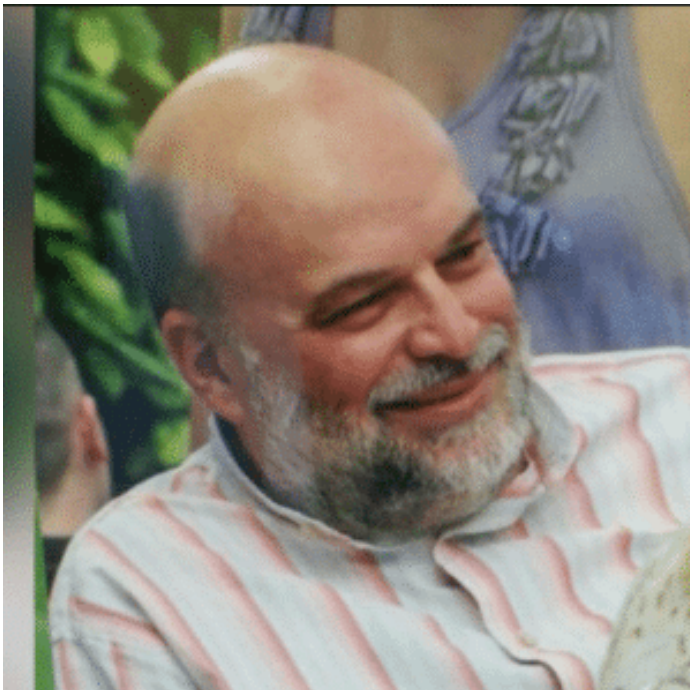


LETTERA APERTA DEL PRESIDENTE ANISA, MASSIMO TERZI



Questa è la realtà che riguarda i “benzinai” dell’autostrada, in un sistema in cui la concessione è stata una man bassa per tutti, che ha sempre pagato Pantalone (l’utente), una realtà ora esplosa per questa drammatica emergenza, che per non veder la quale i maggiori beneficiari di tutti codesti fatti e misfatti girano la testa dall’altra parte.

IN QUESTO NUMERO

GESTORI AUTOSTRADA: ADESIONE AL MECCANISMO DI TURNAZIONE ADS

Comunicazione a mezzo email Prot. 58/2020
Roma, 15 aprile 2020
Egr. On.le PAOLA DE MICHELI Ministro Infrastrutture e trasporti e, ...

AUTOSTRADA: CONCESSIONARI TRACCHEGGIANO, COMPAGNIE INTERVENGONO

Dopo la conference call del 30 marzo, coordinata dal Ministro Patuanelli – seguita alla denuncia da parte delle Organizzazioni di...

FIGISC ANISA NEWS 03/2020

SOMMARIO

> LETTERA APERTA DEL PRESIDENTE ANISA, MASSIMO TERZI

19 Aprile 2020

> GESTORI AUTOSTRADA: ADESIONE AL MECCANISMO DI TURNAZIONE ADS

19 Aprile 2020

> AUTOSTRADA: CONCESSIONARI TRACCHEGGIANO, COMPAGNIE INTERVENGONO

19 Aprile 2020

> VENDITE: LA CRISI PANDEMIA NELLA CRISI CHE PERDURA DA ANNI

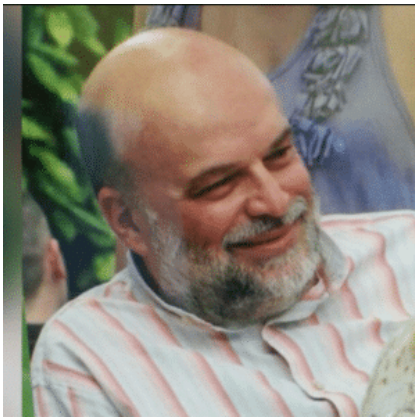
19 Aprile 2020

> RETE IN CONCESSIONE: SALGONO PEDAGGI, SI ACCUMULANO ROYALTY, TUTTO IL RESTO CROLLA

19 Aprile 2020

LETTERA APERTA DEL PRESIDENTE ANISA, MASSIMO TERZI

— 19 Aprile 2020



A seguito di una comunicazione inviata da ANAS ed avente come oggetto gli obblighi da seguire e le misure da adottare in relazione alla situazione emergenziale esistente (comunicazione consultabile e scaricabile in formato PDF cliccando col mouse sul titolo seguente),

LETTERA ANAS

il **Presidente Nazionale ANISA CONFCOMMERCIO, MASSIMO TERZI**, ha inviato alla stampa di settore la lettera aperta che di seguito pubblichiamo:

“La lettera di ANAS del 14 aprile ben fa il paio con quella di AISCAT del 2 aprile (e nel frattempo sono trascorsi altri dodici giorni di agonia per le gestioni autostradali) nel riprodurre una condotta a dir poco inerziale ed assolutamente non all'altezza della situazione di emergenza del comparto.

Come nulla fosse accaduto, ciò che ANAS (ente di diretta emanazione statale) sostanzialmente dice è che a) il servizio deve essere assolutamente garantito, b) le aziende si arrangino a ritardarsi rispetto al crollo delle vendite, e, c) se c'è un problema dei mancati introiti, al più si possono solo dilazionare per il momento alcune royalty (chiamiamole più correttamente rendite di posizione) che dovranno comunque essere corrisposte subito dopo la fine della tempesta. Inoltre, in uno slancio ecumenico, ANAS “confida” che tali misure, adottate “in via straordinaria e limitatamente al periodo di vigenza dello stato di emergenza” possano “essere estese

anche a beneficio”... dei benzinai dell'autostrada, ultimo anello della filiera, ossia quelle piccole imprese che non hanno alcuna capitalizzazione, che gestiscono non un sistema articolato, ma un unico punto vendita, e che dipendono al 100 % per poter continuare ad operare dallo stretto circuito della liquidità, che, ove interrotto come ora, porta diritto al default.

E se questa è ANAS, si è già ampiamente stigmatizzato l'atteggiamento dei Concessionari delle tratte che, nonostante affermazioni di generica disponibilità, e mentre è evidente il crollo verticale del comparto, proseguono comunque una tattica dilatoria e bizantina per non mettere risorse di alcun tipo a disposizione, quegli stessi soggetti che tuttavia percepiscono pesantissime royalty sulle attività di vendita di carburanti e di altri beni e servizi svolte sulla rete autostradale.

Alcune cose sul sistema autostradale vanno dette senza tanti peli sulla lingua, anche perché non si tratta solo di quanto sta accadendo in questa drammatica congiuntura – e che, anzi, da questa situazione vengono emblematicamente enfatizzate -, ma di qualcosa che ha già portato ad una progressiva marginalizzazione del comparto. Non solo le condizioni di concessione vigenti affidano a privati un bene pubblico con indici di remunerazione del capitale di assoluta rilevanza ed eccezionalità in un mercato già “protetto”, non solo i pedaggi percepiti dai Concessionari sono aumentati, dalla privatizzazione, di tre volte il tasso di inflazione (nel 2001 la spesa complessiva degli utenti dell'autostrada in rete era costituita per il 47 % da pedaggi ed ora arriva al 75 %), ma, oltre a tutto ciò, e secondo stime prudenziali, dalla privatizzazione ad ora l'ammontare delle royalty (rendite di sedime) percepite dai Concessionari sulle vendite di carburanti e beni e servizi diversi ammonterebbe cumulativamente a circa 5,3 miliardi di euro (e che, per inciso, ad esempio sui carburanti, valgono pro-litro ben più di quanto non venga riconosciuto al benzinai che gestisce il punto vendita). Tutto questo con il “timbro” dello Stato sugli atti di concessione e sui piani economico-finanziari e financo con la sua compartecipazione al meccanismo delle rendite.

Fattori tutti della progressiva marginalizzazione delle attività di servizi della rete autostradale: se fai costare

progressivamente sempre più all'utente beni e servizi che costano meno fuori dalla rete – per accedere alla quale fai pagare già un pedaggio sempre crescente – l'utente non compra e non spende, prova ne sia che le vendite di carburanti erano scese (da ben prima del COVID-19) del 65 % e la spesa per servizi di somministrazione ed altri beni era diminuita del 30 % rispetto al volume del traffico e dell'inflazione. Senza contare che tutto ciò determina comunque una alterazione del mercato, delle condizioni dell'esercizio di impresa e del principio costituzionale di accesso minimo uniforme a beni e servizi per il cittadino.

Si aggiunga a ciò che questo meccanismo ha influenzato, in maniera più o meno spregiudicata, anche le politiche di prezzo dei subconcessionari (le compagnie petrolifere, ecc.) che hanno alimentato un differenziale crescente con i prezzi della rete ordinaria e tra le modalità di servizio: un disastro annunciato e pagato ancora una volta in pieno dai gestori, dall'ultimo anello, che ora è ulteriormente sacrificato dalla crisi indotta dalle limitazioni alla mobilità di persone e aziende. Gestori che, va pur detto infine anche questo senza giri di parole, non sono in condizioni, per effetto dei rapporti contrattuali duramente vincolanti in materia di fornitura e prezzi, di avere alcuna autonomia, e che, alla fine di un esercizio annuale, già in condizioni "normali", sono costretti a "mendicare" dalle compagnie, che sono proprietarie degli

impianti e fornitori in esclusiva, limitati sostegni per non sballare del tutto il conto economico. Gestori che ora in queste settimane di assoluta "anormalità", con la liquidità finita e la chiusura delle linee di credito, sono ancora una volta costretti a dipendere dalla maggiore o minore magnanimità delle medesime compagnie (che, almeno, in parte si sono dichiarate ad intervenire) non per guadagnare, non per salvare il conto economico, ma solo per riuscire almeno a tenere aperto il punto vendita.

Questa è la realtà che riguarda i "benzinai" dell'autostrada, in un sistema in cui la concessione è stata una man bassa per tutti, che ha sempre pagato Pantalone (l'utente), una realtà ora esplosa per questa drammatica emergenza, che per non veder la quale i maggiori beneficiari di tutti codesti fatti e misfatti girano la testa dall'altra parte."

GESTORI AUTOSTRADA: ADESIONE AL MECCANISMO DI TURNAZIONE ADS

— 19 Aprile 2020



Comunicazione a mezzo email

Prot. 58/2020 Roma, 15 aprile 2020

Egr. On.le PAOLA DE MICHELI

Ministro Infrastrutture e trasporti

e, p.c. Egr. dott. Felice Morisco

D.G. Sorveglianza Concessioni MIT

Egr. On.le STEFANO PATUANELLI

Ministro Sviluppo Economico

e, p.c. Egr. Ing. Giorgio Sorial

Vice Capo di Gabinetto MiSE

e, p.c. Gent.ma dott.ssa Sara Romano

D.G. infrastrutture sicurezza sistemi energetici MiSE

e, p.c.

UNIONE PETROLIFERA

AISCAT

ANAS

Loro Sedi

Oggetto:

EMERGENZA SANITARIA COVID-19.

DISTRIBUZIONE CARBURANTI IN AUTOSTRADA.

Egredi Ministri, egredi Signori,

le scriventi Federazioni intendono far riferimento al tema della “**turnazione**” del servizio per le Aree autostradali.

In linea con quanto manifestato dall’**Unione Petrolifera** con la comunicazione del 6 aprile scorso (*allegato in formato PDF disponibile cliccando con il mouse su titolo sotto il capoverso corrente*), le scriventi aderiscono all’invito precisando che, per i Gestori – nel caso si proceda ad effettuare una turnazione suddivisa in tre “*turni settimanali*”-, rimane l’**obbligo di assicurare l’apertura degli impianti durante il turno assegnato e la facoltà di chiusura nel corso nei due turni nei quali sarebbe prevista la chiusura.**

Lettera UP Ministri turnazione AdS autostrada

Ciò consentirebbe una migliore programmazione delle attività ed un accesso agli “*ammortizzatori sociali approvati dal Governo*” in funzione delle peculiarità dell’Area di Servizio.

Le scriventi, infine, colgono l’occasione per sollecitare i Ministri in indirizzo a mettere in atto le proposte avanzate negli incontri precedenti relativamente ai contributi figurativi a favore dei lavoratori delle aree di servizio che, non effettuando la chiusura, non possono usufruire degli ammortizzatori sociali ed a verificare che le incombenze assunte da tutti i soggetti presenti al tavolo di lavoro – a partire dall’**Agenzia delle Entrate**, da **AISCAT** e da **ANAS** – producendo i risultati che erano stati auspicati.

Le scriventi Federazioni rimangono in attesa di un urgente cenno di riscontro.

FAIB/FAIB AUTOSTRADALE – FEGICA – FIGISC/ANISA

AUTOSTRADA: CONCESSIONARI TRACCHEGGIANO, COMPAGNIE INTERVENGONO

— 19 Aprile 2020



Dopo la *conference call* del 30 marzo, coordinata dal Ministro Patuanelli – seguita alla denuncia da parte delle Organizzazioni di categoria della impossibilità “*tecnica*” di tenere aperti gli impianti a partire dalla rete autostradale (scambiata, peraltro, come proclamazione di “*sciopero*”) -, nella quale i soggetti del comparto autostradale (quindi non solo il Governo, ma anche i Concessionari e le Compagnie Petrolifere) avevano assunto generici impegni ad intervenire, diversi sono stati gli atteggiamenti conseguenti agli impegni assunti. Sostanzialmente dilatorio e capzioso l’atteggiamento dei Concessionari, la cui disponibilità non era stata declinata in termini economici di alcun tipo e rimandava ad una “*contrattazione individuale*” con le aziende sub concessionarie di assoluta indeterminazione (si veda [l’allegata comunicazione del 2 aprile](#), disponibile in formato PDF cliccando col mouse sul titolo sottostante).

Lettera AISCAT

Tale atteggiamento determinava una dura reazione di censura di FAIB, FEGICA e FIGISC/ANISA che indirizzavano ai giornali una lettera aperta di denuncia (si veda [l’allegata lettera aperta del 10 aprile](#), disponibile in formato PDF cliccando col mouse sul titolo alla fine del presente capoverso) nei confronti dei Concessionari, puntando soprattutto ad evidenziare il contrasto tra l’assenza di misure di solidarietà e sostegno e la percezione di cospicue *royalty* sulle vendite di carburanti ed altri beni e servizi (un tema su cui ANISA sta insistendo, spesso da sola, da anni).

LETTERA APERTA AI QUOTIDIANI DEL SETTORE 10.04.2020

Si concretava nel frattempo un canale di trattativa diretta con alcune aziende petrolifere per la adozione di misure di intervento economico concreto a sostegno delle gestioni delle AdS, come messo in evidenza dal seguente comunicato stampa emanato alla vigilia delle festività pasquali (11.04.2020):

COMUNICATO STAMPA FAIB FEGICA ANISA

AUTOSTRADE: MENTRE I CONCESSIONARI CONTINUANO IRRESPONSABILMENTE A FAR FINTA DI NULLA, UNA PARTE IMPORTANTE DELL’INDUSTRIA PETROLIFERA METTE A DISPOSIZIONE CONCRETI ED IMMEDIATI PROVVEDIMENTI A SOSTEGNO DELLA LIQUIDITÀ DEI GESTORI PER POTER ALMENO CONTINUARE AD ASSICURARE IL SERVIZIO DI DISTRIBUZIONE

A causa del blocco alla mobilità ed alla produzione, imposto dal *lockdown* emergenziale, che ha pressoché azzerato i consumi di carburante e che è destinato a protrarsi ancora per settimane, si fa sempre più drammatica la situazione economica dei gestori delle aree di servizio autostradali per l’esaurimento della liquidità e dei canali di credito, e **si rischia ogni giorno che passa la chiusura progressiva degli impianti ed il fallimento di centinaia di piccole imprese di gestione**: situazione denunciata sin dall’inizio di marzo e che ha portato – dopo diverse settimane di inerzia totale dei soggetti responsabili del comparto – alla apertura di un tavolo interministeriale coordinato dal MiSE, che tuttavia non ha prodotto ancora interventi risolutivi.

Spicca in questa crisi, l’atteggiamento irresponsabilmente dilatorio dei Concessionari delle tratte, che tuttavia percepiscono pesantissime *royalty* di posizione sulle attività di vendita di carburanti e di altri beni e servizi svolte sulla rete autostradale (*royalty* che sono, peraltro, causa importante di una pesantissima perdita di competitività del comparto che si protrae da anni), **i quali**, affermata a parole una tanto generica quanto gratuita disponibilità ad intervenire, **perseguono di fatto una condotta dilatoria e bizantina per non mettere a disposizione risorse di alcun tipo**, per di più

continuando pervicacemente a pretendere il mantenimento dello *standard* di servizi tipico di una situazione “*normale*”.

Per contro a questo tipo di condotta, dopo un incerto avvio, **una parte significativa dell'industria petrolifera presente sulla rete autostradale** (ENI, Kuwait Italiana e Tamoil, aderenti ad Unione Petrolifera, ed Italiana Petroli), **ha deciso** di rompere gli indugi e, rispetto al rischio di chiusura immediata degli impianti, **di intervenire con misure reali e tempestive di sostegno economico, che, se ancora non sono certo risolutive della profonda crisi delle gestioni autostradali, costituiscono il primo mattone del pacchetto delle misure necessarie a sostenerle nella fase emergenziale, e rappresentano anche un evidente segnale di discontinuità**

rispetto all'inerzia strumentale sia dei Concessionari sia di altre aziende presenti nella rete distributiva autostradale, che non hanno più alibi per non intervenire.

VENDITE: LA CRISI PANDEMIA NELLA CRISI CHE PERDURA DA ANNI

— 19 Aprile 2020



Il crollo delle vendite in autostrada, dovuto alle limitazioni della mobilità di persone e di attività economiche iniziate nelle “zone rosse” del nord Italia industriale ancora a febbraio e proseguite in crescendo fino a mettere in *lockdown* l'intera penisola, ha ormai toccato nelle ultime settimane punte dell'85-90 %.

Una crisi drammatica che colpisce un comparto già duramente provato da anni di progressiva erosione delle vendite – sulle cui concause già fanno ampia luce gli altri articoli pubblicati nel presente numero di **Figisc Anisa News**, numero speciale dedicato alle autostrade – che i dati di lungo periodo mettono in palmare evidenza.

LE VENDITE DI BENZINA E GASOLIO IN AUTOSTRADA

Anno	Benzina	Gasolio	Somma
1979	1.153,3	1.526,3	2.679,6
1989	1.166,3	2.260,9	3.427,1
1999	1.982,0	2.312,8	4.294,8
2009	752,6	2.584,1	3.336,7
2010	679,5	2.519,9	3.199,3
2011	598,0	2.300,7	2.898,8
2012	426,3	1.792,5	2.218,8
2013	380,5	1.603,2	1.983,7
2014	338,0	1.446,8	1.784,9
2015	314,6	1.335,4	1.650,0
2016	298,9	1.253,1	1.552,1
2017	273,3	1.154,5	1.427,8
2018	249,5	1.087,3	1.336,8
2019	248,5	1.008,3	1.256,8

MILIONI DI LITRI

Secondo i dati ufficiali del MiSE, pubblicati da un paio di settimane, relativi alle **vendite definitive in rete autostradale di benzina e gasolio**, infatti, i risultati dell'esercizio 2019 sono in calo rispetto al 2018 del 5,98 %.



Si tratta del **sedicesimo dato consecutivo sempre in decremento dal 2003**, e, traguardando indietro nel tempo – fino a quando almeno il MiSE ha dati disponibili sulle vendite – del **peggior risultato in assoluto, persino inferiore del 53,10 % a quarant'anni fa, ossia all'anno 1979** (il primo della serie di statistiche MiSE, allorché le vendite si attestavano su 2,680 miliardi di litri, ossia 1,423 miliardi di litri più di 1,257 del 2019).

La **flessione è di 63,33 punti percentuali sul 1989** (trent'anni or sono si vendevano 3,427 miliardi di litri, ovvero 2,170 in più), di **70,74 punti percentuali sul 1999** (vent'anni fa le vendite erano pari a 4,295 miliardi di litri, 3,038 miliardi in più) e di **62,33 punti percentuali sul 2009** (dieci anni or sono le vendite si attestavano su 3,337 miliardi di litri, ossia 2,080 in più): un tracollo inarrestabile.

In relazione ai prodotti, la **benzina** – ovviamente – **perde 78,46 punti percentuali sul 1979 e 904,8 milioni di litri, 78,70 punti e 917,8 milioni di litri sul 1989, 87,46 punti e 1.733,5 milioni di litri sul 1999, 66,99 punti e 504,2 milioni di litri sul 2009 e solo 0,41 punti percentuali e 1,0 milioni di litri sul 2018.**

Sempre in relazione ai prodotti, per il **gasolio** si evidenzia un **decremento del 33,94 % sul 1979 e di 517,9 milioni di litri, del 55,40 % e di 1.252,5 milioni di litri sul 1989, del 56,40 % e di 1.304,4 milioni di litri sul 1999, del 60,98 % e di 1.575,7 milioni di litri sul 2009, e persino sul 2018 il calo è del 7,26 % e di 78,9 milioni di litri.**

Con tali numeri, la stima delle **vendite medie per singolo impianto** (pur nel limite di fondo della “*media del pollo*”) evidenzia un valore di **6,0 milioni di litri/punto vendita nel 1979, di 7,7 nel 1989, con un picco di 9,1 milioni nel 1999, per poi andare a calare a 7,2 nel 2009 ed a crollare a 3,1 milioni di litri/punto vendita nel 2019.**

VARIAZIONI % DEL 2019 SUGLI ANNI PRECEDENTI

Confronto	Benzina	Gasolio	Somma
2019 VS/ 1979	-78,46%	-33,94%	-53,10%
2019 VS/ 1989	-78,70%	-55,40%	-63,33%
2019 VS/ 1999	-87,46%	-56,40%	-70,74%
2019 VS/ 2009	-66,99%	-60,98%	-62,33%
2019 VS/ 2018	-0,41%	-7,26%	-5,98%

VARIAZIONE % DEL 2019 SUGLI ANNI PRECEDENTI

RETE IN CONCESSIONE: SALGONO PEDAGGI, SI ACCUMULANO ROYALTY, TUTTO IL RESTO CROLLA

— 19 Aprile 2020



ANISA CONFCOMMERCIO ha pubblicato qualche tempo fa (e continuerà possibilmente a farlo con cadenza annuale) un *Report autostrade rete in concessione*, aggiornato sui dati pubblicati da AISCAT ed altre fonti per l'intero esercizio 2018; per il 2019, purtroppo, bisognerà attendere la prossima estate per accedere ai dati definitivi di quell'esercizio, ma il relativo anacronismo del *Report* non inficia affatto il senso generale del quadro del comparto, né le sue componenti essenziali, quale ampiamente delineato ben prima della attuale drammatica congiuntura connessa alla pandemia coronavirus.

Ed è infatti proprio per evidenziare che la crisi del comparto non è affatto frutto della attuale emergenza – se non in senso stretto negli ultimi due mesi –, quanto di un PERCORSO di CONDOTTE SPECULATIVE E DI POLITICHE COMMERCIALI ERRATE CHE NE HANNO DETERMINATO LA PROGRESSIVA marginalizzazione, che esso viene riproposto in questo numero.

Il *Report* ha preso in esame tutta una serie di grandezze indicative della performance della rete autostradale in concessione, ossia i volumi di vendita dei principali carburanti (benzina, gasolio e gpl); l'evoluzione della rete delle aree di servizio ed erogati medi per punti vendita carburanti; l'evoluzione delle vendite di beni diversi dai carburanti ed offerta di punti di servizio *food & beverage*; l'evoluzione del traffico, o, più precisamente, delle percorrenze chilometriche per classi di veicoli sulla rete (leggeri, pesanti, totali); l'evoluzione dell'ammontare dei pedaggi; la stima delle dinamiche evolutive della spesa complessiva degli utenti per

acquisti di carburanti, di altri generi e per pedaggi; la stima delle vendite di carburante per chilometri di percorrenza dei veicoli sulla rete; il confronto dei prezzi dei carburanti sulla rete autostradale con quelli della rete in generale e le relazioni con la dinamica delle vendite; la valutazione dello scostamento tra le dinamiche di vendita della rete autostradale e le vendite di rete ordinaria e le vendite in generale, ed infine l'**approfondimento** (per un periodo di studio più ristretto, dal 2011 al 2018) **dell'incidenza delle royalty in un campione significativo della rete autostradale in concessione.**

Perché la focalizzazione sulla rete autostradale in concessione? Perché tale rete (che costituisce un campione di tutta la rete autostradale assai significativo, pari, cioè, ad oltre l'86 % della rete ed a oltre il 91 % delle aree di servizio) trova la sua motivazione in alcuni fatti oggettivi: diventa, infatti, sempre meno sufficiente il dato delle vendite rete segmento autostradale diffuso dal MiSE, in dipendenza della progressiva osmosi tra vendite in rete e vendite in extrarete, la cui classificazione non rende distinguibili i volumi venduti in extrarete che rifluiscono sulla rete (aspetto che se vale in generale su tutta la rete, acquista significatività anche su quella autostradale in dipendenza dei *new comers* operanti con le assegnazioni successive alla definizione del piano di razionalizzazione della rete), cui si aggiunge il fatto che le statistiche MiSE non distinguono per il prodotto gpl i volumi venduti in rete ordinaria da quelli in rete autostradale, dati che, per contro, è possibile reperire dalle statistiche di fine esercizio di AISCAT, che tratta con precisione dei servizi (in offerta di punti vendita, volumi e valori) all'utenza. Ragioni più che sufficienti per preferire un esame più dettagliato, sia pure limitato ad un campione ampiamente rappresentativo (la rete in regime di concessione), che uno meno preciso sulla totalità della rete autostradale.

I dati emersi dall'aggiornamento confermano pressoché integralmente le analisi già sviluppate in precedenza, rispetto alle quali confermano le tendenze ampiamente note (pur evidenziandosi sporadici rallentamenti dei fenomeni più negativi), di cui sintetizziamo:

– la **continua perdita in volume di vendite di carburanti** (-65,67 % sul 2001, - 59,63 % sul 2007, -35,87 % sul 2012 e -4,25 % sul 2017);

– la **corrispondente flessione dell'erogato medio della rete dei punti vendita** (-66,98 % sul 2001, -61,06 sul 2007, -32,61 sul 2012 e -0,54 % sul 2017) che nell'intero periodo di studio crolla da 9,8 a 3,2 milioni di litri per punto vendita;

– la **palese anomalia che evidenzia nella rete autostradale in concessione rispetto al 2001 una flessione quadrupla rispetto alle dinamiche delle vendite complessive (rete ed extrarete) nel medesimo intervallo temporale** (-65,67 % vs/ -14,25 %);

– la **flessione in valore delle vendite di altri generi** (+6,34 % sul 2001, ma -16,19 % sul 2007. -6,63 % sul 2012 e -0,29 % sul 2017, ma che, **rapportate ad una aspettativa di spesa in base alle variabili del tasso cumulato di inflazione e del tasso di variazione del traffico**, evidenzia, ad esempio, per il 2018 un gap di 32 punti percentuali in meno);

– l'**incremento dei pedaggi** (+100,96 % sul 2001, dato pari a **3,6 volte il tasso di inflazione cumulato**, +47,60 % sul 2007, +27,20 % sul 2012 e +3,23 % sul 2017);

– l'**incidenza di royalty che si mantengono elevate per unità di prodotto e/o di spesa** (nel 2018 pari a circa il 9 % della spesa totale degli utenti stimata per acquisti di carburanti ed altri generi), nonostante tendano per la parte variabile ad

adeguarsi alla dinamica delle vendite, ma che comunque **raggiungono il volume di circa 250 milioni di euro nell'esercizio** [da aggiungersi alla stima di ben 5,0 miliardi di euro per il periodo 2003-2017, quale evidenziata nell'interrogazione parlamentare del 3 ottobre 2018 Atto Senato 3-00248 (consultabile e scaricabile in formato PDF cliccando col *mouse* sul titolo sottostante)];

Atto Senato 3_00248 03.10.2018

– la **persistenza** – seppure con una attenuazione nell'ultimo biennio – di **forti gap concorrenziali del prezzo dei carburanti rispetto alle politiche commerciali della rete ordinaria**;

– il **progressivo incremento, per contro, delle percorrenze veicoli-km** (+18,92 % sul 2001, +5,21 % sul 2007, +13,81 % sul 2012 e +3,75 % sul 2017), **dato che va raffrontato criticamente con la performance negativa delle vendite**.

I dati esposti nel **Report** (consultabile e scaricabile in formato PDF cliccando con il *mouse* sul titolo sotto riportato) sono riferiti (tranne nel caso specifico del campione trattato nel capitolo relativo alle *royalty*) all'intera rete in concessione, senza specificazioni relative alle singole tratte, che saranno invece oggetto di una Sezione specifica che uscirà con il *Report* per il 2019.

Report_autostrade_rete_in_concessione_2001_2018_parte_prima