

PREZZI AUTOSTRADA: MOLTA ALCHIMIA, ZERO SOSTANZA



La questione dei **prezzi troppo elevati per i beni e servizi esitati sulla rete autostradale** è centrale per ogni politica che intenda tentare di invertire il *trend* continuamente regressivo per le attività che esercitano sul sedime in concessione.

DELTA PREZZI AUTOSTRADA SU MARCHI E NO-LOGO IN RETE ORDINARIA – BENZINA EURO/LITRO

Periodo	BENZINA			
	vs/ self marchi	vs/ self no-logo	vs/ servito marchi	vs/ servito no-logo
media 2016	+0,120	+0,148	+0,140	+0,256
media 2017	+0,110	+0,140	+0,141	+0,280
media 2018	+0,096	+0,127	+0,125	+0,268
media 2019	+0,095	+0,124	+0,135	+0,282
media 2020	+0,108	+0,130	+0,171	+0,327
media 2021	+0,088	+0,113	+0,131	+0,282

Basti pensare ai **prodotti oil**: il **delta prezzo su benzina e gasolio in autostrada contro la rete ordinaria è cresciuto dal paio di centesimi di anni neanche troppo lontani** (giustificati dai maggiori costi del servizio h24) **fino a valori di 10-11 cent/litro in modalità self se confrontato coi prezzi self dei marchi petroliferi in rete stradale e fino a 13-14 coi prezzi self degli indipendenti e no-logo, che salgono in modalità servito a 17-19 cent/litro a confronto coi prezzi servito dei marchi petroliferi in rete stradale ed addirittura a 33-35 coi prezzi servito degli indipendenti e no-logo.**

Analoghe considerazioni valgono per i prezzi e servizi erogati per la somministrazione od il *market* di generi vari.

DELTA PREZZI AUTOSTRADA SU MARCHI E NO-LOGO IN RETE ORDINARIA – GASOLIO EURO/LITRO

GASOLIO

Periodo	vs/ self marchi	vs/ self no-logo	vs/ servito marchi	vs/ servito no-logo
media 2016	+0,120	+0,148	+0,141	+0,260
media 2017	+0,114	+0,146	+0,151	+0,296
media 2018	+0,099	+0,128	+0,141	+0,287
media 2019	+0,098	+0,128	+0,151	+0,306
media 2020	+0,111	+0,139	+0,188	+0,354
media 2021	+0,101	+0,133	+0,167	+0,337

Lo scottante argomento è preso in considerazione nelle attività di studio dell’**Autorità regolatrice dei Trasporti** che, nel proporre, sul finire del 2021, “**Misure per la definizione degli schemi dei bandi relativi alle gare**” dei Concessionari relative all’assegnazione in regime di sub concessione dei servizi *oil* e *non oil* delle aree di servizio prevede apposito un capitolo ed una metodologia per la “**Moderazione dei prezzi al pubblico**”. Osserviamo nel dettaglio tale misura:

<<14.1 *La moderazione dei prezzi al pubblico dei beni e dei servizi oggetto dell’affidamento costituisce un obiettivo primario del Concessionario Autostradale [N.d.R.: di seguito CA].*

14.2 *Con particolare riguardo alla moderazione dei prezzi al pubblico dei carburanti e del servizio di ristoro, nelle aree di servizio in cui per tali fattispecie è previsto un solo affidamento, il CA prevede nella documentazione di gara:*

a) *la definizione di specifici impegni a carico dei soggetti partecipanti, cui attribuire un adeguato punteggio in sede di valutazione delle offerte, anche attraverso l’adozione dello specifico criterio di cui alla Misura 13.7;*

b) *l’applicazione di meccanismi di monitoraggio e controllo dei prezzi nel corso della durata dell’affidamento.*

14.3 *Per ciascuna tipologia di carburante oggetto di distribuzione nell’area di servizio, il CA pone a base di gara il prezzo medio alla pompa mensile per la modalità “servito” riferibile al territorio regionale in cui è ubicata l’area di servizio, come risultante dall’ultima pubblicazione disponibile sul pertinente sito web del Ministero dello sviluppo economico, incrementato di una quota di maggiorazione pari al costo che l’utente sosterebbe in caso di deviazione dal proprio percorso per effettuare il rifornimento in stazioni di servizio esterne all’autostrada. Tale quota di maggiorazione costituisce il livello massimo di extra-ricavo unitario che il Subconcessionario [N.d.R.: di seguito CS] può estrarre nel corso dell’affidamento, rispetto alla rete di distribuzione carburanti non autostradale.*

14.4 *Con riferimento ad un paniere, predeterminato dallo stesso CA, di beni e servizi di largo consumo afferenti alla ristorazione nell’area di servizio, il CA pone a base di gara il prezzo medio mensile di tali beni e servizi riferibili al territorio rappresentativo dell’area in cui è ubicata l’area di servizio, come risultante dall’ultima pubblicazione disponibile sul sito pertinente web del Ministero dello sviluppo economico, incrementato di una quota di maggiorazione che rifletta il costo che l’utente sosterebbe in caso di deviazione dal proprio percorso per effettuare il ristoro in stazioni di servizio esterne all’autostrada, espressa in termini percentuali rispetto al prezzo di ciascun bene o servizio rientrante nel paniere considerato. Tale quota di maggiorazione costituisce il livello massimo di extra-ricavo unitario che il SC può estrarre nell’ambito della procedura di affidamento, rispetto a quello derivante dalla vendita di beni e servizi fruibili sulla viabilità non autostradale. Il paniere predeterminato deve comprendere beni e servizi chiaramente individuati e riconducibili almeno alle categorie di servizi “caffè espresso al bar”, “cappuccino al bar”, “panino al bar”, “pasto in pizzeria” e “pasto al fast-food” e alle categorie di beni “acqua minerale”, “bevanda gassata” e “succo di frutta”, presenti nell’osservatorio prezzi e tariffe (categoria beni e servizi di largo consumo) del Ministero dello sviluppo economico.*

14.5 Per i carburanti, l'Autorità determina convenzionalmente detta quota di maggiorazione (Km_{carb}) sulla base di un valore del tempo (VdT) pari a 15,00 euro/ora e di un tempo di deviazione (T) pari a 15 minuti per un veicolo con 2 persone a bordo (N) e una capacità del serbatoio (L) di 40 litri; a tale componente viene aggiunto un maggiore consumo di carburante stimato considerando una velocità media (V) sulla viabilità ordinaria di 50 km/h ed un consumo medio (C) pari a 0,065 litri/km ad un prezzo del carburante (P) di 1,54 €/litro. Ne consegue la quota di maggiorazione di cui al seguente calcolo:

$$Km_{carburanti} = \frac{T \cdot VdT \cdot N + T \cdot V \cdot C \cdot P}{L \cdot P} = \frac{\frac{15}{60} \cdot 15 \cdot 2 + \frac{15}{60} \cdot 50 \cdot 0,065 \cdot 1,54}{40 \cdot 1,54} = 14,21 \%$$

14.6 Per il servizio di ristorazione, l'Autorità determina convenzionalmente detta quota di maggiorazione (Km_{rist}) sulla base di un valore del tempo (VdT) pari a 15,00 euro/ora e di un tempo di deviazione (T) pari a 15 minuti per un veicolo con 2 persone a bordo (N) e una spesa media convenzionale (S) di 25 € (due pasti); a tale componente viene aggiunto un maggiore consumo di carburante stimato considerando una velocità media (V) sulla viabilità ordinaria di 50 km/h ed un consumo medio (C) pari a 0,065 litri/km ad un prezzo del carburante (P) di 1,54 €/litro. Ne consegue la quota di maggiorazione di cui al seguente calcolo:

$$Km_{ristoro} = \frac{T \cdot VdT \cdot N + T \cdot V \cdot C \cdot P}{S} = \frac{\frac{15}{60} \cdot 15 \cdot 2 + \frac{15}{60} \cdot 50 \cdot 0,065 \cdot 1,54}{25} = 35,01\%$$

14.7 In sede di gara, ciascun partecipante si impegna ad operare un ribasso su detta quota di maggiorazione per ciascuna tipologia di carburante oggetto di distribuzione nell'area di servizio e/o per ciascuna tipologia di bene venduto e servizio erogato compreso nel predeterminato paniere.>>

Non è tanto la relativa farraginosità del metodo di calcolo a sollevare oggettive critiche, quanto la evidente fantasiosità sui comportamenti del consumatore (automobilista, trasportatore, ecc.), che si attrezza **prima** di intraprendere l'ingresso al casello per risparmiare sul costo del carburante, senza considerare l'evidente **inefficacia a rendere competitivo il prezzo se si prende a benchmark il prezzo del servito della rete stradale e gli si aggiunge una generosa maggiorazione.**

Comunque si valuti, a gettare abbondante acqua sul fuoco si attiva **AGCM**, Authority del Mercato e Concorrenza, che così nel proprio parere [AS1821 – Bandi di gara dei Concessionari Autostradali del 17 marzo 2022] si esprime:

<< In via generale, si comprendono le ragioni sottostanti alla scelta di introdurre misure volte alla calmierazione dei prezzi dei beni e dei servizi venduti dai SC. ... Al tempo stesso, però, si osserva che tali misure di moderazione dei prezzi, che aggiungono un criterio di valutazione dell'offerta di gara ulteriore rispetto a quella del livello delle royalty variabili da pagare al concessionario, devono essere assunte con estrema cautela, in quanto vanno ad incidere sull'autonomia del SC nella determinazione della propria politica commerciale.

In questa prospettiva, si intendono formulare alcune osservazioni in merito ai criteri di moderazione dei prezzi proposti. In primo luogo, le formule per la definizione della maggiorazione

dei prezzi su cui presentare gli sconti in sede di gara – e questo vale sia per l'oil che per il non oil dipendono in misura eccessiva dalle ipotesi assunt ... Per quanto riguarda l'oil, inoltre, l'adozione di un prezzo di riferimento del tutto esogeno (il prezzo medio per le vendite dei medesimi prodotti fuori dall'autostrada) fa sì che il SC venga, in definitiva, limitato nella possibilità di esercitare la propria politica commerciale sui punti vendita autostradali, costringendo i partecipanti alla gara quantomeno ad includere nell'offerta l'incertezza relativa ad un parametro al di fuori del loro controllo, con conseguenze negative sul livello dell'offerta stessa.

Più in particolare, il documento prevede la fissazione di un prezzo massimo di riferimento per ogni carburante venduto che deriva dalla applicazione di un ribasso (oggetto di gara) rispetto al prezzo medio mensile alla pompa per la modalità "servito" registrato nel territorio regionale in cui è ubicata l'AdS (come emerge dalla banca dati del MISE) maggiorato di una stima dei costi che l'automobilista deve sostenere per rifornirsi al di fuori della rete autostradale. Questa modalità di inclusione nella gara di una voce relativa alla moderazione dei prezzi presta il fianco alle criticità sopra descritte in termini di arbitrarietà nella fissazione della maggiorazione e di dipendenza del prezzo offerto da un parametro del tutto al di fuori del controllo del sub-concessionario. Per superarle, si potrebbe ipotizzare una **formula di definizione del prezzo massimo diversa, nella quale l'oggetto della gara sia costituito da un margine massimo sulla quotazione internazionale Platts dei prodotti petroliferi**, margine nel quale il partecipante terrà conto di tutti gli altri costi che concorrono alla formazione del prezzo alla pompa. Inoltre, **si ritiene più adatto allo spirito della norma di moderazione dei prezzi limitare la sua validità solamente alla modalità di vendita self service dei carburanti nelle AdS, lasciando dunque piena libertà al SC di fissare il prezzo della modalità servito.>>**

In sostanza, dice Antitrust, a) l'eccessiva regolamentazione dei meccanismi di determinazione dei prezzi per le gare è anticoncorrenziale, b) la moderazione dei prezzi vale solo per il self, mentre sul servito lasciamo mano libera, e, infine, c) invece di complessi algoritmi si fissi un massimale basato sulla quotazione Platt's.

Inutile aggiungere che nell'ultima versione delle misure per i bandi, l'Authority dei Trasporti ha accolto le censure dell'Authority del Mercato e gli algoritmi per la moderazione dei prezzi sono spariti!

A parte le dotte disquisizioni e le schermaglie dei, diciamo così, "padroni del vapore", oltre alle troppe cose dette e scritte, **non si parla delle questioni sostanziali dell'argomento prezzi.**

Proviamo a riassumerle grezzamente:

- le **royalty** percepite dai Concessionari sono la causa principale dei prezzi troppo elevati e della totale perdita di competitività dei beni e servizi offerti dalla rete autostradale e dell'avversione del consumatore a servirsi di questa offerta;
- ciò nonostante, **da un lato i Concessionari non intendono assolutamente rinunciarvi** (né lo Stato che, a sua volta, ne preleva una piccola parte), **dall'altro l'Authority del mercato non sembra assolutamente turbata da questa posizione di rendita che turba il mercato;**
- i **Concessionari**, senza rinunciare alle loro prerogative, **intendono imporre ai Subconcessionari una moderazione dei prezzi assumendosene l'onere economico se vogliono continuare ad esercitare sul sedime autostradale**, nonostante continuino a corrispondere le *royalty*;
- insomma, **non una parola per spezzare il circolo perverso che ha messo irreversibilmente fuori mercato le attività del comparto che esercitano sotto stretto dominio del Concessionario.**

In questa diatriba tra potentati, infine, una parola per chi penzola in fondo alla filiera.

I **gestori degli impianti di distribuzione dei carburanti in autostrada** vedono da anni calare i ricavi ed aumentare i costi (basta osservare i numeri delle vendite), con il progressivo accumularsi di risultati economici negativi che non sono ristorati né da maggiori margini (osservando per inciso che gli accordi economici sono al palo da anni) né dalla prospettiva di inversioni di tendenza delle dinamiche del comparto.

Dopo qualche anno in cui i gestori si sono arrangiati a recuperare marginalità (peraltro insufficienti a colmare le pesantissime sofferenze economiche e finanziarie accumulate in anni), dal momento che le compagnie petrolifere hanno preferito che ciò avvenisse piuttosto che sopportare i costi di un aggiornamento degli accordi, siamo oggi di fronte ad uno scenario ancora più pericoloso di marginalizzazione: **la volontà dei Concessionari di intervenire sui prezzi per invertire la caduta del proprio *business* addossandone il costo ai Subconcessionari determina una condotta, esercitata da questi ultimi nei confronti delle piccole imprese che operano nel segmento finale, declinabile nel rigido controllo dei prezzi e/o nell'espulsione dei gestori stessi.**

I **gestori sono gli unici che pagano le storture di un comparto in cui tutti gli altri sono garantiti, o in virtù di condizioni particolarmente scellerate del regime di concessione (dall'affidamento del bene pubblico alla totale arbitrarietà del concessionario fino alla extraterritorialità rispetto alle ordinarie regole di mercato, dalle *royalty* fino ai rimborsi a piè di lista sui mancati fatturati), o in virtù, come nel caso dei subconcessionari, di una dimensione (ad esempio, le compagnie petrolifere) che può consentire il riassorbimento delle diseconomie tipiche del comparto anche al di fuori dello stesso.**

Ma di tutto questo, come si diceva sopra, non c'è neppure sentore nelle ponderose e cervellotiche elucubrazioni sui bandi.