

Commissioni riunite VIII Ambiente e IX Trasporti Camera dei Deputati

Audizioni nell'ambito dell'esame del D.L. n. 121/2021 C. 3278 Governo

recante "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 infrastrutture stradali e autostradali, attualmente tenute da codesta Commissione, sul rilancio del commercio alla luce della crisi causata dall'emergenza epidemiologica".

MEMORIA SCRITTA

Le scriventi Federazioni, che riuniscono i Gestori dei servizi carbolubrificanti e attività accessorie affidati presso le aree di servizio autostradali, precisando come la Categoria rappresentata sia direttamente coinvolta dalla proroga della scadenza delle Concessioni dei servizi carbolubrificanti, previsti dall'art. 2 del suddetto D.L., sottoposto all'esame di Codeste Commissioni, consegnano la presente Memoria scritta all'attenzione degli Onorevoli loro rispettivi componenti.

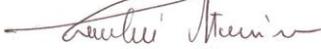
Allo scopo, le medesime scriventi ritengono opportuno, per sinteticità, limitarsi a riprodurre di seguito, la comunicazione congiunta inviata al Ministro Giovannini in data 14 settembre u.s., con la quale illustrano la propria posizione in merito, oltre ad allegare una proposta organica di linee guida volte ad aggiornare il D.M. MIT/MISE del 7.8.2015 ed alcune slides esplicative.

Si rimane a disposizione degli Onorevoli componenti le Commissioni suddette per qualsiasi ulteriore chiarimento e approfondimento dei tempi qui trattati.

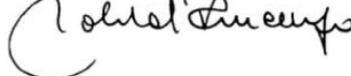
Si rilascia, con la presente, il consenso necessario alla pubblicazione sul sito internet della Camera della documentazione qui prodotta.

Vivissime cordialità.

Il Presidente
Antonio Lucchesi



Il Presidente
Roberto Di Vincenzo



Il Presidente
Massimo Terzi



ALLEGATI:

- Copia della comunicazione di Faib/Fegica/Anisa al Ministro Giovannini del 14.9.2021
- Proposta di linee guida per l'aggiornamento del D.M. MIT/MISE del 7.8.2015
- Slides di presentazione de "La rete delle Aree autostradali"

Comunicazione via PEC
anticipata via posta elettronica

Roma, 14 settembre 2021

Prof. Enrico Giovannini

Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

Dott.ssa Daniela Marchesi

Dirigente Generale - Dipartimento per la
programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali,
di trasporto a rete, informativi e statistici

e, p.c., **Dott. Alberto Stancanelli**

Capo Gabinetto

Dott. Mauro Antonelli

Responsabile Segreteria Tecnica

Dott. Felice Morisco

Dirigente - Direzione generale per le strade e le
autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture
stradali e la vigilanza sui contratti concessori
autostradali

**Oggetto: DL N.121/2021. PROROGA CONCESSIONE SERVIZI CARBOLUBRIFICANTI E RISTORO.
PRECISAZIONI. RIFORMA DM 7.8.2015. RICHIESTA D'INCONTRO.**

Egregio Ministro, gentilissima Dirigente Generale,

le scriventi Federazioni, che riuniscono i Gestori dei servizi carbolubrificanti e attività accessorie affidati presso le aree di servizio autostradali, hanno appreso della pubblicazione su GU del DL n. 121, del 10 settembre 2021, con il quale, tra l'altro, vengono prorogate di due anni le "concessioni" o, in altre parole, gli affidamenti dei suddetti servizi.

Tale proroga è stata decisa *"in considerazione del calo di traffico registrato sulle autostrade italiane derivante all'emergenza epidemiologica da COVID-19 e dalle relative misure di limitazione del contagio adottate dallo Stato e dalle regioni, al fine di contenere i conseguenti effetti economici e di salvaguardare i livelli occupazionali"* (all'art. 2, comma 2).

Riservandosi ogni altra considerazione in altra occasione (ivi compresa un lista dettagliata di violazioni già denunciate inutilmente), le scriventi tengono in questa sede ad illustrare in modo analitico, per amore della sintesi, quanto segue.

- 1) La crisi conseguente alla pandemia, pur rilevante, si è tuttavia "limitata" ad enfatizzare la crisi strutturale del settore di cui qui si tratta, che, esemplificativamente, ha visto contrarsi progressivamente i volumi di vendita dei carburanti negli ultimi due lustri di circa l'80%. Le responsabilità di tale caduta verticale inarrestata, sono, ad avviso soggettivo ma motivato e documentabile delle scriventi, sono da ascrivere prima di tutto ai concessionari -a cominciare da ASPI e ANAS- che dall'epoca della cosiddetta

“privatizzazione” in avanti, hanno potuto adottare indisturbati e protetti da un mercato per sua natura “captive”, politiche tese esclusivamente a “spremere” economicamente e finanziariamente attività pure rientranti nella concessione statale e quindi soggette a limiti e tutele anche per gli utenti, che definiscono (o dovrebbero) il servizio pubblico.

- 2) La rete distributiva che fino ai primi anni del nuovo secolo era considerata dalle stesse compagnie petrolifere, il “fiore all’occhiello”, il “biglietto da visita” da presentare anche ai milioni di turisti stranieri che ogni anno varcano le frontiere con le loro auto, oggi è fatta, per un verso -non solo nella percezione della stragrande maggioranza degli utenti autostradali, abituati a tenersi cautamente alla larga dalle aree di servizio- di prezzi altissimi e fuori controllo, spesso da attrezzature fatiscenti e poco mantenute e servizi inefficienti, mentre dall’altro, alle piccole aziende di gestione, attraverso le quali viene esercitato il servizio preso in affidamento, vengono imposti contratti e condizioni economico/normative in palese contrasto con la legislazione di settore vigente. Sarà qui sufficiente accennare al fatto che, ad oggi, Kupit Italia è l’unico subconcessionario/affidatario ad essere in regola con gli Accordi collettivi dei Gestori che la legge impone. Tutti gli altri affidatari o non li hanno mai voluti negoziare, né sottoscrivere o si rifiutano di rinegoziarli da almeno un decennio, costringendo i loro Gestori a ribaltare direttamente al pubblico gli oneri che altrimenti avrebbero dovuto sostenere in proprio.
- 3) I “controllori”, in modo particolare l’Autorità Pubblica Concedente, ma anche la Politica in generale, malgrado le censure gravissime segnalate dalle reiterate relazioni della Corte dei Conti, del Consiglio di Stato e, più cautamente, persino dall’Antitrust, hanno sempre manifestato una certa disattenzione o, se si vuole, al contrario, mostrato una grande attenzione a rispettare quello che, negli anni, sembrava essere considerato un terreno che godeva di un diritto di extraterritorialità, rispetto alla legislazione nazionale. Persino quando un soprassalto di indignazione collettiva ha finalmente dovuto prendere atto delle drammatiche “inefficienze” del “sistema autostradale”, la “cittadella” dei servizi pubblici offerti in concessione (carburanti e ristorazione) all’interno della quale concessionari e affidatari hanno continuato a spartirsi un mare di denaro, non sembra essere stata oggetto di alcun tipo di controllo, né attenzione.

Tutto quanto sopra illustrato, va sottolineato a codesto Ministero come di per sé una eventuale proroga della scadenza degli affidamenti, ove confermata, offrirebbe “sostegno” solo ai concessionari ed agli affidatari che potrebbero in questo modo confermare le loro rendite, oltre il termine già previsto.

A questo proposito, è bene tornare nuovamente a sottolineare come, ad esempio, l’eventuale obiettivo di “conservare gli attuali livelli occupazionali”, non potrebbe che passare necessariamente attraverso l’esplicita proroga della validità del contratto di gestione e, con questo, dei dipendenti della gestione medesima.

Tuttavia, le scriventi Federazioni tengono a rilevare come la proroga in questione possa essere davvero giustificata sotto il profilo dell’interesse generale e collettivo, solo se il “tempo guadagnato” in questo modo fosse impiegato per riformare il settore stesso, lungo linee di intervento che consentano di recuperare indici di efficienza e standard qualitativi degni del pubblico servizio.

A questo proposito, le scriventi tornano nuovamente a sollecitare la profonda revisione del Decreto Interministeriale MIT/MISE del 7.8.2015, peraltro già in largo ritardo.

Detto Decreto è chiaramente figlio di una epoca in cui concessionari e affidatari dei servizi carbolubrificanti e, ancor di più, della ristorazione hanno regnato incontrastati: gli obiettivi in origine dichiarati -razionalizzazione della rete, ammodernamento, bandi di gara coerenti con la necessità di garantire condizioni di sostenibilità economica, standard

qualitativi, offerta di servizi e prezzi in linea con il mercato, oltre a garantire il pieno rispetto delle normative poste a tutela dei contratti dei lavoratori impiegati, fossero imprese di gestione ovvero dipendenti- sono stati fatalmente e manifestamente falliti.

Le scriventi Federazioni, in conclusione, chiedono Loro, signor Ministro e signora Dirigente Generale, di essere urgentemente ascoltate per offrire il contributo dell'unico soggetto -la categoria dei Gestori- che, a pieno titolo e in tutta coscienza, può affermare di avere contrastato, in ogni modo possibile e fin dall'origine, il "sistema" che ha portato una infrastruttura pubblica, tanto importante e strategica per il Paese, alla condizione di disastro e ingovernabilità che ora osano denunciare anche quanti sono di tale condizione pienamente responsabili.

A tale proposito, alla presente comunicazione viene allegata una documentazione che anticipa l'illustrazione della proposta complessiva di cui si fanno responsabilmente carico, in termini di sistema, le scriventi e la categoria di piccole imprese rappresentata.

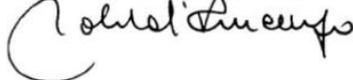
Volendo, davvero testardamente, continuare a fare fiducia al metodo del dialogo e del confronto con le Istituzioni, si confida in cortese riscontro.

Vivissime cordialità.

Il Presidente
Antonio Lucchesi



Il Presidente
Roberto Di Vincenzo



Il Presidente
Massimo Terzi



CONCESSIONI AREE DI SERVIZIO AUTOSTRADALI
RIFORMA DECRETO INTERMINISTERIALE MIT/MISE DEL 7.8.2015
PROPOSTA LINEE GUIDA

- Razionalizzare la rete di distribuzione di prodotti per autotrazione [*non più solo carburanti fossili*]
 - Chiusura programmata vendita prodotti per autotrazione sul 30% delle AdS [150 aree circa, *che continuano comunque a garantire ristorazione e presidio*] entro fine 2022
- Ridurre le emissioni di inquinanti e i consumi energetici, incrementare l'apporto di fonti rinnovabili attraverso l'offerta di nuovi prodotti per autotrazione
- Ripristinare condizioni minime sia di standard qualitativi che di diversificazione dell'offerta commerciale per tutte le attività esercitate nell'ambito della concessione autostradale, a garanzia dell'esercizio del pubblico servizio essenziale
 - Definire criteri per il concetto di "assistenza" all'utente autostradale che deve essere sempre prestata e garantita, con continuità e regolarità, a ciascun utente senza alcuna discriminazione, neanche di prezzo, anche a tutela di categorie di persone svantaggiate
 - In questo senso la distribuzione dei prodotti in autostrada può continuare ad essere distinta per modalità di vendita (servito/self service), ma non collegati a prezzi differenziati
- Stimolare nuovo interesse e conseguenti investimenti per il mercato autostradale delle aziende integrate della distribuzione dei prodotti per autotrazione
 - Introdurre obiettivi e meccanismi volti ad incentivare l'aumento dei volumi di vendita
 - Affidare piena responsabilità su politiche commerciali (prezzi compresi), le quali debbono essere facilmente confrontabili dal consumatore e potersi caratterizzare in termini di marchio (p.v. con lo stesso marchio non possono avere prezzi differenti per la vendita di un identico prodotto, almeno se posti lungo la medesima tratta autostradale)
- Contrastare comportamenti illegali
 - Affidare alle società concessionarie responsabilità di controllo e verifica su
 - provenienza, caratteristiche e qualità prodotti
 - natura e rispetto dei rapporti contrattuali di gestione, così come definiti dalle leggi di settore
 - L'esito negativo di tali controlli e verifiche comporta la revoca dell'affidamento del servizio
- Revisionare, in coerenza con gli obiettivi sopra esposti, le procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi per la distribuzione di energia per autotrazione e le relative convenzioni
 - Il punteggio che determina l'aggiudicazione dell'affidamento è funzione non più dell'offerta in termini di royalty incassate dal concessionario, ma degli impegni assunti dal concorrente in relazione agli investimenti su modernizzazione della struttura, qualità del servizio, diversificazione dei servizi, grado di competitività
 - Le royalty sui prodotti energia per autotrazione sono fisse, definite per tratta, non soggette a rilancio
 - Il rispetto delle leggi speciali del settore carburanti è requisito essenziale per l'affidamento dei servizi in concessione

LA RETE DELLE AREE AUTOSTRADALI.

una **PRIORITA'**
nella **PRIORITA'**



***486** aree di servizio

Una ogni 14,295 km.

-80% La straordinaria contrazione dei volumi di vendita al netto del "covid-19" fatto registrare dal segmento in poco più di dieci anni.

L'obiettivo minimo e del tutto ragionevole è eliminare la distribuzione carburanti (non necessariamente anche il *food*) sul 30% delle aree censite.

-100 AdS





il FALLIMENTO del DECRETO 7.8.2015

LA RETE DELLE AREE AUTOSTRADALI.

Tale chiusura, per risultare davvero efficace, deve essere accompagnata da una **profonda riforma del Decreto MIT/MISE del 2015**, che ne corregga limiti e inefficienze manifeste.

Di fatto, è **stato largamente fallito ogni obiettivo posto dal DM**: razionalizzazione; sostenibilità economica; attività collaterali al gestore; contenimento delle royalty e dei prezzi; rispetto della normativa di settore.

Di conseguenza vanno **aggiornate anche le gare e gli schemi di convenzione** per l'affidamento dei servizi, pure in coerenza con il nuovo contesto che si delinea in tema di concessioni autostradali.





1^a REVISIONE del DECRETO MIT/MISE

LA RETE DELLE AREE AUTOSTRADALI.

Ogni attività esercitata nell'ambito della concessione autostradale è assoggettata al regime di **pubblico servizio**.

Le **royalty** sono definite ab origine per tratta con criteri oggettivi (es. flussi veicolari) e non concorrono più alla formazione del punteggio di gara e all'affidamento.

Obbligo del Concessionario alla **vigilanza** su provenienza, caratteristiche e qualità dei prodotti, nonché sul rispetto della normativa di settore in materia di rapporti contrattuali con la gestione da parte dell'affidatario.

Incentivi premianti per completare l'offerta dei prodotti energia per autotrazione con elettrico, GNL, benzine e gasoli evoluti.

Il **prezzo** dei prodotti energia in autostrada è unico per marchio e in linea con i prezzi consigliati sulla rete ordinaria per gli impianti con lo stesso marchio.

I punteggi di gara valorizzano solo gli impegni volti a **modernizzare** la struttura in linea con gli obiettivi della transizione energetica, migliorare la competitività, diversificare i servizi.





Via Nazionale, 60 - 00184 ROMA
tel. 0647251
faib@confesercenti.it



Via Anzio, 24 - 00178 ROMA
tel. 0676276241/2
info@fegica.it



P.zza Belli, 2 - 00153 ROMA
tel. 065866351
anisa@confcommercio.it

