



"Il diniego di nulla osta dell'ANAS in ordine all'autorizzazione di due aree di servizio sulla tratta autostradale A90, configura una restrizione ingiustificata dei principi a tutela della concorrenza".

Sono queste le conclusioni a cui giunge l'Antitrust nella [segnalazione AS911](#) inviata ad ANAS l'8 novembre scorso e pubblicata sul Bollettino dell'Autorità n.44 del 19.11.12.

L'AGCM prende in esame il rifiuto opposto da ANAS alla richiesta di realizzazione di due aree di servizio sul Grande Raccordo Anulare di Roma avanzata dalla società MFM&Associati srl, fondato -rileva l'Autorità- "su un'interpretazione ingiustificatamente restrittiva" del Codice della Strada.

L'Antitrust -ricordando di essere già intervenuta sull'argomento con la [segnalazione AS855 del 19.7.11 a Governo e Parlamento](#)

- rileva come "le recenti misure di liberalizzazione adottate dal Governo (D.L. n. 138/11, art. 3, D.L. n. 201/11, artt. 31 e ss. e D.L. n. 1/12, art. 1) hanno inteso rimuovere qualsiasi limite all'esercizio e all'accesso di attività economiche".

Ne consegue che "l'Ente proprietario (o il concessionario), su istanza del privato, dovrebbe unicamente valutare se la realizzazione/gestione di un'area di servizio insistente su pertinenze nella disponibilità di questo sia compatibile con le esigenze di sicurezza della circolazione al fine del rilascio o meno del nulla osta".

La decisione di ANAS, in ultima analisi, "integra una violazione dei principi a tutela della concorrenza, innalzando artificiali barriere all'ingresso dei potenziali concorrenti nei mercati relativi alla realizzazione/gestione di aree di servizio sulla rete autostradale", cosicché "l'Autorità, nel richiamare l'attenzione di codesta Amministrazione sull'esigenza di evitare che i propri provvedimenti introducano restrizioni della concorrenza non strettamente giustificate da motivi imperativi di interesse generale, auspica che le osservazioni formulate possano costituire la base per un riesame del provvedimento di diniego di nulla osta per la realizzazione di aree di

servizio sulla tratta autostradale di competenza".

Morale: chiunque possieda o abbia la disponibilità di un terreno posizionato a ridosso dei circa 7000 km. di asfalto che costituiscono la rete autostradale italiana può chiedere ed ottenere -senza alcuna possibilità di diniego di qualunque concessionario autostradale, ad eccezione che per ragioni strettamente legate alla sicurezza stradale- di aprire accessi e installare un impianto di rifornimento carburanti.

In un Paese "normale" questo sarebbe ritenuto un (autorevolissimo) punto di vista, che però deve necessariamente trovare coordinamento e sintesi con altre esigenze ed ulteriori interessi di carattere generale.

Che ne é, infatti, di altre (autorevolissime) analisi che convergono -a memoria d'uomo- nel ritenere la rete distributiva italiana troppo numerosa e (per questo) inefficiente, ponendo come obiettivo prioritario ed urgente quello di chiudere migliaia di punti vendita, anche posti sulla viabilità autostradale, nell'interesse collettivo e del contenimento dei prezzi dei carburanti?

Ma questo, purtroppo, continua a dimostrare a se stesso, ogni giorno, di non essere un Paese "normale" e di pretendere di chiudere impianti, aprendone indiscriminatamente di nuovi.

Così come pretende di "aprire il mercato dei carburanti" agendo in modo ossessivo-compulsivo solo sulla parte finale della filiera, lasciando tutto inalterato ad ogni altro livello o, meglio, proprio per avere l'alibi di aver lasciato inalterati le strettoie poste a monte e i relativi grumi di interessi.

Se non ci fossero quelle strettoie che setacciano risorse cospicue ed impediscono al 90% della rete di accedere a quelle condizioni di estremo vantaggio riservate solo a pochi operatori -qui ci vuole- "in contrasto con i principi di concorrenza e liberalizzazione delle attività economiche", cosa renderebbe possibile l'attuale accalcarsi di una folla di "nuovi entranti" sicuri di fare un facile business (e pure bella figura) in un mercato definito saturo?

E allora, per quale via, se non questa, passa la possibilità di concorrenza o la stessa speranza di una "razionalizzazione" della rete?

La vita di un Paese non può essere considerata alla stregua di una banale partita di calcio, per le cui dinamiche ci si può serenamente arrendere al fatto che "rigore é quando arbitro fischia", secondo il suo incontestabile e personalissimo punto di vista.

Per una Società il sistema di Regole, con pesi e contrappesi, é sempre superiore alle diverse possibili (pur autorevolissime) interpretazioni, proprio perché questo é l'unico capace di offrire e garantire (almeno potenzialmente) coerenza ed equità in una visione generale e complessa delle cose.

[**AGCM - segnalazione AS911 del 8.11.12 ad ANAS su diniego autorizzazioni nuove AdS su A90 GRA Roma.pdf**](#)

[**AGCM - segnalazione AS855 del 19.7.11 a Governo e Parlamento su pertinenze autostradali.pdf**](#)