

Comunicazione mezzo PEC
Prot. 87/PEC/2018

Roma, 4 settembre 2018

On.le Luigi Di Maio

Vice Presidente del Consiglio dei Ministri e
Ministro del lavoro e dello sviluppo Economico

On.le Danilo Toninelli

Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture

Loro sedi

Oggetto: Concessioni Autostradali: affidamenti servizi di distribuzione carburanti- Richiesta di incontro

Egregio Vice Presidente del Consiglio. Egregio Ministro,

le scriventi Federazioni che rappresentano i Gestori degli impianti di distribuzione carburanti, collocati sulle viabilità autostradale, intendono porre alla loro attenzione alcune problematiche legate alla gestione "privatistica" -anziché pubblicistica- del sistema concessorio in uso sulle autostrade -drammaticamente assunto agli onori della cronaca, dopo la tragedia di Genova: nel sistema pubblicistico prima vengono gli interessi dei cittadini; in quello privatistico, quello del profitto dei (sub)concessionari.

Tale considerazione introduttiva trae origine dalla mancata realizzazione di quel piano di "ristrutturazione della rete autostradale" che avrebbe dovuto ridurre la ridondanza dell'offerta -con la chiusura di almeno 70 Aree di Servizio- migliorando la qualità dell'offerta e del servizio e determinando le condizioni per una diminuzione del prezzo al pubblico che -ancora oggi- lungo tale viabilità è maggiore di quello rilevabile sulla viabilità ordinaria.

La rete di distribuzione sulle autostrade, sconta il limite di un impianto ogni 20/25 Km. contro i 40/80 rilevabile in ogni altro stato europeo: il risultato sono maggiori costi di sistema che finiscono, sistematicamente, nelle casse dei (sub) concessionari senza che ciò garantisca agli utenti servizi di qualità (per giunta a prezzi stratosferici) e senza consentire ai Gestori la possibilità di "fare bilancio".

I Gestori, infatti, sono costretti fra royalties alte (60/100 €/Klt.), prezzi alti e contrattazione bloccata -in alcuni casi da oltre 10 anni. Non deve quindi stupire che, in meno di 10 anni, l'erogato della rete autostradale sia sceso del 64% (da 4,3 mld di litri a 1,7 mld di litri).

A nulla è servito che la stessa proroga di circa un anno, concessa dall'Antitrust al momento della cadenza degli Affidamenti precedenti per l'indizione di nuove gare, fosse legata alla sola condizione che la rete autostradale si ristrutturasse: niente è stato fatto. Anzi sono già programmate nuove aperture. Le "raccomandazioni" dell'Agcm non hanno avuto alcun impatto sul prosieguo della procedura di Affidamento e

lo stesso Decreto Interministeriale del 7/8/2015 è stato ripetutamente violato nello spirito e nella lettera senza ripercussioni.

Le scriventi Federazioni hanno in questi anni ripetutamente segnalato ai responsabili ministeriali, ed ai Ministri stessi, le gravi, reiterate e diffuse violazioni della normativa di settore e da ultimo proprio del Decreto Interministeriale richiamato da parte delle società concessionarie e degli affidatari dei servizi carbolubrificanti e ristorazione: le procedure di affidamento "competitivo" approvate dal MIT sorvolano su una parte essenziale (ristrutturazione, prezzi, chiusure, competitività, ecc.) di quanto disposto con il Decreto richiamato, limitandosi a garantire solo gli aspetti formali e, ovviamente, la parte di royalties di spettanza del concessionario. Senza alcuna garanzia sul "pubblico servizio" che la Concessione dovrebbe regolare.

Tali superficiali "interpretazioni" delle disposizioni emanate dai due ministeri, hanno determinato lo stravolgimento della normativa a tutto favore dei concessionari e delle imprese di ristorazione (in alcuni casi riconducibili allo stesso concessionario, come nel caso di Autogrill).

Ciò ha determinato la crescente emarginazione delle imprese di gestione carburanti, ottenuta tramite la costante violazione delle norme di settore (L.1034/70, DPR 1269/71, L.498/92, D. Lgs 112/98, D.Lgs.32/98, L. 57/2001, L.27/2012) e l'accaparramento, grazie all'integrazione fra food e oil (voluta a vantaggio dei soggetti più forti delle micro-imprese che rappresentiamo), con la conseguente marginalizzazione dei servizi carburanti che, nell'obiettivo ultimo, dovrebbe essere sostituita da "accettatori di banconote". Senza alcun servizio ma con un "presidio" da affidare, magari, agli operatori "food" che godono, senza alcuna concorrenza, di un'esclusiva d'area.

Non sfugge, infatti, che il settore produce per i Concessionari una remunerazione del capitale di assoluta rilevanza (il 10,21 % lordo, stando alle allegati alle Convenzioni recentemente pubblicate), con tutta una serie di conseguenze -del resto del tutto coerenti con i piani finanziari concordati con lo Stato- di carattere meramente speculativo rispetto, ad esempio, alla gestione dei pedaggi a carico degli utenti e delle royalty a carico degli operatori in una condizione di mercato garantito e sostanzialmente protetto.

Né potrà sfuggire che il meccanismo delle royalty costituisce di fatto una violazione grave del principio costituzionale di uniformità di accesso a beni e servizi, che ha determinato il declino dell'appeal della rete autostradale rispetto al consumatore.

I risultati di sintesi sono che, dal 2003, il livello dei pedaggi è cresciuto del 71,5 % (in misura pertanto pari a 2,5 volte l'inflazione), quello delle vendite oil -malgrado un incremento delle percorrenze pari ad un +8,3 % (nonostante la grave flessione degli anni più duri della crisi economica)- è crollato del 66 % nella rete in concessione (con punte fino a quasi il 70 % nella parte di rete non in concessione) con un corrispondente calo dell'erogato medio per impianto, quello delle vendite di altri beni soggetti a royalty di circa il 20 % se si tiene conto del tasso di inflazione.

Questo ha comportato il mancato raggiungimento degli obiettivi posti a fondamento del Decreto interministeriale del 7 agosto 2015: razionalizzazione e ammodernamento della rete distributiva, contenimento delle eccessive royalty pretese dai concessionari sia sulle vendite oil (dai 60 ai 100 euro per metro cubo) che food, (30% medio con punte anche del 48% sul fatturato lordo), recupero della sostenibilità economica delle aree di servizio, valorizzazione del servizio pubblico reso, riduzione dei prezzi al pubblico alle migliori condizioni di mercato.

Tali obiettivi ad ormai tre anni di distanza, si può ben dire che sono stati largamente falliti, anche per effetto della costante violazione della norma, con un effetto drammatico sulle vendite e sulla manutenzione della rete, abbandonata a sé stessa. Senza che alcuno abbia programmato un qualche intervento.

Ci permettiamo di osservare che la "ratio" che sottende all'Affidamento in concessione, si fonda sulla garanzia del "pubblico servizio" da rendere in nome e per conto dello Stato e non sulla privatizzazione dei profitti!

Le scriventi Federazioni in questi anni hanno ripetutamente evidenziato -in completa solitudine- che il livello dei prezzi dei carburanti -ma vale altrettanto per il caffè o il panino- è stato, ed è, ingiustificatamente più alto di quello praticato su rete ordinaria proprio per il peso esercitato dalle royalties pretese dai concessionari, in aggiunta al pedaggio, già tra i più cari d'Europa.

Dall'altro lato abbiamo, aperta da anni, una vertenza autostrade con i Ministeri delle Infrastrutture e dello Sviluppo economico sulle condizioni drammatiche delle imprese di gestione dei servizi carburanti. In circa dieci anni gli erogati carburanti in Autostrada sono crollati del 60%, riducendosi al 6% del totale venduto in Italia.

La conseguenza è che se non si interviene con decisione, oltre che deprecare gli automobilisti e gli autotrasportatori, si rischia di consegnare ai concessionari un settore interamente soggetto a pubblica concessione, vale a dire essenzialmente un patrimonio della collettività, che pure genera un volume di affari e utili straordinari: utili che sempre più saranno destinati a pochi eletti.

In tutto questo i gestori autostradali espulsi dalla rete -a tutto vantaggio dei monopolisti della ristorazione- non hanno potuto neanche beneficiare, nella stragrande maggioranza dei casi, del pur esiguo indennizzo che il Decreto interministeriale aveva previsto a carico degli stessi concessionari ed affidatari, come risibile alternativa al principio della "continuità gestionale" previsto dalla norma. Eppure, fra lavoro diretto ed indotto, le Aree di Servizio Autostradali occupano -direttamente o indirettamente- 6/10 mila lavoratori. Lavoratori che verranno anch'essi espulsi.

Su questi punti le scriventi hanno ripetutamente evidenziato che l'inerzia dei Ministeri competenti, pure di fronte a dettagliate segnalazioni e finanche denunce di inadempienza inviate (cfr. da ultimo 14/5/2018-22/9/2017, allegate) abbia favorito il convincimento che la violazione delle norme, alla ricerca del proprio privato interesse, potesse rimanere impunita. Il tutto a danno, allo stesso tempo, degli interessi generali e della collettività, la cui tutela dovrebbe presiedere l'utilizzo delle concessioni pubbliche, oltreché degli interessi di una categoria di lavoratori e piccole imprese che il legislatore ha ritenuto meritevoli di tutele attraverso l'emanazione delle Leggi prima richiamate.

Faib Fegica e Anisa alla luce di quanto sopra esposto hanno anche più volte richiesto -inascoltati- la separazione delle concessioni, distinguendo la gestione delle Aree di Servizio da quelle della viabilità, già gravata dal pedaggio, come già abbiamo avuto modo di accennare, lo scorso 25/6/2018, al Ministro Di Maio.

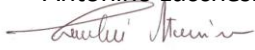
Le scriventi sono pertanto a richiedere un incontro urgente per illustrare nel dettaglio le criticità descritte e le proposte migliorative del servizio a presidio del diritto alla mobilità delle quali sono portatrici.

Le scriventi restano in attesa di un cortese cenno di riscontro.

Distinti saluti.

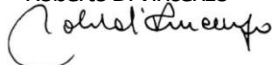
Il Presidente

Antonino Lucchesi



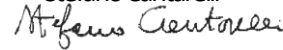
Il Presidente

Roberto Di Vincenzo



Il Presidente

Stefano Cantarelli



Allegati n° 2