

Osservazioni **unem** all'Allegato A della Delibera ART n. 59/2022 del 14 aprile 2022

Premessa

L'esercizio del servizio di distribuzione dei carbolubrificanti (cd oil) sulle autostrade è sottoposto a concessione/autorizzazione petrolifera di competenza delle Regioni, salvo delega a Province o Comuni, previo affidamento dell'area da parte del concessionario autostradale con procedure concorsuali.

La disponibilità dell'area è una condizione essenziale, per cui il suo venire meno comporta la revoca del titolo concessionario o autorizzativo.

Nell'ambito delle procedure competitive per l'affidamento del servizio, la società concessionaria prevede, da un lato, i requisiti economici e tecnici del candidato e, dall'altro, le attività, le condizioni e le modalità di svolgimento delle attività di distribuzione dei carbolubrificanti, delle attività accessorie e, nel caso di affidamenti unitari, delle attività non-oil. Condizioni a cui l'aggiudicatario è tenuto ad attenersi per tutta la durata dell'affidamento.

Tale premessa è importante ai fini dell'identificazione delle responsabilità verso gli utenti, avendo il concessionario un ruolo centrale in termini di programmazione e regolamentazione delle attività e dei servizi presenti nelle aree di servizio, con regole e condizioni operative generalmente rigide per gli affidatari, che determinano maggiori oneri nella gestione rispetto agli impianti di carburanti siti sulla rete ordinaria.

Nello specifico dei quesiti posti, fermo restando che molti dei temi trattati sono riconducibili al rapporto tra i concessionari e gli utenti e/o gli affidatari dei servizi diversi da quelli cd. oil, desideriamo fornire il nostro contributo su alcuni punti di interesse del settore.

Osservazioni

Ambito 1. L'informazione all'utenza autostradale

L'attività di distribuzione dei carburanti è sottoposta a un'attenta e puntuale regolamentazione, che origina dalla disciplina del Codice del Consumo (art. 15 del D.lgs. 206/2005), ai fini di una corretta, chiara e trasparente informativa dei prezzi dei prodotti petroliferi praticati agli utenti.

In particolare, il Decreto Ministeriale del 17 gennaio 2013, attuativo dell'art. 19, comma 2, del decreto-legge 1/2012, convertito con Legge 27/2012, disciplina puntualmente la materia, indicando quali informazioni, con quali modalità e con quali caratteristiche della cartellonistica, in modo visibile sia dalla carreggiata che all'interno del punto vendita, devono essere indicati i prezzi praticati dei carburanti, secondo le diverse modalità di servizio svolte.

In merito agli impianti autostradali, è stata introdotta una disciplina specifica, data l'esigenza di garantire la sicurezza della circolazione stradale su una viabilità ad alto scorrimento. Come chiarito dal Ministero dello Sviluppo Economico con Circolare n.61204 del 12 aprile 2013, *"stanti i limiti posti dal Codice della Strada (art. 23 c. 7 del d.lgs. 285/1002) in materia di pubblicità sulle autostrade"*, quanto previsto dal DM 17 gennaio 2013 trova applicazione *"limitatamente alle indicazioni fornite circa l'esposizione dei prezzi all'interno delle aree di rifornimento per quel che riguarda in particolare l'assenza di indicazioni sotto forma di sconto senza riferimenti certi e l'indicazione dei prezzi effettivamente praticati con chiara indicazione della modalità di erogazione"*.

Oltre a quanto previsto sopra, si evidenzia come l'informativa sui prezzi dei carburanti agli utenti in autostrada sia altresì garantita attraverso gli strumenti di informazione dei prezzi di cui alla Delibera CIPE 20 luglio 1997, n. 69 (cd. benzacartelloni autostradali).

Alla luce di quanto sopra, si suggerisce di tenere in considerazione che qualunque proposta volta a modificare gli strumenti di informazione dei servizi all'utenza debba necessariamente essere valutata anche sotto il profilo della sicurezza della circolazione stradale, impattando inevitabilmente sulle norme del Codice della Strada.

Ambito 2. L'accesso alle aree di servizio e di sosta da parte degli autotrasportatori

Salvo casi specifici, le aree di servizio autostradali sono dotate di spazi dedicati agli autotrasportatori con particolare riguardo alla sosta. I diversi servizi utilizzati dai vettori sono sostanzialmente i medesimi previsti per il resto dell'utenza.

Tuttavia, in considerazione delle richieste avanzate dalle rappresentanze del mondo dell'autotrasporto ed in coerenza con l'esigenza del settore oil di razionalizzare la distribuzione dei carburanti in autostrada (si vedano i contributi forniti da unem alla Consultazione n. 174/2021 e alla Consultazione n. 53/2022 lanciate da codesta Autorità), si potrebbe pensare alla realizzazione di più parcheggi con annessi servizi per i mezzi pesanti, grazie alla disponibilità di nuovi spazi conseguente all'auspicata chiusura di alcune attività oil.

Ambito 3. L'accessibilità e ka fruibilità delle aree di sosta e di servizio per le persone con disabilità e a mobilità ridotta (PMR)

Fermo restando la necessità di verificare situazioni specifiche, le aree di servizio autostradali sono dotate dei servizi idonei e accessibili anche per l'utenza cd. PMR. Negli anni, in particolare dagli inizi del 2000, sono state implementate le soluzioni per l'abbattimento delle barriere architettoniche.

In merito al punto specifico di cui alla lettera k), si premette la necessità di garantire il rispetto della libertà di impresa di determinazione del prezzo alla pompa nell'ambito della propria offerta commerciale e in ragione della diversa modalità di servizio offerta.

Detto ciò, riteniamo importante evidenziare la sensibilità posta dal settore della distribuzione dei carburanti verso l'utenza PMR. La nostra associazione, insieme a FAIP (Federazione Associazioni Italiane Paratetraplegici) e alle Associazioni dei gestori ha sottoscritto il 3 dicembre 2019 un Prodotto d'intesa in base al quale viene fornita assistenza agli automobilisti con disabilità nel rifornimento di carburante anche presso le colonnine adibite al self-service, consentendo così pari opportunità nell'usufruire delle condizioni previste per tale modalità di rifornimento. L'iniziativa è nota come "Self per tutti".

I punti vendita aderenti in Italia sono circa 450 e alcuni sono autostradali. E' chiaro che ulteriori flessibilità nell'utilizzo della modalità self-service in autostrada consentirebbero una più ampia ed efficace attuazione dell'iniziativa, che ha carattere volontario ed è ancora oggi pienamente efficace.

Ambito 4. L'assistenza all'utenza autostradale

Si segnala che, in caso di eventi interruttivi della circolazione, pur in assenza di responsabilità specifiche degli affidatari dell'attività di distribuzione carbolubrificanti, gli stessi hanno in più occasioni collaborato con i concessionari e con gli enti pubblici preposti, anche fornendo beni essenziali di prima necessità (es. acqua) da distribuire agli utenti vittime del disservizio.

In merito al punto b), si ritiene che, in caso di individuazione delle prestazioni che dovrebbero essere fornite gratuitamente agli utenti, la previsione non dovrebbe essere limitata agli utenti possessori di veicoli elettrici, ma estesa a tutti gli utenti a prescindere dal tipo di veicolo utilizzato, così da garantire pari opportunità. Difatti, sebbene i veicoli elettrici abbiano una autonomia di percorrenza

minore, l'esaurimento del combustibile è una situazione che potrebbe verificarsi anche nei veicoli a motore endotermico.

Ambito 6. I servizi di rifornimento GNC, GNL e GPL sulla rete autostradale

Ambito 7. I servizi di ricarica dei veicoli elettrici sulla rete autostradale

Come evidenziato da codesta Autorità, lo sviluppo dei carburanti alternativi in autostrada è soggetto alla programmazione da parte del concessionario autostradale, sulla base delle previsioni contenute dalla normativa vigente, in particolare dal D.lgs. 257/2016 (attuazione della Direttiva DAFI) e dalla Legge di Bilancio 2021 (diffusione delle colonnine elettriche).

Come già evidenziato da unem nell'ambito della Consultazione n. 174/2021, la rete autostradale di distribuzione carburanti è interessata, da anni, da una crisi di tipo strutturale, conseguente dal progressivo calo dei consumi, determinato in primis dalla maggiore autonomia degli autoveicoli, più efficienti, affidabili e meno dipendenti dalla necessità di sosta in autostrada per il rifornimento e/o per gli interventi di manutenzione/lavaggio.

Indubbiamente, per ridare efficienza al servizio autostradale occorrerebbe, oltre a ridurre il numero delle aree oil, da modulare in base a distanze chilometriche e traffico di ciascuna tratta, sviluppare organicamente i carburanti alternativi, calibrando la programmazione sulla reale crescita della domanda per la trasformazione di tali aree in “punti vendita energie per la mobilità”.

Sarebbe auspicabile, pertanto, che venisse avviato un processo di razionalizzazione e conversione degli impianti di distribuzione dei carburanti siti nelle aree di servizio autostradali, da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, unitamente al Ministero della transizione ecologica, aggiornando così il Decreto interministeriale del 7 agosto 2015.

In merito al punto c), dell'Ambito 7 e all'Ambito 7.1, si evidenzia che, in caso di problematiche relative al malfunzionamento dei punti di ricarica che determinano anche la sosta forzata dei veicoli nell'area di servizio, i CPO (Charging point operator) dovrebbero essere tenuti a garantire l'assistenza alla clientela, con possibilità di pronto intervento, e che vi sia idonea informazione a riguardo sul punto vendita, onde non gravare sugli altri operatori dell'area.

Roma, 6 giugno 2022