più lungo.

4. Nei casi di aree di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c) del Decreto Interministeriale è possibile l'affidamento del solo

servizio di distribuzione carbolubrificanti con la prescrizione obbligatoria per l' affidatario di esercitare, tra i servizi collaterali, anche l'attività di somministrazione di alimenti e bevande di cui all'art. 5, comma 1, lettera b), della legge 25 agosto 1991, n. 287 mediante il servizio di ristorazione cosiddetto "sottopensilina" ai sensi della Legge 24 marzo 2012, n. 27, in sostituzione del servizio Ristoro e Market di tipo tradizionale. In tali casi opererà il principio della continuità gestionale del servizio di distribuzione di carbolubrificanti nei termini di cui al precedente comma 2.
Nei casi di cui all'articolo 1, comma 2 lettera c) del Decreto Interministeriale relative ad aree in cui le concessioni per il servizio di distribuzione carbolubrificanti e quello di ristorazione hanno scadenza diversa, ove la differenza tra le due scadenze sia non superiore a tre anni, il nuovo affidatario subentrerà a ciascuna delle concessioni al momento della loro rispettiva scadenza, ferma restando la complessiva durata dell'affidamento stabilita nel bando. Negli altri casi il bando dovrà prevedere le modalità per il successivo riallineamento delle concessioni.

5. Nelle procedure competitive dovranno essere opportunamente valorizzate:

i. l'efficienza della struttura organizzativa del personale, considerando:
a) gli Atti di indirizzo del 29 marzo 2013 e 29 gennaio 2015;
b) i livelli di servizio minimali, per fasce di erogato, previsti nel piano di razionalizzazione nonché nella documentazione delle procedure competitive;
c) l'eventuale utilizzo del metodo di vendita *self service* attraverso l'accettatore automatico di banconote e carte di credito durante il turno notturno; si precisa al riguardo che, in ogni caso, andrà mantenuto il presidio nell'area tramite un addetto, e la necessaria assistenza all'automobilista.

ii. la modalità di distribuzione dei carburanti in modalità "*servito*";

iii. l'impegno ad applicare il principio della continuità nei termini di cui sopra, mediante un adeguato e significativo incentivo, anche sotto forma di punteggio, di cui al comma 3;

iv. la qualità dei servizi offerti a favore della clientela autostradale, come richiamati dagli Atti di Indirizzo, nonché tenendo conto delle previsioni dei piani regionali di qualità del servizio e dei relativi standard qualitativi.

6. Nei casi di aree con la presenza di impianti di distribuzione carburanti o di ristorazione che prevedano il metodo di vendita self service attraverso l'accettatore automatico di banconote e carte di credito durante il turno notturno di cui al punto 1 comma 5 lett. c, deve essere comunque sempre garantita la presenza nell'area di un addetto. Negli stessi casi deve essere fornita adeguata informazione alla clientela sulla presenza entro 50 km di impianti con servizi assistiti.

7. Nei casi di cui all'articolo 1, comma 2, lettera e), nel bando di gara per l'affidamento del servizio di distribuzione carbolubrificanti si applica, ove non già esistente l'attività di

sottopensilina, quanto previsto al punto e) dell'Atto di Indirizzo del 29.03.2013, tenuto conto di quanto disposto dall'articolo 28, comma 10 del decreto legge 06.07.2011 n. 98

dall'articolo 28, comma 10 del decreto legge 06.07.2011 n. 98, convertito con modificazioni dalla Legge 15.07.2011 n. 111.

8. Nelle procedure concorsuali, nel pieno rispetto delle prescrizioni contenute nella Legge 24 marzo 2012, n. 27 in materia di attività collaterali a quella di distribuzione dei prodotti carbolubrificanti (cosiddetto "*sottopensilina*"):

a) le società concessionarie dovranno concepire documentazione di gara e schemi di convenzione relativi all'affidamento dei servizi carburanti che incentivino adeguate soluzioni tecniche, strutturali e logistiche per consentire l'attività di vendita dei beni e servizi previsti nella suddetta legge, con riferimento alla vendita di alimenti e bevande in confezioni chiuse da asporto, senza somministrazione sottopensilina (così detto "Convenience-store *sottopensilina*");
b) in tutti i casi in cui operi la particolare tutela della continuità, non verrà previsto l'esercizio dell'attività di ristorazione tra le attività che potranno essere esercitate dal gestore carburanti, dovendosi riconoscere la necessità di coordinare le facoltà attribuite al gestore carburanti con l'obbligatorietà delle procedure competitive nel settore autostradale, fatte salve le attività di somministrazione regolarmente già autorizzate ed esercitate dagli attuali gestori.

9. Nei casi in cui è assicurata la continuità gestionale di cui al comma 2 è mantenuta la presenza delle attività di somministrazione di alimenti e bevande di cui all'art. 5, comma 1, lettera b), della legge 25 agosto 1991, n. 287, ove già esistenti al momento dell'entrata in vigore del presente Decreto.

10. Nelle procedure concorsuali per l'affidamento del servizio di distribuzione carbolubrificanti dovrà essere inserito l'obbligo di adeguamento degli impianti per la fornitura di ulteriori carburanti (metano, anche nella forma liquida), ove esso venga previsto nell'ambito dei piani di diffusione del metano autotrazione di cui all'articolo 17, comma 8, del decreto legge 24 gennaio 2012, n.1, convertito con legge 24 marzo 2012, n.27. Nelle more dell'adozione dei criteri di cui alle norme sopracitate, si farà riferimento al Protocollo d'accordo, tuttora aperto a nuove adesioni ed al momento sottoscritto da alcune Regioni, AISCAT, Unione Petrolifera, Legambiente, Assogasmetano e Federmetano.

PUNTO 2

1. Per garantire contemporaneamente il più alto *standard* di servizio ed miglior livello di concorrenzialità, le procedure concorsuali prevedono:
– un adeguato bilanciamento tra *royalties* fisse (se presenti) e variabili;
– una base di *royalties* (nonché gli oneri complessivi non oggetto di rilancio) definita in funzione della sostenibilità economica dell'area dí servizio messa a gara, avuto riguardo alla remunerazione del capitale investito da parte degli affidatari dei servizi di distribuzione carbolubrificanti e di ristorazione;
– un meccanismo di assegnazione su base competitiva in funzione dei rilanci degli operatori basati su dinamiche di mercato e autonome valutazioni dell'offerente, avendo riguardo ad oggettivi criteri di sostenibilità dell'offerta nel suo complesso, con ulteriori eventuali analisi dell'offerta;
– un equilibrio tra l'offerta economica e quella

tecnico/qualitativa, con prevalenza di quest'ultima, collegata all'investimento cui 1′ affidatario si impegna in termini di diversificazione dell'offerta commerciale, *standard* qualitativi, modalità di gestione, contenimento dei prezzi praticati, nel rispetto dell'articolo 11, comma 5 ter, della legge n. 498/1992, con l'obiettivo di favorire l'innovazione dei servizi commerciali e stimolare la concorrenza tra operatori sul lato dell'offerta;
– l'introduzione nei criteri di aggiudicazione di sistemi di verifica di offerte anomale;
– la sospensione in via ordinaria dei meccanismi di adeguamento previsti dall'Atto di Indirizzo del 29.03.2013

2. Le procedure concorsuali dovranno prevedere la disciplina dei casi di mancata aggiudicazione o dì presentazione di un'unica offerta alla procedura.

3. Le procedure concorsuali dovranno prevedere le modalità e le condizioni di adeguamento delle *royalties* secondo i parametri individuati negli Atti di Indirizzo del 29.03.2013 e del 29.01.2015, nonché di eventuale recesso degli affidatari, trascorsi almeno cinque anni di durata dell'affidamento. Dovranno altresì prevedere la facoltà di recesso gratuito e senza oneri e/o corrispettivi aggiuntivi per entrambe le parti contrattuali, a decorrere dal quinto anno di vigenza della convenzione di sub concessione, purché il sub concessionario dei servizi di distribuzione dei carburanti abbia già effettuato gli investimenti offerti in sede di procedura competitiva e fermo restando quanto previsto al successivo comma 4. Tale facoltà potrà essere esercitata nel caso di comprovate significative riduzioni del fatturato e dell'erogato degli impianti di distribuzione carburanti rispetto ai valori di tali parametri all'atto dell'affidamento.

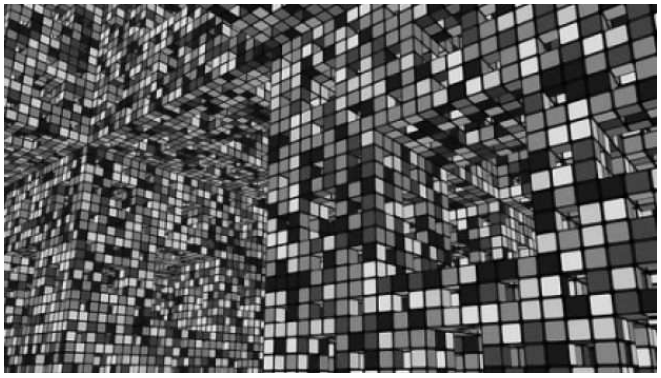
4. Allo scadere delle sub concessioni dei servizi carburanti e dei comodati rinnovati ai sensi del precedente punto 1 comma 2 e comma 3 , non opererà per le future procedure concorsuali il principio della continuità gestionale nei termini del precedente punto 1 comma 2. Nei casi in cui operi quanto previsto al comma 3 del presente punto, permangono gli obblighi a carico del sub concessionario di provvedere a riconsegnare le strutture adibite all'erogazione del servizio libere delle attrezzature non oggetto di devoluzione gratuita al Concessionario autostradale qualora non rilevate dal nuovo affidatario entrante. L'affidatario uscente dovrà altresì procedere ad agevolare l'uscita del gestore con le stesse modalità di cui al punto 1, comma 2, qualora l'affidatario entrante, su base volontaria, non stipuli un nuovo contratto di comodato col suddetto gestore. Per il personale, in precedenza ivi operante, si applica quanto previsto al punto 1 comma 3.

I Direttori Generali

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

IL PIANO DI RISTRUTTURAZIONE DELLA RETE AUTOSTRADALE

— 13 agosto 2015



PIANO DI RISTRUTTURAZIONE DELLA RETE DELLE AREE DI
SERVIZIO AUTOSTRADALI
n.463 AREE

CHIUSURE DELLE AREE DI SERVIZIO
É prevista la **chiusura di n. 25 aree** – **allegato 1** per le quali è già scaduta o in scadenza la sub concessione cosi ripartite:
n.6 in Piemonte
n.4 in Lombardia
n.4 in Campania
n.4 in Puglia
n.2 in Liguria
n.2 in Toscana
n.1 in Calabria
n.1 nel Lazio
n.1 in Molise

Per consultare e scaricare in formato *pdf* l'**Allegato 1** – **Aree in chiusura** – posizionarsi e cliccare col *mouse* sul titolo sottostante

ALLEGATO 1

MISURE FINALIZZATE A CONSENTIRE LA GESTIONE ECONOMICA
DELLE AREE DI SERVIZIO
È previsto l'**accorpamento di n.14 aree – allegato 2**, considerata la criticità di tale misura rispetto ai principi di concorrenza.
(Per accorpamento si intende la gestione unificata di n. 2 aree di servizio prospicienti).
Le **gestioni unitarie interesseranno n.119 aree – allegato 3** (stesso gestore *oil* e *non-oil*)

Per consultare e scaricare in formato *pdf* gli **Allegati 2** – **Aree da accorpare** e **3 – Gestioni unitarie** – posizionarsi e cliccare col *mouse* sul titolo sottostante

ALLEGATO 2

ALLEGATO 3

MISURE DI IMPLEMENTAZIONE DELLA MODALITÀ DEI SERVIZI ALL'UTENZA

È prevista la **selfizzazione dei servizi *oil* e la chiusura notturna del ristoro in n.71 aree – allegato 4**.

Per n.234 aree – allegato 5 viene mantenuto l'attuale servizio.

Lungo la rete autostradale **sono previste n. 16 nuove aree di servizio – allegato 6**.

Per consultare e scaricare in formato *pdf* gli **Allegati 4** – **Aree da selfizzare**, **5 – Aree a servizi confermati** e **6 – Nuove aree** – posizionarsi e cliccare col *mouse* sul titolo sottostante

ALLEGATO 4

ALLEGATO 5

ALLEGATO 6

LA PROPOSTA ALLEGATA AL DECRETO INTERMINISTERIALE

— 13 agosto 2015



PROPOSTA

PIANO DI RISTRUTTURAZIONE

DELLA RETE DELLE AREE DI SERVIZIO

AUTOSTRADALI

1. Premesse

Il Decreto proposto alla firma dei Sig.ri Ministri è stato predisposto dalle scriventi Direzioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dello Sviluppo Economico e sottoposto alla Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome che lo ha condiviso.
Costituiscono parte integrante del Decreto **l'elenco delle aree**, il cronoprogramma ed il **Documento Procedurale**, che esplica le modalità di espletamento delle procedure competitive per l'affidamento dei servizi di distribuzione carbolubrificanti e delle attività commerciali.

Il **Piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio** presenti sui sedimi autostradali è elaborato sulla base degli Atti di Indirizzo dei Ministeri delle Infrastrutture e dei trasporti e dello Sviluppo Economico del 29 marzo 2013 e del 29 gennaio 2015.
Il Piano è finalizzato a riportare condizioni dí economicità ed efficienza nei servizi autostradali per l'esercizio sia delle attività commerciali e ristorative, sia delle attività di distribuzione di carbolubrificanti.
Il Piano riguarda l'intera rete autostradale, compresa la rete ANAS, oltre ai raccordi e tangenziali, per un **totale di n. 463 aree**.

Nel Piano sono previste misure di razionalizzazione della rete delle aree e misure di rivisitazione delle modalità dei servizi all'utenza finalizzate:
– alla chiusura di aree di servizio,

– alla gestione in modalità stagionale di alcune aree,
– all'esercizio di gestioni unitarie delle attività oli e non oil,
– all'accorpamento di aree di servizio,
– all'ampliamento dei servizi di rifornimento self-service, in

particolare nell'orario notturno.

Da parte di queste Direzioni, inoltre, è stata posta l'attenzione sulla necessità della salvaguardia dei livelli occupazionali, riducendo al minimo la perdita dei posti di lavoro.

2. Chiusure delle aree di servizio

Le chiusure di aree sono limitate alle previsioni delle Società concessionarie relativamente alle aree con erogati inferiori a 2 milioni di litri annui e fatturati relativi ai prodotti principali inferiori a 750.000 euro annui, rispettando l'interdistanza minima tra impianti non superiore a 50 Km, al fine di garantire un adeguato servizio all'utenza.

Non è prevista la concessione di deroghe al rispetto dei suindicati requisiti ed i casi di dismissione sono accompagnati da piani di riconversione/utilizzo della area o dalla previsione di riapertura per lo svolgimento di servizi stagionali.

Sarà inoltre assicurata una implementazione della segnaletica per i rifornimenti *oil* e per í servizi *non oil*, per segnalare all'utenza le disponibilità lungo i tratti autostradali.

È prevista la **chiusura di n. 25 aree** per le quali è già scaduta o è in scadenza la sub concessione Complessivamente la chiusura rappresenterà il 5% delle aree attualmente presenti sulla rete.

3. Misure finalizzate a consentire la gestione economica delle aree di servizio

Al fine di ridurre i casi di chiusure sono previste misure di:

– sensibilizzazione dei concessionari autostradali per la riduzione dei canoni di subconcessione al fine di mitigare l'onerosità complessiva dei contratti, sia per la parte *oil* che *non oil*, anche attraverso la determinazione di due componenti: una variabile (da individuarsi in percentuale decrescente rispetto alle quantità vendute per i servizi *oil* e al fatturato per i servizi *non oil*) ed una fissa (indicizzata ai parametri già determinati nell'atto di indirizzo del 29 marzo 2013 e con una base d'asta da individuare attraverso il sistema della correlazione ai costi sostenuti dal concessionario autostradale per la gestione e manutenzione dell'area e delle infrastrutture in esse presenti oggetto di sub-concessione);

– accorpamenti di più aree non adiacenti, con un'interdistanza tra esse non inferiore a 100 Km per l'*oil* e 150 Km per la ristorazione, in un'unica gara al fine di rendere economicamente sostenibile la gestione del servizio anche in casi di aree economicamente non remunerative. Gran parte di esse sono poste frontalmente ai due lati della carreggiata (aree nord/sud e aree est/ovest);

– gestioni unitarie delle attività *oil* e *non oil*, al fine di assicurare la sostenibilità dei servizi.

Gli **accorpamenti sono limitati a n. 14 aree**, considerata la criticità di tale misura rispetto ai principi di concorrenza. Le **gestioni unitarie interesseranno n. 119 aree**.

4. Continuità della gestione

Il Piano prevede particolari condizioni per la continuità gestionale in base agli Accordi del 2002 che fanno salvi, anche

in presenza di cambi di affidatari, le imprese di gestione delle aree, a garanzia degli investimenti effettuati, della continuità del servizio e dell'occupazione.

La criticità era rappresentata dal fatto che secondo la

La criticità era rappresentata dal fatto che, secondo la normativa vigente, la durata dei contratti con cui la compagnia petrolifera cede in comodato gratuito l'impianto al gestore durano 9 anni, mentre le subconcessioni oil hanno durata variabile intorno ai 6 anni, in funzione dei lavori che il subconcessionario si impegna a fare col concessionario autostradale.

5. Misure di ristrutturazione della rete attraverso la implementazione della modalità dei servizi all'utenza

A tal fine il Piano prevede:

– l'implementazione dei servizi *self-service* di distribuzione dei carbolubrificanti e del servizio ristoro, in particolare durante l'orario notturno,

– l'implementazione dell'utilizzo dei carburanti alternativi ampliando l'offerta della ricarica elettrica e della distribuzione del carburante metano per autotrazione, nei casi di vicinanza alla rete distributiva e di disponibilità di superfici adeguate dell'area per il rispetto delle norme di sicurezza. L'individuazione delle aree con offerta di carburante metano viene realizzata nelle aree di servizio in accordo con il **Protocollo sottoscritto da Regioni, UP, AISCAT, Lega ambiente, Assogasmetano e Federmetano**;

– le misure di sicurezza dell'area attraverso un presidio continuativo dell'area di servizio, eventualmente anche attraverso un servizio di *security*.

6. Proposta

Premesso quanto sopra, queste Direzioni sottopongono alla firma dei Sig.ri Ministri il Decreto approvativo del Piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio presenti sui sedimi autostradali. Costituiscono parte integrante del Decreto l'elenco delle aree, il cronoprogramma ed il Documento Procedurale, che esplica le modalità di espletamento delle procedure competitive per l'affidamento dei servizi di distribuzione carbolubrificanti e delle attività commerciali.

I Direttori Generali dei Ministeri interessati

AUTOSTRADE: IL TESTO DEL DECRETO INTERMINISTERIALE

— 13 agosto 2015

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
DI CONCERTO CON
IL MINISTRO DELLO SVILUPPO ECONOMICO

VISTO il Decreto legge 26 ottobre 1970 n. 745 convertito con la Legge 18 dicembre 1970 n. 1034 ed in particolare l'art. 16 riguardante la disciplina dei distributori automatici di carburante per autotrazione;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica del 27 ottobre 1971, n. 1269;

VISTO il decreto legislativo n. 285 del 30 aprile 1992, recante il nuovo codice della strada, e successive modifiche ed integrazioni;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica n 495 del 16 dicembre 1992, recante regolamento di esecuzione e attuazione del nuovo codice della strada, e successive modifiche ed integrazioni;

VISTO l'art. 11, comma 5 ter, della legge n. 498 del 23 dicembre 1992, e successive modifiche ed integrazioni, relativo all'affidamento dei servizi di distribuzione carbolubrificanti e delle attività commerciali e ristorative nelle aree di servizio delle reti autostradali;

VISTO il decreto legislativo 31 marzo 1998 n. 112 e in particolare l'articolo 105 sulle funzioni conferite alle Regioni ed Enti locali;

VISTA la legge 27 dicembre 2006 n. 296 ed in particolare l'art. 1, comma 939, sull'affidamento dei servizi di

distribuzione carbolubrificanti e attività commerciali integrative nelle aree di servizio delle reti autostradali;

VISTO il decreto legge 24 gennaio 2012 n. 1 convertito dalla legge 24 marzo 2012 n. 27 ed in particolare l'art. 17 in materia di liberalizzazione della distribuzione di carburanti;

VISTI gli Atti di indirizzo Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 29 marzo 2013 e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dello Sviluppo Economico del 29 gennaio 2015, il cui contenuto si intende, per la parte applicabile, parte integrante del presente Decreto;

VISTA la nota dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato prot. 23393 del 16 aprile 2014;

VISTA la nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prot. 17262 del 5 maggio 2014;

VISTO il piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio autostradali proposto dalle competenti Direzioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dello Sviluppo economico con nota numero 8373 del 7 agosto 2015

PRESO ATTO del documento procedurale e del cronoprogramma delle procedure concorsuali allegato alla suddetta nota ;

RITENUTO opportuno disciplinare ulteriormente le modalità di affidamento dei servizi di distribuzione carbolubrificanti e di ristorazione al fine di rendere economicamente sostenibile la gestione delle stazioni di servizio autostradali, mediante una razionalizzazione non solo del numero delle aree di servizio, ma anche della gamma dei servizi offerta, in funzione delle effettive mutate esigenze della clientela, onde consentire lo svolgimento di gare efficienti e partecipate da un congruo numero di operatori, prevedendo anche meccanismi di royalties che tengano conto della sostenibilità economica delle attività, in modo da promuovere l'applicazione di prezzi dei servizi offerti alla clientela inferiori agli attuali;

SENTITA la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le province autonome di Trento e Bolzano nella seduta del 30 luglio 2015;

DECRETA

Art.1

È approvato il piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio presenti nei sedimi autostradali allegato al presente decreto, da affidare mediante procedure concorsuali.

Art.2

Il piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio presenti sui sedimi autostradali è aggiornato con periodicità quinquennale. Il piano potrà essere sottoposto a revisione