



*Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*  
*Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica*

# Piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio presenti sui sedimi autostradali

*(Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il  
Ministero dello Sviluppo economico n. 8394 del 7 agosto 2015)*

Rev. 6.2.2024

## Sommario

1. Definizioni .....	3
2. Normativa di riferimento .....	5
3. Premessa generale .....	6
4. Obiettivi .....	8
5. Principi Generali .....	9
6. Requisiti generali per l'intera rete.....	10
7. Procedure preordinate all'affidamento in gestione delle aree .....	11
8. Misure per l'efficientamento della gestione delle aree .....	12
9. Misure per il miglioramento della qualità del servizio .....	15
10. Misure sostenibilità ambientale .....	15
11. Misure temporanee.....	16
12. Comitato di verifica .....	16

## **1. Definizioni**

I seguenti termini assumono il significato di seguito indicato:

*Area:* area di servizio localizzata sulla rete stradale di interesse nazionale e sulla rete autostradale in concessione.

*Concedente:* soggetto pubblico che attribuisce al Concessionario autostradale i poteri amministrativi inerenti alla costruzione e/o alla gestione di un'infrastruttura autostradale, secondo le modalità ed i termini disciplinati dalla normativa vigente e dalla Convenzione di concessione

*Concessionario:* soggetto, pubblico o privato, incaricato della costruzione e/o della gestione dell'infrastruttura autostradale o stradale di interesse nazionale, secondo le modalità ed i termini disciplinati dalla normativa vigente e dalla Convenzione di concessione.

*Canone di subconcessione:* corrispettivo riconosciuto dal gestore stradale/autostradale al concedente rapportato ai ricavi derivanti dallo sfruttamento delle aree di servizio.

*Convenzione di concessione:* atto convenzionale che regola i rapporti tra il concedente ed il concessionario autostradale.

*Documento di analisi procedurale (DAP):* documento riportante l'analisi sulla capacità potenziale dell'area di servizio (o dell'insieme di aree di servizio costituenti un unico lotto di affidamento in sub-concessione) e l'individuazione del modello di gestione più efficiente ai fini della qualità del servizio e della sostenibilità economica.

*Gestore esterno:* operatore di servizi su aree localizzate esternamente alla rete stradale di interesse nazionale o autostradale in concessione.

*Gestore stradale:* concessionario della rete stradale di interesse nazionale o della rete autostradale.

*Lotto:* insieme di servizi della stessa tipologia insistenti su più aree di servizio costituente oggetto di procedura competitiva;

*Modello di funzionamento:* complesso dei servizi erogabili nell'area e modalità di gestione degli stessi. Il modello di funzionamento è individuato sulla base del complesso di informazioni disponibili, storiche e prospettive, e tenendo conto dei vincoli imposti dalle norme generali. Il modello di funzionamento costituisce parte integrante del Documento di analisi procedurale.

*Opere da realizzare:* opere ricomprese nell'oggetto della concessione assentita attraverso procedura di gara da eseguire nel periodo di durata della concessione.

*Periodo concessorio:* il periodo di durata della concessione definito in sede di affidamento.

*Piano*: Piano di ristrutturazione delle aree di servizio sulla rete autostradale e stradale di interesse nazionale

*Piano economico finanziario (PEF)*: documento programmatico, che costituisce parte integrante del Documento di analisi procedurale, contenente le previsioni economico-finanziarie inerenti ai servizi previsti nell'area di servizio. Il Piano economico-finanziario fornisce evidenza in ordine alla sussistenza o meno della sostenibilità dell'area. Nel PEF il modello operativo applicabile è posto a riferimento ai fini dell'affidamento della concessione.

*Prezzi*: prezzi finali corrisposti dall'utenza per i servizi in sub-concessione.

*Sistema di corrispettivo*: regime e regole adottate per la definizione delle royalties da riconoscere al gestore stradale e dei premi di risultato da riconoscere al gestore delle aree di servizio.

*Rete*: intera rete stradale di interesse nazionale e autostradale in concessione.

*Royalties*: corrispettivi riconosciuti al gestore stradale da parte dei subconcessionari che operano nelle aree di servizio localizzate sulla rete stradale / autostradale.

*Premi di risultato*: bonus economici, diretti o indiretti, riconosciuti dal gestore stradale ai gestori delle aree di servizio al conseguimento di specifici risultati prefissati ed indicati nel Modello di funzionamento; tali eventuali bonus vanno a rettifica delle royalties.

*Servizi energetici*: erogazione di carbolubrificanti, energia elettrica, idrogeno, GPL, metano e altri eventuali vettori energetici utilizzati dai veicoli che circolano sulla rete stradale e autostradale.

*Settore*: insieme delle aree di servizio localizzate sulla rete stradale di interesse nazionale e autostradale in concessione.

*Subconcessionario*: l'operatore economico risultato, ad esito della procedura di gara, aggiudicatario del servizio o dell'attività da espletarsi nelle aree di servizio autostradali.

*Tratta*: porzione della rete stradale di interesse nazionale o autostradale in concessione munita di apposita autonomia funzionale

*Valore di subentro*: indennizzo a carico del gestore subentrante per gli investimenti relativi alle opere eseguite e non ammortizzate alla scadenza della concessione

## **2. Normativa di riferimento**

- Decreto-legge 26 ottobre 1970 n. 745 convertito con la Legge 18 dicembre 1970 n. 1034 art. 16 riguardante la disciplina dei distributori automatici di carburante per autotrazione;
- Decreto del Presidente della Repubblica del 27 ottobre 1971, n. 1269;
- Decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 recante il nuovo codice della strada, e successive modifiche ed integrazioni;
- Decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 16 dicembre 1992, recante il regolamento di esecuzione e attuazione del nuovo codice della strada, e successive modifiche ed integrazioni;
- Legge 23 dicembre 1992 n. 498, art. 11, comma 5 ter 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;
- Decreto legislativo 31 marzo 1998 n. 112 e in particolare l'articolo 105 sulle funzioni conferite alle Regioni ed Enti locali;
- Legge 27 dicembre 2006 n. 296 art. 1, comma 939, sull'affidamento dei servizi di distribuzione carbolubrificanti e attività commerciali integrative nelle aree di servizio delle reti autostradali;
- Decreto-legge 24 gennaio 2012 n. 1 convertito dalla legge 24 marzo 2012 n. 27 art. 17 in materia di liberalizzazione della distribuzione di carburanti;
- 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;
- Nota dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato prot. 23393 del 16 aprile 2014;
- Nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prot. 17262 del 5 maggio 2014;
- Direttiva 2014/94/UE (DAFI) sui combustibili alternativi recepita dal D.Lgs. 16 dicembre 2016 n.257
- Direttiva 2015/1513/UE recepita dal D.Lgs. 21 marzo 2017 n.51
- Decreto ministeriale 3 agosto 2017 n.290

- Legge 11 settembre 2020 n.120 art. 57 di conversione con modificazioni, del Decretolegge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitali» (Decreto Semplificazioni)
- Legge 30 dicembre 2020 n. 178 - Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023.
- Art.2 comma 2 del Decreto-legge 10 settembre 2021 n.121 - Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali.
- Delibera ART 174/2021: Indizione della 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”
- Regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 13 settembre 2023 sulla realizzazione di un’infrastruttura per i combustibili alternativi, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale L 234 dell’Unione europea del 22.09.2023 (applicabile a decorrere dal 13 aprile 2024).
- Decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36: Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici.
- Art. 57 del Decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 contenente i Criteri ambientali minimi di cui al Codice degli appalti (CAM).

### **3. Premessa generale**

Con Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dello Sviluppo economico n. 8394 del 7 agosto 2015 è stato approvato il “Piano di ristrutturazione delle aree di servizio sulla rete autostradale” (di seguito: il *Piano*) finalizzato a ristabilire condizioni di economicità ed efficienza per le attività commerciali, ristorative e distribuzione di carbolubrificanti esercite nelle aree.

Il *Piano* 2015 contempla misure volte alla razionalizzazione del settore che includono la chiusura delle attività non sostenibili, la gestione stagionale, le gestioni unitarie, l'accorpamento di attività, l'ampliamento della modalità self-service.

Al fine di consentire una progressiva attualizzazione del *Piano*, l'art. 3 del Decreto interministeriale di approvazione prevede che esso sia aggiornato con periodicità

quinquennale e che possa essere sottoposto a revisione in caso di eventi straordinari, dipendenti da cause di forza maggiore o fatto del terzo.

Essendo intervenuta la scadenza del primo quinquennio, si rende necessario procedere alla revisione del *Piano*, mediante la verifica di adeguatezza delle misure adottate e l'individuazione delle ulteriori eventuali misure necessarie al raggiungimento degli obiettivi di riqualificazione e sviluppo del settore.

Per una valutazione sullo stato delle gestioni vigenti e delle prospettive di mercato si è proceduto ad una consultazione degli operatori del settore e delle associazioni di categoria, nell'ambito della quale sono state raccolti elementi informativi sulle attuali criticità e proposte operative.

Le informazioni assunte evidenziano la permanenza di fattori penalizzanti per il settore, riscontrabili nei seguenti aspetti:

- sovradimensionamento dell'offerta rispetto ad una domanda ancora inferiore al periodo pre-covid;
- conseguente onerosità della gestione, connessa anche ai modelli di funzionamento e presidio in uso, in particolare sulla rete autostradale;
- vetustà dei manufatti e impossibilità per i gestori di garantire, negli attuali modelli, sostenibilità agli investimenti necessari;
- distorsione della concorrenza per i gestori esterni.

Le indicazioni espresse dalle rappresentanze di settore, a favore della sostenibilità e del potenziamento del servizio, includono le seguenti azioni:

- articolazione dei lotti di subconcessione anche in più aree di diverse caratteristiche e territorialità, al fine di garantire una sostenibilità "media" della gestione ed evitare, ove possibile, penalizzazioni dell'attuale copertura del servizio (chiusure dei servizi);
- potenziamento dei sistemi di automazione e di controllo da remoto in particolare durante l'orario notturno e per le aree con minore domanda;
- bilanciamento della durata dei contratti di subconcessione per assicurare le condizioni di sostenibilità economica e bancabilità;
- revisione degli attuali sistemi di corrispettivo mediante superamento della componente fissa delle royalties e introduzione del premio di risultato, sulla base di vantaggi misurabili per l'utente;
- adozione di criteri di selezione degli operatori secondo requisiti di professionalità rispetto della legalità e capacità tecnico-organizzativa ed economica.

I dati di mercato per il periodo decorrente dal 2015 evidenziano la permanenza dei profili di criticità che si manifestano prevalentemente nella costante riduzione della domanda di carbolubrificanti nelle aree autostradali a beneficio delle stazioni localizzate esternamente alla rete autostradale.

La domanda di prodotti “*non-oil*” risulta anch’essa in flessione, a causa delle mutate abitudini di consumo e della minore attrattiva derivante dall’ampliamento delle modalità di acquisto alternativo (e-commerce). La domanda di consumo per i prodotti “*non-oil*” risulta composta in elevata percentuale da “acquisti d’impulso”.

Il Piano 2015 stabilisce la chiusura di n. 25 aree in scadenza di contratto corrispondente al 5% del totale. La previsione di chiusura è stata assunta sul presupposto della non economicità delle aree, valutata esclusivamente in relazione al volume di vendita dei carbolubrificanti e fatturati “*non oil*”, inferiori a soglie predeterminate.

A seguito della scadenza dei contratti, il Ministero concedente è stato sollecitato a riconsiderare la decisione di chiusura delle aree in considerazione delle mutate condizioni di mercato e dell’utilità agli utenti.

Le circostanze rilevate inducono ad adottare un differente approccio in ordine alle decisioni di riqualificazione /chiusura delle aree, fondato sull’analisi delle potenzialità di mercato e dell’utilità generale.

Risulta altresì necessario che le analisi sulla capacità delle aree siano effettuate in prossimità della data di scadenza dei contratti, per acquisire un bagaglio informativo aggiornato e utile anche ai fini della predisposizione dei bandi di gara per l’affidamento.

La previsione della capacità di domanda potenziale dell’area costituisce un adeguato parametro per individuare la tipologia e la modalità di erogazione dei servizi, nonché le eventuali economie di scala ed i giusti sistemi di corrispettivo.

#### **4. Obiettivi**

Il presente Piano di ristrutturazione delle aree di servizio (*Piano 2022*) si propone di assicurare, compatibilmente con le condizioni di mercato, il miglioramento del livello qualitativo dei servizi agli utenti sulla rete autostradale e stradale di interesse nazionale.

Ciò comporta l’attenzione alle politiche di riqualificazione dei manufatti, all’allargamento della gamma di servizi offerti, alla revisione della politica dei prezzi, all’applicazione delle misure di sviluppo sostenibile in coerenza con gli obiettivi di sviluppo sostenibile fissati dal Governo e richiamati nell’Agenda ONU 2030 (*Sustainable Development Goals*) e nel PNRR.

Il conseguimento degli obiettivi di riassetto delle aree include la definizione di condizioni generali da prevedere sull'intera rete e l'individuazione delle caratteristiche riferibili alle singole gestioni.

Per assicurare la rispondenza dei servizi erogabili per ciascuna area alle esigenze dell'utenza si prevede l'esecuzione di una analisi finalizzata a rilevare la tipologia di servizi e la modalità di erogazione degli stessi che possono essere garantiti agli utenti in condizioni di sostenibilità per gli operatori. La chiusura delle aree di servizio o di uno o più servizi all'interno di un'area costituisce la soluzione estrema, applicabile esclusivamente in caso di assenza di un modello gestionale sostenibile. Al fine di favorire la capillare presenza e la continuità dei servizi all'utenza sull'intero territorio, è possibile valutare un modello di funzionamento congiunto delle aree profittevoli con aree non profittevoli purché sia assicurata la complessiva sostenibilità della gestione ovvero la possibilità di affidare la gestione diretta di alcuni servizi essenziali erogati nelle aree di servizio da parte dei concessionari ai sensi dell'articolo 7, punto 5.

Le misure di riassetto del settore si articolano nelle seguenti fasi:

- a) Definizione delle caratteristiche relative al settore
- b) Definizione delle caratteristiche per le singole aree

Per le aree prive delle condizioni di continuità aziendale si prevede la possibilità di adottare misure transitorie volte ad assicurare la permanenza del servizio all'utenza. Tali misure si prefiggono di ristabilire, ove possibile, l'equilibrio delle prestazioni contrattuali vigenti in assenza del quale si prospetta l'interruzione del servizio.

Per assicurare anticipatamente l'implementazione delle misure di sostenibilità ambientale e l'adeguamento del servizio si prevede l'adozione di iniziative in via sperimentale.

La rispondenza alle finalità di interesse pubblico delle scelte relative alle aree di servizio è accertata in via preventiva dal Ministero Concedente. A tal fine i gestori stradali sottopongono alla preventiva approvazione del Concedente le misure che si ritiene di adottare.

## **5. Principi Generali**

Il Piano di ristrutturazione delle aree di servizio (*Piano 2022*) si fonda sui seguenti principi generali:

- miglioramento della qualità del servizio reso all'utente;

- applicazione di politiche di pricing orientate ad assicurare un maggior livello di competitività con il contesto territoriale di riferimento e, specificamente, con gli operatori localizzati esternamente al sedime autostradale;
- modelli di funzionamento (inseriti nel Documento di analisi procedurale - DAP) calibrati sulle aree oggetto di sub-concessione per garantire la sostenibilità della gestione e degli investimenti necessari;
- introduzione di sistemi premianti nei confronti dei sub-concessionari direttamente correlati alla qualità dell'offerta erogata;
- apertura al mercato nell'affidamento delle sub-concessioni ad operatori qualificati selezionati sulla base di requisiti di professionalità e competenza;
- orientamento agli interventi rivolti alla transizione ecologica e alla sostenibilità ambientale, per promuovere modelli di eccellenza in tali settori;
- rispetto della normativa speciale di settore e adozione di contratti tipizzati in materia di conduzione degli impianti di fornitura di energia, ove vincolanti.

## **6. Requisiti generali per l'intera rete**

6.1. Il Documento di analisi procedurale è finalizzato all'individuazione del modello di funzionamento ottimale di ciascuna area include anche un'analisi dei parametri relativi all'intera rete.

Tale analisi consente di accertare il rispetto dei vincoli riferibili all'intera rete autostradale risultanti dall'applicazione delle norme interne e comunitarie.

In particolare, dovrà essere garantito il rispetto dei seguenti vincoli:

- a) mantenimento dell'interdistanza delle aree stabilita dalla normativa nazionale e comunitaria di riferimento vigente al momento;
- b) presenza su ogni tratta autostradale, con interdistanza predefinita secondo le norme vigenti, di servizi carburanti, di ristorazione e market, di ricarica elettrica per autotrazione ad alta potenza (almeno 300kW) oltre alla eventuale disponibilità di propellenti alternativi quali LNG e/o Idrogeno;
- c) è consentita la presenza non contestuale dei servizi sulla medesima area di servizio laddove sia garantita la presenza di tutti i servizi di cui al punto precedente sulla tratta entro l'interdistanza definita (p.e. presenza del servizio ristoro e di ricarica ad alta potenza, ma non del servizio carburanti purché previsto nella interdistanza di 50 km);

- d) nel caso di affidamento delle sub-concessioni a soggetti terzi, il concessionario sarà tenuto a rispettare gli schemi di bando adottati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti ai sensi dell'art. 37 del d.l. n. 201/2011;
- e) al fine di assicurare la razionalizzazione delle aree di servizio sull'intera rete autostradale, il Ministero accerta le fattispecie relative alla chiusura delle aree di servizio ovvero alla destinazione delle stesse ad altre finalità

## **7. Procedure preordinate all'affidamento in gestione delle aree**

L'affidamento in gestione dell'area di servizio è effettuato sulla base di una preventiva analisi delle potenzialità dei servizi erogabili in condizioni di sostenibilità economica degli operatori da individuare con procedura di gara.

7.1. La valutazione sulla capacità dell'area è eseguita a cura dal gestore stradale sulla base di tutti gli elementi conoscitivi in suo possesso relativi alla dinamica della domanda e delle specifiche strategie di sviluppo da perseguire sia con riguardo alla struttura dei servizi sia agli investimenti ritenuti necessari. La valutazione è esplicitata nel Documento di analisi procedurale (DAP) che include il *Modello di Funzionamento* dal quale risulta la sostenibilità della gestione secondo principi di efficienza e di primario interesse dell'utente. Il Documento di analisi procedurale è, corredato anche da un Piano economico-finanziario (PEF) contenente le previsioni di redditività e di sostenibilità del servizio, incluso le royalties attese

7.2. Il Documento di analisi procedurale (DAP) riporta i seguenti contenuti:

- a) Analisi complessiva del settore di riferimento;
- b) analisi della domanda presente e potenziale per i servizi di fornitura di energia per il trasporto e per le attività commerciali e ristorative;
- c) individuazione della tipologia di servizi da fornire all'utenza in ragione della domanda storica e potenziale;
- d) individuazione degli interventi di adeguamento strutturale e adeguamento dell'area in funzione del Piano di sviluppo dei servizi;
- e) esplicitazione del modello di funzionamento ottimale dell'area;
- f) predisposizione del "tipologico contrattuale" contenente tutti gli elementi utili all'espletamento dei servizi (a titolo esemplificativo: orari e della modalità di erogazione dei servizi, automazione dei servizi, modalità di premio di risultato, etc.);

- 7.3. La valutazione sulla capacità dell'area di cui al punto 7.2 deve essere asseverata da un soggetto terzo, in possesso di idonei requisiti di professionalità ed indipendenza. L'asseverazione attesta l'adeguatezza e la coerenza metodologica delle analisi sulla potenzialità delle aree, la sostenibilità della gestione e degli investimenti e l'idoneità della struttura dei servizi con gli obiettivi indicati nel presente Decreto.
- 7.4. Nel caso in cui le analisi di mercato non consentano di individuare un modello operativo sostenibile, anche sulla base di una composizione dei lotti di gara finalizzata a compensare le situazioni più sfavorevoli, potrà essere considerata l'ipotesi di una progressiva limitazione di uno o più servizi sino, nei casi estremi, alla destinazione dell'area ad altre finalità. Tale proposta potrà essere formulata dal gestore stradale al Ministero concedente anche in presenza di procedure competitive andate deserte.
- 7.5. Qualora non sia possibile procedere alla riduzione del numero delle aree di servizio in eccesso, per ragioni legate al vincolo di interdistanza stabilito dalla normativa di riferimento, il gestore stradale potrà proporre e condividere con il Ministero eventuali soluzioni alternative che includono anche la gestione congiunta di servizi su più aree non adiacenti nonché la gestione diretta di alcuni servizi essenziali da parte dei concessionari nelle aree di servizio non profittevoli. La modalità di affidamento unitario tra fornitura di energia per il trasporto e le attività commerciali e ristorative è da intendersi eccezionale.
- 7.6. Il gestore stradale sottopone al Ministero concedente il Documento di analisi procedurale (DAP) dei lotti in affidamento unitamente al bando di gara sviluppato conformemente allo Schema tipo dell'Autorità di regolazione dei trasporti.
- 7.7. Il Ministero concedente, verificata l'adeguatezza e la conformità della proposta, autorizza l'esecuzione del Piano e approva lo Schema del bando di gara.
- 7.8. I capitoli e le voci del Piano Economico Finanziario alla base delle concessioni autostradali saranno ove necessario aggiornati, secondo le modalità indicate dal bando di gara per l'affidamento delle sub-concessioni.
- 7.9. Il Piano economico finanziario (PEF) alla base delle concessioni delle aree di servizio autostradali dovrà comunque essere soggetto ad aggiornamento periodico per recepire le modifiche del contesto macroeconomico. In sede di affidamento della concessione saranno definiti i parametri soggetti ad aggiornamento periodico.

## **8. Misure per l'efficientamento della gestione delle aree**

- 8.1. Al fine di favorire il conseguimento delle condizioni di sostenibilità delle attività svolte nelle aree autostradali e agevolare la libera concorrenza con i gestori esterni alla rete,

l'affidamento dei servizi energetici per trasporto (carburante ed energia) e per le attività commerciali e ristorative è effettuato nel rispetto delle seguenti condizioni:

- a) La durata dei rapporti di subconcessione è determinata in funzione della vita utile degli impianti e degli investimenti strettamente necessari all'adeguamento dell'area; tale durata può superare la scadenza della concessione di gestione autostradale, salva la possibilità per il concessionario subentrante di risolvere il contratto di subconcessione riconoscendo un indennizzo pari agli investimenti realizzati non integralmente ammortizzati, tale da non costituire, comunque, un ostacolo alla partecipazione alle successive gare di riaffidamento dell'area alla scadenza del contratto.
- b) L'assegnazione delle aree avviene tramite procedura di gara ad evidenza pubblica con il criterio di aggiudicazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo. I criteri di selezione sono stabiliti in conformità con quanto previsto dallo Schema tipo di bando dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti e si basano su indicatori di qualità del servizio, orientamento del servizio alla sostenibilità ambientale, diversificazione dell'offerta, entità dei nuovi investimenti. Nella valutazione dell'offerta tecnica si tiene conto anche del livello dei prezzi praticati all'utenza previsto per i beni /servizi offerti e dell'eventuale differenziale negativo rispetto ai corrispondenti prezzi medi di mercato praticati nella Regione in cui insiste l'area di servizio.
- c) Al fine di favorire la libera concorrenza con i gestori esterni, le royalties riconosciute al gestore stradale da parte dei subconcessionari che operano nelle aree di servizio localizzate sulla rete stradale / autostradale sono definite esclusivamente in misura proporzionale ai volumi di vendita. È esclusa l'applicazione di un corrispettivo in misura fissa. Al fine di escludere un eccessivo divario positivo rispetto alle condizioni praticate esternamente al sedime autostradale, nel Documento di analisi procedurale (DAP) sono individuati i meccanismi che assicurano un abbattimento del valore medio delle royalties applicate. Tali meccanismi sono altresì recepiti all'interno dei Bandi di gara.
- d) Per garantire l'adeguatezza del servizio sulle aree il sub-concessionario attesta, al momento dell'affidamento, il possesso dei requisiti di capacità tecnicoorganizzativa ed economica necessaria a garantire regolarità e continuità del pubblico servizio. Il sub-concessionario fornisce inoltre evidenza dei requisiti attestanti la piena rispondenza alla normativa vigente (assenza di procedimenti penali ai sensi del Decreto legislativo 231/2001, assenza di fallimenti pregressi ecc.). Nei casi di subconcessione e affidamento dei servizi di fornitura di servizi energetici per il trasporto e per le attività commerciali e ristorative si applicano i

motivi di esclusione previsti dal Codice dei contratti pubblici di cui al D.Lgs. n. 36/2023.

- e) La documentazione di gara ed i relativi schemi di convenzione per il servizio di distribuzione energia per autotrazione, dovranno disporre a carico dei soggetti che manifestano interesse, idonea dimostrazione in ordine al possesso della capacità tecnico organizzativa ed economica, necessaria a garantire la continuità e la regolarità nell'espletamento del servizio.
- f) Durante il periodo di gestione dell'area il gestore stradale verifica la permanenza dei requisiti organizzativi e giuridici da parte del sub-concessionario e, ove ne ricorrano i presupposti può procedere alla risoluzione del rapporto contrattuale. Nel bando di gara sono predefinite le fattispecie che comportano la risoluzione del rapporto per inadempimento.
- g) Qualora i bandi di gara per l'affidamento dei servizi lo prevedano, il gestore stradale, previa comunicazione al Ministero concedente, su motivata richiesta del sub-concessionario, può rimodulare gli orari e le modalità di espletamento dei servizi all'interno della medesima area, tenendo conto della compresenza della stessa tipologia di servizi sulla tratta in funzione della stagionalità, dei picchi giornalieri delle vendite/traffico e della interdistanza minima. In tali fattispecie si procederà contestualmente a ristabilire la parità delle prestazioni contrattuali.
- h) In presenza di domanda di servizi economicamente non sostenibile possono essere contemplate modalità di erogazione automatica degli stessi.
- i) Per favorire il raggiungimento di condizioni di sostenibilità delle aree anche mediante il conseguimento di adeguate economie di scala, la gestione contempla, ove possibile, l'esecuzione di servizi comuni condivisi (es. pulizia e manutenzione dei servizi igienici, aperture notturne, sorveglianza, assistenza generale all'utenza, antincendio, gonfiaggio delle gomme, etc..) direttamente da parte del gestore stradale mediante proprie risorse. La suddivisione delle diverse competenze e dei relativi oneri è definita dal concessionario attraverso la definizione di parametri equi e strumenti di misurazione oggettivi. Per favorire eque condizioni di mercato sulla medesima tratta autostradale, tale disposizione è inoltre applicabile, ove possibile, anche alle subconcessioni vigenti. In sede di approvazione dei bandi di gara il Ministero concedente verifica il rispetto degli obiettivi di economia di scala di cui alla presente lettera.
- j) I contratti alla base delle concessioni delle aree di servizio autostradali potranno prevedere la rimodulazione di orari e diverse modalità di espletamento dei servizi, al fine di ristabilire le condizioni contrattuali, previa comunicazione al Ministero concedente.

- k) Sono fatti salvi gli ulteriori eventuali requisiti risultanti dagli Schemi di Bando di gara predisposti dall'Autorità di regolazione dei trasporti ove non in contrasto con le disposizioni del presente Piano.

## **9. Misure per il miglioramento della qualità del servizio**

9.1 Per favorire l'ampliamento e la riqualificazione del livello dei servizi di fornitura di energia per il trasporto e per le attività commerciali e ristorative, il Documento di analisi procedurale (DAP) dovrà prevedere:

- a) La possibilità di vendita di prodotti, ivi inclusi gli alimenti e bevande, e servizi sotto-pensilina, in applicazione dell'articolo 17, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, di liberalizzazione della distribuzione dei carburanti, e da quanto disposto dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti per i servizi di ristorazione.
- b) L'integrazione dell'offerta di vettori energetici alternativi (elettrico, biometano, idrogeno, carburanti sintetici, biocarburanti gassosi e liquidi quest'ultimi anche in purezza) nel rispetto delle disposizioni previste dal Decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257 di recepimento della direttiva DAFI in quanto compatibili con il Regolamento 13 settembre 2023, n.2023/1804/UE del Parlamento Europeo e Consiglio dell'Unione Europea sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi;
- c) L'accesso gratuito ai servizi igienici, in tutte le aree di servizio ove sia offerto almeno un servizio.

## **10. Misure sostenibilità ambientale**

10.1 Per assicurare la progressiva implementazione degli obiettivi di transizione ecologica e sostenibilità ambientale fissati dalle Politiche di Governo, e degli obiettivi previsti dal presente Piano, i bandi di gara per l'affidamento dei servizi devono includere criteri di selezione, che favoriscono il passaggio ad una modalità di gestione sostenibile attraverso l'impiego delle seguenti pratiche, anche tenendo conto di quanto previsto dall'art. 57 comma 2 del Decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 del nuovo Codice dei contratti pubblici, al fine di promuovere la sostenibilità e la circolarità negli interventi di riqualificazione e ristrutturazione della rete delle Aree di Servizio:

- a) misure rivolte alla riduzione di packaging e imballaggi;
- b) misure rivolte alla riduzione degli sprechi alimentari ed al riutilizzo dei prodotti invenduti;

- c) promozione e sviluppo nelle aree di servizio modelli di eccellenza in tema di circolarità (differenziata selettiva; contributo ai canali del reimpiego; progetti di reimpiego diretto; ...);
- d) misure rivolte alla riduzione delle emissioni, mediante la riprogettazione degli impianti e l'efficientamento delle strutture nonché mediante l'utilizzo di apparecchiature ad alta efficienza energetica;
- e) misure rivolte all'utilizzo delle fonti di energia rinnovabile;
- f) misure rivolte alla riduzione delle sostanze pericolose nei beni e manufatti impiegati nella ristrutturazione.

## **11. Misure temporanee**

- 11.1 Al fine di garantire una programmazione che consenta di erogare con continuità un adeguato livello di servizio, qualora le convenzioni di Servizi e le collegate subconcessioni siano state oggetto di proroga del termine di scadenza ai sensi di legge o per provvedimento amministrativo, compatibile con l'ordinamento dell'Unione europea, tutti i contratti di affidamento di porzione dei servizi oggetto di subconcessione, a soggetti terzi, sottoscritti sul presupposto di quest'ultime si intendono adeguati in misura corrispondente.
- 11.2 Qualora, per effetto delle sfavorevoli evoluzioni del mercato di riferimento, le aree di servizio regolate sulla base di sub-concessioni vigenti, non presentino condizioni di sostenibilità economico – finanziaria le parti, possono sottoporre al Concedente un adeguamento delle condizioni finalizzato ad assicurare il prosieguo del servizio sino alla scadenza del contratto.
- 11.3 Alla scadenza del secondo anno dall'entrata in vigore del presente Piano, i Ministeri concertanti procederanno ad una verifica sull'attuazione dello stesso, al fine di accertare l'evoluzione della domanda, anche in funzione dello sviluppo del mercato dei vettori energetici alternativi e le condizioni di sostenibilità economica delle aree di servizio. Predetti dati saranno considerati anche ai fini delle scelte connesse alla dismissione delle aree di servizio.

## **12. Comitato di verifica**

- 12.1 È istituito un Comitato di verifica con compiti rivolti all'accertamento della corretta applicazione delle disposizioni contenute nel presente Piano e degli obiettivi definiti in sede di affidamento.
- 12.2 In particolare, il Comitato svolge le seguenti attività:

- a) verifica dei prezzi applicati sulle aree per i servizi energetici e degli alimenti e degli ulteriori beni in vendita;
- b) verifica della qualità dei servizi offerti nelle aree;
- c) verifica dello stato di funzionalità delle infrastrutture adibite all'erogazione dei servizi nelle aree
- d) verifica sull'implementazione delle misure di sostenibilità ambientale e transizione ecologica
- e) ulteriori attività di verifica e monitoraggio eventualmente individuate dai Ministeri concertanti.

12.3 Il Comitato, nel caso in cui rilevi anomalie o profili di criticità nell'esercizio delle proprie funzioni, le comunica al Ministero concedente ed al Concessionario per l'avvio delle eventuali procedure sanzionatorie.

12.4 Il Comitato predispone una Relazione annuale sulle attività eseguite che viene inoltrata al Ministero concedente e al gestore stradale anche ai fini dell'applicazione delle premialità definite nel contratto di subconcessione.

12.5 Il Comitato è presieduto da un rappresentante del Ministero concedente e composto complessivamente da n. 7 membri; 4 membri vengono nominati dal MIT (di cui 1 su designazione della Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome) e 3 dal MASE.

12.6 Il Comitato opera in coerenza con i Documenti procedurali approvati dal Ministero, potendosi avvalere di soggetti terzi indipendenti e qualificati, selezionati attraverso procedure di gara.

12.7 Il Comitato, nell'esercizio delle proprie funzioni, ha la facoltà di audire le associazioni di categoria rappresentative dei settori coinvolti.

12.8 Il Comitato opera sulla base di un documento di organizzazione e funzionamento soggetto ad approvazione alle medesime modalità previste per il presente Piano.