

**I GESTORI DELLE AREE DI SERVIZIO AUTOSTRADALI, RIUNITI IN ASSEMBLEA IL GIORNO 14 DICEMBRE 2023, dopo un'ampia discussione, hanno approvato, all'unanimità, il seguente**

**ORDINE DEL GIORNO**

**PREMESSO CHE:**

- ✓ il comparto autostradale è contrassegnato da una datata, progressiva ed irreversibile crisi "determinata dalla:
  - caduta in volume di vendite di carburanti (-75,6 % dal 2001, -53,6 dal 2012);
  - mancata ripresa delle vendite dopo la pandemia (-17,51 % nel 2023 sul 2019);
  - forte contrazione dell'erogato medio dei punti vendita della rete (da 10,2 a 2,9 milioni di litri per pv, con una perdita del 45,3 % sul risultato del 2012);
  - palese anomalia del comparto rispetto alle dinamiche evolutive dei consumi in tutti i circuiti distributivi (flessione nel comparto pari a 2,5 volte sul 2001 rispetto al dato generale: -75,6 % contro -30,81 %, e addirittura a 4 volte sul 2012: -53,6 % contro -13,4 %);
  - marcata contraddizione tra gli indicatori negativi sopra indicati e la sostanziale tenuta e successivamente ripresa dei volumi di percorrenza sulle tratte autostradali.
- ✓ che, pur mettendo in conto che la lunga crisi economica prima e la fase di emergenza sanitaria poi, hanno influenzato la crisi, a causare la specifica anomalia del comparto e a determinare uno specifico sviamento degli utenti dai servizi offerti dall'autostrada sono stati nel tempo:
  - il livello dei prezzi non competitivo (solo in parte giustificato dall'incidenza dei maggiori costi della modalità continuativa del servizio);
  - l'elevato, progressivo aumento dei pedaggi (+105 % dal 2001 -dato molto al di sopra delle dinamiche inflazionistiche-), in un regime giuridico di "mercato garantito" per i Concessionari nonché di generose ritorni sugli investimenti, definibile come un vero e propria sfruttamento di un bene pubblico affidato in concessione (con caratteristiche di controllo ed indirizzo mai pienamente realizzate);
  - l'abuso per lunghi anni dell'istituto delle *royalty* decuplicate dopo la "privatizzazione" che hanno accentuato maggiormente il differenziale dei prezzi dei beni e dei servizi (carburanti compresi) fra il mercato fuori e dentro il nastro autostradale (così come ampiamente riconosciuto dall'Antitrust);
  - il perdurare di incomprensibili politiche commerciali sui prezzi (messe in atto dalle Aziende petrolifere anche in collaborazione con i Concessionari che non hanno vigilato come era loro compito e come era stato indicato nei bandi delle gare di affidamento) che hanno determinato ormai strutturalmente situazioni di pesantissima discriminazione tra impianti contigui, negli stessi bacini di utenza, e non solo tra marchi concorrenti, ma anche fra impianti dello stesso marchio;
  - l'opacità nella gestione dell'avvalimento che è diventato uno strumento di regolazione -a valle- di affari non dichiarati a monte ma conclusi dopo l'affidamento principale

determinando l'introduzione surrettizia di contratti di convenzionamento colori (non previsti);

- l'assurda discrezionalità -incoraggiata dal MIT- circa l'utilizzo dei self-service pre pagamento per coprire -in determinati periodi dell'anno- almeno il servizio notturno;
- l'assoluta anomalia -mai sanzionata dal MIT (nonostante le ripetute segnalazioni e denunce rimaste senza risposta)- che ha consentito al settore della somministrazione di aggiudicarsi aree di servizio (cosiddette food driven), estromettendo il gestore a fronte dell'impegno -previsto nei bandi di gara- di gestire l'AdS con proprio personale e, poi, affidare ad una società controllata al 100% con contratto di comodato e fornitura, la stessa gestione;

✓ che a tutte le criticità, sinteticamente sopra elencate, vanno altresì aggiunti i seguenti fattori:

- l'assenza di significativi interventi di razionalizzazione della rete - contrassegnata da un eccesso di punti vendita -, cui il Decreto interministeriale 07.08.2015 aveva tentato di dare una risposta ma che per incapacità del MIT ("sensibile" alle richieste delle sole aziende della ristorazione) e cattiva volontà delle Aziende petrolifere (che spesso "si sono girate dall'altra parte" fingendo di non vedere) ha, di fatto, determinato un peggioramento complessivo dei rapporti instauratisi in autostrada;
- **la predisposizione, per contro, di una bozza di Decreto Ministeriale di aggiornamento del precedente di data 07.08.2015 in tema di "ristrutturazione della rete delle aree di servizio autostradali", che non prevede neppure la "continuità della gestione"** (L. 1034/1970; DPR 1269/1971); **l'osservanza dei contratti collettivi sindacali** (L.L. 57/2001 e 27/2012); **la protezione dei livelli occupazionali del personale dipendente ("clausola sociale")** e che, pertanto si pone come obiettivo la "cancellazione" della figura del gestore affidano al Concessionario -ora largamente tornato nelle mani pubbliche- la decisione in merito al mantenimento od alla chiusura delle aree di servizio;
- la mancata contrattazione -in alcuni casi da decenni- fra i Subconcessionari e le rappresentanze dei Gestori, con margini fermi da tempo immemorabile (a circa 5 €cent/lt)- ha costretto i Gestori medesimi -per non fallire o portare i libri contabili in tribunale- a ricorrere ad un aumento unilaterale dei prezzi al pubblico. Ciò nella totale indifferenza degli Affidatari che, in questo modo hanno trasferito "costi aziendali" a carico dei consumatori (traendone un evidente vantaggio economico) e che, lucrando su tale condizione di "favore", non intendono in alcun modo riaprire i tavoli contrattuali. Il tutto, ancora una volta, nell'indifferenza delle concessionarie che hanno come orizzonte solo l'incasso delle royalties e la pretesa dell'imposizione -ai Gestori- di risibili regole ritenute inderogabili (dai cestini della spazzatura all'esposizione di cartelli non autorizzati).

## **CONSIDERANO**

- ✓ come a tutte le criticità sopra elencate e nonostante tale situazione di progressivo degrado, vada altresì aggiunta una lunghissima fase di assenza di concertazione tra assegnatari delle concessioni e gestori delle aree di servizio oil, sia sugli istituti contrattuali, sia sugli accordi di natura economico-normativa con la conseguenza di una precarizzazione della sostenibilità economica e di una generalizzazione della condizione di "default tecnico" delle gestioni per una netta maggioranza dei punti vendita;
- ✓ che si pone l'indifferibile necessità di definire, il quadro specifico delle relazioni economiche e contrattuali del comparto, che è -in assenza di qualunque politica progettuale di invertire il

degrado- rappresentata a questo punto solo dall'assunzione integrale da parte di Concessionari e Subconcessionari degli oneri del sistema distributivo (i costi e la remunerazione delle gestioni) per garantire la continuità del servizio;

## **DENUNCIANO CHE**

- ✓ AD ONTA DEGLI IMPEGNI DICHIARATI DAL GOVERNO -NELLA FASE DI EMANAZIONE DEL PROVVEDIMENTO SULL'OBBLIGATORIETÀ DEL CARTELLO DEL "PREZZO MEDIO" (SUL QUALE SI CONFERMA IL GIUDIZIO NEGATIVO CONTINUAMENTE ESPRESSO DAI GESTORI- DI ATTIVARE IL TAVOLO DI "RIFORMA DEL SETTORE", CON UNA SPECIFICA ATTENZIONE -STANTE LE CRITICITÀ DENUNCIATE- AL SEGMENTO AUTOSTRADALE. UN TAVOLO DI CONFRONTO CHE, A TUTT'OGGI NON SOLO NON È STATO ATTIVATO (NONOSTANTE I RIPETUTI SOLLECITI E FINANCHE UNA COMUNICAZIONE CONGIUNTA CON I SUBCONCESSIONARI PER L'APERTURA DEL TAVOLO DI RIASSETTO DEL SEGMENTO), MA NON SE NE INTRADEDE NEMMENO L'AVVIO, COME EFFETTO DELLA TOTALE INDIFFERENZA DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI.

## **CHIEDONO**

- ✓ al Governo, alla politica ed alle Istituzioni preposte, di avviare immediatamente il confronto sulla crisi specifica del comparto autostradale, per attivare, in un contesto non affidato in via esclusiva ed arbitraria ai soli Concessionari
- misure concrete di razionalizzazione della rete autostradale, che riducano l'eccesso dei punti vendita (previa formazione ed applicazione di adeguati ammortizzatori di sistema per i gestori e gli addetti degli impianti da dismettere), implementando efficienza ed innovazione finalizzate agli obiettivi della transazione energetica, nell'osservanza delle norme di tutela sulla continuità gestionale, dei contratti collettivi sindacali e della protezione dei livelli occupazionali del personale dipendente;
  - misure normative di riequilibrio del mercato, con la rimozione degli elementi ostativi della competitività dei prezzi, (ad esempio il sistema attuale di imposizione delle strutture unicamente per garantire una rendita di posizione ai concessionari) ed il ripristino delle condizioni minime di accesso a beni e servizi per i consumatori: occorrono regole comuni a tutto il mercato anche in quest'area "franca" che di cui, comunque, rimane imprescindibile la natura di "pubblico servizio" assoggettato a concessione;
  - ai soggetti del comparto (Concessionari e Subconcessionari), di porre mano alla ripresa della necessaria concertazione sul quadro dei rapporti giuridico-contrattuali e degli accordi economico-normativi, prendendo atto che la troppo prolungata fase di vacanza, ha prodotto ulteriori distorsioni della competitività della rete ed ha spinto al dissesto le gestioni: in questo quadro ha particolare rilievo il tavolo di filiera che si sta tenendo presso l'Unem, che sta approfondendo le tematiche appena evidenziate, che dovranno costituire -almeno questo è l'auspicio- l'ossatura della riforma del settore, in armonia con gli Ordini del Giorno approvati dalla Camera dei Deputati. Un quadro in lento movimento ma che ha necessità di una partecipazione emotiva ed organizzativa di tutti i Gestori autostradali.

## **A TALE SCOPO CONFERISCONO MANDATO**

- agli Organismi dirigenti delle Organizzazioni di Categoria del comparto di adottare tutte le misure e le iniziative più opportune per la tutela degli interessi della Categoria, e specificamente:
- di notificare a stretto giro di posta ai soggetti interessati (Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero dello sviluppo economico, Ministero delle infrastrutture, ANAS, ASPI, Concessionari, Aziende Petrolifere) il presente ordine del giorno;
- di indire un programma di manifestazioni di protesta, che prevedano con fasi crescenti, con specifiche articolazioni territoriali e modalità organizzative e con date da destinarsi:

## **PER TUTTI QUESTI MOTIVI PROCLAMANO, CON EFFETTO IMMEDIATO, LO STATO DI AGITAZIONE DELLA CATEGORIA.**

Nel corso delle prossime settimane -e con un orizzonte fissato entro la metà del mese di Febbraio 2024- verranno assunte diverse iniziative a livello locale ed a livello nazionale per protestare contro lo stato di abbandono del comparto: dal presidio di Aree di Servizio specifiche per illustrare agli utenti i motivi della protesta -anche convocando una conferenza stampa-, alla mancata accettazione dei pagamenti con carte di credito/debito (anche aziendali); da interventi sui prezzi a proteste per singola tratta. Tali iniziative si concluderanno con un'azione di chiusura -su tutto il territorio nazionale- delle Aree di Servizio con presidio, a Roma, sotto la sede del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

### **SI IMPEGNANO**

NELLA CONSAPEVOLEZZA CHE CATEGORIA E SINGOLI GESTORI NON POSSONO MANTENERE, A FRONTE DELLA GRAVITÀ DELLA SITUAZIONE RAPPRESENTATA, UN ATTEGGIAMENTO PASSIVO, DOVENDO PORRE IN ESSERE OGNI MISURA NECESSARIA PER SCONGIURARE IL PROPRIO FALLIMENTO ED IL TRAMONTO DI OGNI PROSPETTIVA, CHE ORA SAREBBE DEFINITIVAMENTE SANCITA NON SOLO DAI FATTI, MA PERSINO DAI LINEAMENTI MINISTERIALI PER LA REVISIONE DEL PIANO DI RISTRUTTURAZIONE A SOSTENERE IN PRIMA PERSONA ED A FAR SOSTENERE AI COLLEGHI OGNI INIZIATIVA DI CARATTERE LOCALE/GENERALE COSÌ COME DEFINITA DAL PRESENTE ORDINE DEL GIORNO E SECONDO LE CONCRETE INDICAZIONI CHE VERRANNO FORMULATE NEL PROSIEGUO DELLA VERTENZA.