



ASSOCIAZIONE  
NAZIONALE  
IMPRESE  
SERVIZI  
AUTOSTRADALI



CONFCOMMERCIO  
IMPRESE PER L'ITALIA

**00153 ROMA**

Piazza G.G. Belli 2

Telefono: +39 06 5866351

e-mail: anisa@confcommercio.it

Presidente Nazionale **LOREO MASSIMO TERZI**

Telefono: +39 335 246647

e-mail: max@terzi.us

**Audizioni informali Commissioni riunite VIII e X - (C. 2022 -Concorrenza) martedì 8 ottobre 2024 – MEMORIA ANISA CONFCOMMERCIO**

Oggetto: **Disegno di legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023, trasmesso alla Camera e assegnato alle competenti Commissioni parlamentari il 18 settembre 2024 per l'avvio dell'iter parlamentare (AC 2022).**

*Con la presente memoria, la scrivente Associazione di rappresentanza dei gestori delle AdS della rete autostradale si sottopongono all'alta attenzione delle Commissioni VIII e X, in sede delle audizioni sul DDL annuale 2023 per il mercato e la concorrenza, le seguenti osservazioni attinenti a **DISPOSIZIONI IN MATERIA DI INFRASTRUTTURE E TRASPORTI.***

La relazione sugli artt. da 1 a 15 relativi al punto sopra citato evidenzia le seguenti disposizioni:

**Disposizioni in materia di concessioni autostradali: inquadramento generale (artt. 1-15)**

*<<l'ente concedente aggiudica le concessioni autostradali tramite ricorso a procedure di gara ad evidenza pubblica, previa pubblicazione di apposito bando di concessione (ex art. 182 del Codice dei contratti pubblici), mentre il ricorso all'affidamento diretto è limitato esclusivamente ai casi di affidamento (art. 3):*

*e) si stabilisce che ogni affidamento di concessione autostradale deve avere alla base uno schema di convenzione, i cui contenuti individuano i livelli adeguati di servizio che il concessionario deve garantire per il rispetto degli standard regolatori stabiliti dall'ART (art. 8). Le convenzioni devono definire, oltre ai livelli di servizio per la gestione e la manutenzione delle autostrade, anche le prestazioni poste a carico del concessionario con riferimento a punti di ricarica elettrica. Tali prestazioni devono essere coerenti con le disposizioni adottate dall'Autorità di regolazione dei trasporti in osservanza dei principi di cui all'art. 37, comma 2, lettere a) ed e) del D.L. 201/2011, ovvero:*

**1) garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture stradali e autostradali;**

2) definire il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi;>>

**ANISA** anzitutto evidenzia all'attenzione delle Commissioni lo stato di sofferenza del comparto in riferimento alle *performance* di vendita dei carburanti e degli altri beni maturata negli anni dal 2001 al 2022 (ultimi dati AISCAT completi sulla rete in concessione):

- diminuzione delle vendite sommate di benzina, gasolio e gpl nell'ordine del 72,57 % (di cui il 93,4 % maturato dopo il 2007);
- crollo dell'erogato medio per punto vendita nell'ordine del 71,67 % (di cui il 92,4 % maturato dopo il 2007);
- diminuzione in valore reale (ossia tenendo conto delle dinamiche dell'inflazione) di circa il 37 % delle vendite di altri beni esitati negli esercizi di vendita e somministrazione di alimenti e di bevande nella rete);
- flessione nel comparto autostradale pari a cinque volte quella riscontrata nel complesso dei consumi per autotrazione registrati nello stesso periodo (-13,96 %);
- in controtendenza, aumento del 14,6 % delle percorrenze (veicoli-km) rispetto al 2001 e sostanziale parità rispetto al 2007.

Tra i fattori della crisi del segmento distributivo autostradale, il principale è rappresentato dal **livello dei prezzi dei beni e servizi**.

Se un tanto trova parziale giustificazione in ragione dei più elevati costi di gestione per l'organizzazione di un servizio complesso ed esteso h24, **a pesare in maniera tale da distorcere i prezzi in modo tale da non essere competitivi con il resto della rete sono state le royalty che i Concessionari percepiscono sulla vendita dei carburanti e sui servizi di food&beverage** (ovvero, se si preferisce, il "*corrispettivo che il subconcessionario è tenuto a versare al concessionario*"): una interrogazione parlamentare presentata il 03.10.2018 (atto 3-00248) nell'affrontare il tema delle *royalty* stimava in **5 miliardi di euro nel periodo 2003-2017** il balzello gravante sugli acquisti in autostrada di carburanti e servizi di ristorazione; tale balzello ha subito un ridimensionamento solo in dipendenza delle riduzioni del traffico dovute alle restrizioni Covid del 2020 (peraltro compensato ai Concessionari dalle misure dei ristori disposti dalle misure governative di intervento).

Sull'argomento – come si può leggere nell'**appendice documentaria alla presente memoria** – si sono altresì più volte pronunciate sia **AGCM** che **ART**, sia pure solo per descrivere un nesso causale con la flessione delle vendite di beni e servizi.

Correttamente, le disposizioni in tema di inquadramento generale fanno riferimento ai temi di **a) il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, b) condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture stradali e autostradali**, dovendo intendere il riferimento stesso quale **esteso a tutte le tipologie di beni e servizi esitati sulla rete autostradale**.

Appare per contro di tutta evidenza che **il meccanismo delle royalty di fatto penalizza utenti ed imprese che accedono/operano alla/nella rete delle AdS, costituendo di fatto una pesante alterazione dei prezzi** – oltre il ragionevole aggravio dei costi di gestione di un servizio più esteso di quello della rete stradale – **rispetto a quelli correnti all'esterno, con un tanto discriminando queste utenze e sovrapponendosi al costo del pedaggio ordinariamente corrisposto**.

**Sia la necessità di riconferire competitività al comparto, che di moderare l'oggettiva anomalia discriminante per il consumatore dovrebbero suggerire – stante altresì il mancato indirizzo di procedere ad una razionalizzazione “dall'alto” della rete sul sedime autostradale – ANISA ha più volte sostenuto di procedere ad una sospensione (con relativa modificazione delle disposizioni che ne regolano il regime) dell'applicazione delle royalty, finalizzata ad una fase transitoria di almeno tre anni, funzionale a valutare gli effetti sulla competitività del comparto, ritenendo che in assenza di siffatto intervento le *performances* economiche siano destinate a peggiorare irreversibilmente.**

**ANISA** ritiene di esporre una ulteriore segnalazione, attinente **modalità dei bandi per tratta**, al fine di poter continuare a garantire la concorrenza tra i subconcessionari.

**Indire bandi complessivi che riguardino una intera tratta** – pur dovendosi tenere conto delle economicità derivanti dalle gestioni accumulate di punti vendita vicini – **può determinare fenomeni di “monopolio” di tratta da parte di un unico subconcessionario**, fenomeno ancor più significativo maggiore è la lunghezza della tratta (alla quale si associa un maggiore volume di traffico e di utenze).

Con osservanza

Il Presidente

**LOREO MASSIMO TERZI**

08.10.2024

## APPENDICE DOCUMENTARIA

### PRONUNCIAMENTI AGCM

#### IC54 - I PREZZI DEI CARBURANTI PER AUTOTRAZIONE: DINAMICHE CONCORRENZIALI DALL'ESTRAZIONE ALLA DISTRIBUZIONE

Provvedimento n. 30668

#### DOCUMENTO ESTESO

##### <<VI.6 La rete autostradale

**243.** Per ottenere l'affidamento della sub-concessione gli operatori sono tenuti al pagamento di corrispettivi (c.d. *royalty*), che costituiscono una componente di costo significativa, assente nel caso della rete stradale. Le *royalty* complessive relative al totale delle concessioni in essere ammontano a oltre 200 milioni di euro, con una variabilità anche elevata dell'incidenza di tale voce sulle vendite. Al proposito, nella già citata delibera **1/2023 l'ART ha sottolineato che queste costituiscono un costo per i sub-concessionari che "se troppo gravoso, può comprometterne l'equilibrio economico-finanziario e/o innescare un processo di progressivo decadimento della qualità del servizio, e dell'efficienza della rete in generale"**.

**244.** In particolare, in corrispondenza dalla tornata di gare del 2007/08, il valore delle *royalties* pagate dalle *sub-concessionarie* è stato particolarmente elevato e parametrato a volumi di traffico di gran lunga superiori a quelli realizzati successivamente; ciò può avere determinato un progressivo aumento dei prezzi e una conseguente ulteriore contrazione dei consumi.

**245.** Il valore delle *royalty*, dunque, è un elemento da tenere in considerazione ai fini della sostenibilità economica della gestione delle aree di servizio, oltre che degli effetti finali sui prezzi dei carburanti. Ciò anche alla luce della più marcata riduzione dei consumi di carburanti osservata in autostrada rispetto alla rete ordinaria (v. *supra*, paragrafo VI.2). Detta riduzione ha peraltro contribuito, nonostante i piani di ristrutturazione della rete autostradale, alla sostanziale riduzione dell'erogato medio per area di servizio verificatasi nel corso degli anni.

**246.** Nello stesso periodo anche il volume d'affari per punto vendita delle attività *non oil* ha mostrato una tendenza alla riduzione, seppure complessivamente meno accentuata (con l'eccezione del periodo pandemico).

#### IC54 - I PREZZI DEI CARBURANTI PER AUTOTRAZIONE: DINAMICHE CONCORRENZIALI DALL'ESTRAZIONE ALLA DISTRIBUZIONE

Provvedimento n. 30668

#### SINTESI

La dinamica descritta si è riprodotta sia sulla rete di distribuzione ordinaria che su quella autostradale, dove i prezzi al consumo risultano sistematicamente più elevati. All'origine di tale divario paiono concorrere diversi fattori, tra cui la marcata riduzione dei consumi di carburante e i maggiori costi operativi associati alla gestione dei punti vendita autostradali – costi a cui contribuiscono gli obblighi di servizio connessi a tale attività e un livello delle *royalty* sempre più slegato dalle dinamiche della domanda.>>

**PRONUNCIAMENTI ART  
DELIBERA 1/2023 ED ALLEGATI**

<<Il “*corrispettivo*” costituisce il canone di subconcessione. Nella sua determinazione si deve considerare che esso rappresenta un costo per i Subconcessionari e, se troppo gravoso, può comprometterne l’equilibrio economico-finanziario e/o innescare un processo di progressivo decadimento della qualità del servizio, e dell’efficienza della rete in generale.

I prezzi dei servizi disponibili nelle aree di servizio autostradali sono maggiori di quelli che l’utente troverebbe fuori dall’autostrada. Tra l’altro, questa maggiorazione è tra i motivi che hanno determinato una riduzione della quantità di carburanti erogata lungo la rete autostradale nel corso degli anni. Peraltro, un prezzo eccessivamente gravoso incide negativamente sull’utenza autostradale che, per necessità o comodità, sceglie di soddisfare le proprie esigenze sullo stesso sedime autostradale nel corso del viaggio.

Con riferimento alla criticità rappresentata da elevati canoni di subconcessione, in particolare per le attività “*oil*”, si segnalano le valutazioni dell’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato: *«A determinare una riduzione così importante dei volumi di carburante venduti sulla rete autostradale (rispetto ad una riduzione consistente ma minore dei volumi di traffico) hanno contribuito sia motivi congiunturali, dovuti all’attuale fase di profonda crisi economica, sia una serie di motivi strutturali di lungo periodo, in particolare connessi alla riduzione dei consumi medi del parco autovetture circolante ed alle dinamiche concorrenziali che interessano il settore della distribuzione carburanti su rete ordinaria (ad es. sviluppo impianti no logo e della GDO). Da ultimo, un effetto lo ha avuto anche il valore estremamente elevato delle royalties pagate dalle società sub-concessionarie alle concessionarie autostradali a seguito dell’ultima tornata di gare (svoltasi tra il 2007 ed il 2008); questi canoni di sub-concessione, già di per sé molti alti, sono sostanzialmente parametrati a volumi di traffico superiori di oltre il 40% ai volumi attuali. Questa situazione ha messo in crisi moltissime gestioni di stazioni di servizio autostradale ed ha determinato progressivamente l’emergere di prezzi sempre più alti rispetto a quelli sulla rete ordinaria con l’effetto perverso di scoraggiare ulteriormente i consumi»* (Segnalazione AGCM, 2014, AS1132 – AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI DISTRIBUZIONE DI CARBOLUBRIFICANTI E DELLE ATTIVITÀ COMMERCIALI E RISTORATIVE NELLE AREE DI SERVIZIO AUTOSTRADALI.

Secondo quanto emerge da un’analisi di settore, su dati AISCAT, mentre nel 2001 l’erogato di benzina e gasolio su rete autostradale rappresentava il 9,28% del totale, nel 2021 il dato crolla al 2,71%; nello stesso arco temporale, l’erogato medio per AdS passa da 10,223 mln litri a 2,647 mln litri, registrando una diminuzione del 74% circa (fonte: ANISA, 2022, *Report autostrade rete in concessione: 2001-2021*).>>