

ORDINE DEL GIORNO DEI GESTORI DELLE AREE DI SERVIZIO AUTOSTRADALI MILANO - 9 APRILE 2014

I Gestori delle Aree di Servizio Autostradali, riuniti nell'assemblea indetta unitariamente da FAIB AUTOSTRADE CONFESERCENTI, FEGICA CISL ed ANISA CONFCOMMERCIO a Milano in data 9 Aprile 2014,

PREMESSO CHE

- *la situazione nel segmento della distribuzione carburanti autostradale si va progressivamente deteriorando, con grave perdita di attrattività della rete, del valore degli investimenti e della qualità dei servizi ed infine con il sostanziale svuotamento del ruolo e delle funzioni dei Gestori, le cui imprese sono sospinte verso la fuoriuscita od il fallimento a causa delle scelte miopi ed irresponsabili delle compagnie petrolifere dell'assenza di strategie che non fossero esclusivamente finalizzate alla rendita degli interessi economici forti di Concessionari ed operatori della ristorazione nonché della totale "distrazione" della Politica;*
- *la superficialità con la quale ci si appresta ad affrontare questa grave crisi della rete viaria più strategica del Paese, essenziale a garantire la mobilità dei cittadini e delle merci, è ampiamente dimostrata dal disegno di rendere marginali i Gestori pensando di sostituirli, a seconda degli interessi e delle tratte, con le "macchinette" ingoia-soldi a zero servizi ovvero con nuovi (o piuttosto vecchi) operatori, più spregiudicati, funzionali al sistema e più forti di quanto non possano essere i Gestori;*
- *nonostante il Parlamento abbia ritenuto opportuno intervenire, in un passato anche recente, con l'introduzione di una legislazione che tenesse in equilibrio il sistema, tali norme sono sistematicamente eluse ed inapplicate;*
- *né Governi né Authority hanno vigilato per l'applicazione delle leggi vigenti per il settore che partendo dalla 1034/70, attraverso il D.Lgs. 112/98 (che ribadisce il regime concessorio e fissa le competenze regionali) e la Legge 57/01 (sull'obbligo a contrattare condizioni economico-normative e finanche la composizione dei prezzi al pubblico in armonia con la normativa europea), giungono alla Legge 27/12 (che fissa, fra gli altri, anche il criterio dell'abuso di dipendenza economica qualora al Gestore non siano garantite condizioni di prezzo eque e non discriminatorie per garantire una corretta concorrenza nel mercato di riferimento, proprio in considerazione dei vincoli derivanti dal regime di "esclusiva" cui i Gestori sono sottoposti per la fornitura dei prodotti);*
- *nonostante le Regioni Campania e Calabria, abbiano emanato specifiche normative che, in caso di manifesta inadempienza da parte di compagnie petrolifere e concessionari, in funzione della titolarità dei "Decreti di concessione per le attività petrolifere", consentono di procedere alla revoca della concessione, e, in spregio al fatto che le medesime Regioni abbiano previsto - per espressa disposizione normativa - nelle condizioni di partecipazione ai bandi di gara per l'affidamento una riserva per le attività svolte dai Gestori, i Concessionari hanno sistematicamente disatteso tali provvedimenti;*
- *da ultimo, l'escalation della insopportabile onerosità introdotta con l'obbligo di accettazione delle carte di credito senza la possibilità di conoscere, preventivamente, il costo delle singole transazioni -*

con ciò vanificando le stesse finalità della legge 27/2012 di ridurre l'onere delle commissioni -, rappresenta un danno gravissimo agli operatori ed un ulteriore regalo alle banche che potranno, forti di questo obbligo, imporre condizioni non negoziabili, considerando altresì che i circuiti ammessi a fornire tali servizi sono pochissimi con plausibili rischi di configurazione di un vero e proprio "cartello".

In questo grave contesto generale, contrassegnato da una logica che si pone fuori da ogni reale possibilità di continuare a dare un senso al "pubblico servizio" di distribuzione carburanti, voluto dal legislatore a garanzia del principio dell'universalità e generale fruizione del servizio - nonostante da ben due anni sia in atto una vertenza dei Gestori della rete autostradale e sia stato aperto un discontinuo tavolo di lavoro ministeriale che non ha prodotto alcun risultato per i veti incrociati di Concessionari e compagnie petrolifere - vanno segnalati come ulteriori fattori di appesantimento:

- I **mancati rinnovi degli accordi economici** che tenevano in equilibrio le gestioni e che hanno generato una condizione di sofferenza diffusa;
- il **livello delle royalty** spesso offerte, contro ogni logica economica, spontaneamente dalle società petrolifere alle Concessionarie che oggi rappresentano, per la loro onerosità, il "cappio al collo" del sistema, e che finiscono per essere irresponsabilmente addossate ai Gestori;
- la **scadenza degli affidamenti** e l'incertezza legata ai **nuovi bandi di gara** ed al nuovo livello delle royalty, spingono gli operatori della ristorazione a proporre - come già sta avvenendo - la propria candidatura alla gestione integrata delle attività oil e non oil con sostituzione ed espulsione delle imprese dei Gestori;
- l'**arretramento, di singole compagnie petrolifere** (Tamoil in primis) dagli affidamenti per sopravvenuta maggiore onerosità;
- le **disdette dei contratti inviate ai Gestori** (soprattutto da Eni, da TotalErg e da Tamoil), con le quali si chiede il rilascio e la riconsegna dell'Area di Servizio, per sopravvenuta fine dell'affidamento, senza alcuna garanzia di continuazione;
- la **surrettizia riduzione del livello di servizio** al consumatore, scorciatoia scelta dalle compagnie petrolifere e dalle Società Concessionarie, che priverà i cittadini di un'attenta e continuativa gestione professionale delle attività oil;
- il **debutto degli impianti "ghost"** in autostrada (già quattro in applicazione, peraltro del tutto informale sul piano delle procedure, dei "criteri Passera") con conseguente azzeramento delle gestioni tradizionali;
- la **politica di premeditata e crescente discriminazione sul prezzo** fra impianti, recanti lo stesso marchio e lungo la stessa tratta, elemento nodale di distorsione della concorrenza in un segmento di mercato già gravato da vincoli asimmetrici di dipendenza economica e competitività;
- l'**aumento dei costi** per le transazioni effettuate con le carte aziendali e anche di quelli relativi alla fidelizzazione della clientela al "marchio";
- l'**individuazione di bandi di gara** che recano requisiti per la partecipazione che prefigurano condizioni di palese favore solo per ben determinati soggetti interessati alla gestione integrata del segmento oil e non oil;
- la **richiesta di introdurre nuovi contratti** di gestione che, sostanzialmente, degradano il Gestore in un "guardiano" dell'area di servizio;
- il **mancato (o assai parziale) riconoscimento dei cali carburante**;
- la **situazione di totale abbandono**, fra le altre, della **Salerno-Reggio Calabria** che da decenni vive la contraddizione di un'opera incompiuta ed in perenne cantieramento, nella quale i Gestori continuano a perdere vendite a ritmo fortemente superiore a quello del resto della rete e che si contraddistingue per il progressivo sviamento del traffico;

- *la perdita di circa il 50% delle vendite – in pochi anni - sulla rete autostradale, sviato a vantaggio di impianti - ubicati in immediata prossimità - di competitor riforniti dalle compagnie petrolifere a condizioni di assoluto svantaggio (fino a 200 €/Klt.) rispetto a quelle riservate ai Gestori di Marchio operanti in autostrada;*
- *l'esclusione dei Gestori autostradali da iniziative commerciali che, sempre più spesso, sono riservate (come lo "scontone") solo alla viabilità ordinaria;*

TUTTO CIÒ CONSIDERATO

i Gestori di oltre il 50% degli impianti autostradali a conduzione tradizionale, presenti in Assemblea, impegnano FAIB Autostrade, FEGICA ed ANISA a promuovere iniziative ed azioni così riassunte:

- 1. *Immediata richiesta al Ministero per lo sviluppo economico della ripresa del tavolo di confronto sulle criticità della rete autostradale, confermando i contenuti del Protocollo d'intesa già sottoscritti e non resi efficaci nel 2012 e 2013 ed esplicita riconferma della piena validità degli accordi sottoscritti, sempre in sede ministeriale, a luglio e dicembre 2002, che prevedono, tra le altre cose, anche il mantenimento della presenza del Gestore, indipendentemente dall'aggiudicatario dell'affidamento;***
- 2. *Immediata comunicazione sulla criticità dei rifornimenti e sulla possibile interruzione del servizio oil dal 1° Maggio 2014 sulla A22 (Brennero) e dal 1° Luglio 2014 a seguito dei mancati rinnovi o dello svolgimento delle gare sulla rete ASPI ;***
- 3. *Interventi di riequilibrio del conto economico delle gestioni con un aggiustamento mirato sul prezzo al pubblico, considerando prezzi speciali come variabili indipendenti e concentrandosi solo sulla "univocità" dei costi preferibilmente per tratta o, dove non ciò non fosse possibile, con interventi generalizzati e relativo "spegnimento" dei "benzcartelloni";***
- 4. *Chiusura del servizio notturno a partire dal 1° al 7 maggio compreso;***
- 5. *Rifiuto dell'accettazione delle carte aziendali fidelity a partire dal 1° al 7 maggio compreso;***
- 6. *Interruzione dell'accettazione delle carte di pagamento aziendali a partire dal 1° al 7 maggio compreso;***
- 7. *Conferma della cessazione immediata della comunicazione dei corrispettivi finalizzati al calcolo della royalty;***
- 8. *Chiusura degli impianti (indicativamente dall'11 al 12 giugno) valutando come dare riscontro alle "precettazioni", previa comunicazione alla Commissione di garanzia degli scioperi nei servizi pubblici essenziali;***
- 9. *Presidio in una delle giornate di chiusura sotto il Ministero dello Sviluppo Economico, invitando ad aderire i dipendenti, anch'essi a rischio licenziamento, ed a parteciparvi;***
- 10. *Verifica della disponibilità ad estendere la condivisione di comuni iniziative (quali la chiusura degli impianti, il presidio presso il Ministero dello sviluppo economico e/o altre formule) ai Gestori della viabilità ordinaria su temi specifici quali, ad esempio, la contrattualistica, la tutela della validità delle leggi speciali applicabili all'intero settore, l'onerosità delle carte di pagamento; il rinnovo degli accordi economici scaduti.***

L'ASSEMBLEA APPROVA ALL'UNANIMITÀ CON UN SOLO VOTO CONTRARIO

Si allega al presente ordine del giorno, la copia della lettera che i Presidenti hanno consegnato prima dell'inizio della riunione, al momento della registrazione, ai Gestori intervenuti all'assemblea

Cari colleghi,

come abbiamo ripetutamente illustrato nel corso di innumerevoli riunioni, la situazione nel nostro settore si va aggravando, fino a prefigurare un sostanziale svuotamento del ruolo e delle funzioni dei Gestori che, per decenni, hanno garantito, in tutte le condizioni, il miglior servizio possibile. Nonostante siano stati spesso lasciati da soli.

Non si tratta di puntare sull'allarmismo tanto per dare una dignità a questa Assemblea: si tratta di un convincimento profondo delle nostre Organizzazioni che hanno tentato di battere tutte le strade senza riuscire a trovare soluzioni che facessero uscire la Categoria da questo cul de sac nel quale compagnie petrolifere miopi, interessi economici forti dei concessionari e politica "distratta" l'hanno cacciata.

Per questo abbiamo voluto ribadire che la Categoria è a un bivio e, a seconda della strada che intenderà seguire, potrà vedere le azioni che dovremo mettere in campo, coronate da successo o condannate a registrare una residualità totale del modello distributivo autostradale che abbiamo contribuito a costruire nel corso degli anni.

A suffragare tale analisi ci sono i fatti. Fatti apparente slegati l'uno dall'altro ma, invece, costituenti la struttura di un unico disegno che tende a residualizzare i Gestori ed a sostituirli con nuovi operatori. Meno problematici, più spregiudicati, più forti e più coesi di quanto non siano, in questo momento i Gestori.

I **mancati rinnovi degli accordi economici** che tenevano in vita le gestioni e che hanno generato una condizione di sofferenza diffusa dalla quale ciascuno pensa di uscire individualmente e di salvare il suo presente; il **livello delle royalty** pagate spontaneamente dalle società petrolifere alle concessionarie che oggi rappresentano, per la loro onerosità, il "cappio al collo" del sistema, ma che finiscono per essere irresponsabilmente addossate ai Gestori sotto forma di mancati adeguamenti economici per le loro attività; la **scadenza degli affidamenti** e l'incertezza legata ai **nuovi bandi di gara** ed al nuovo livello delle royalty, spingono gli **operatori della ristorazione** a proporre - come già sta avvenendo - la loro candidatura a gestioni integrate delle attività oil e non oil (ovviamente senza i Gestori); l'**arretramento, di qualche compagnia petrolifera (Tamoil)** dagli affidamenti per sopravvenuta maggiore onerosità a favore di altri soggetti: in parte petroliferi ed in parte operanti nella ristorazione; le **disdette inviate ai Gestori** (soprattutto da Eni, da TotalErg e da Tamoil) con le quali si chiede, la restituzione dell'Area di Servizio, per fine affidamento, senza alcuna garanzia di continuazione; il **disconoscimento degli accordi**, sottoscritti in sede ministeriale, nel 2002 che prevedevano il **mantenimento della presenza del Gestore**, chiunque fosse il nuovo affidatario; l'**accettazione della riduzione del livello di servizio** da rendere al consumatore, fatta propria dalle compagnie petrolifere e dalle società concessionarie, per ridurre i costi e, tendenzialmente, rinunciare alla gestione professionale delle attività oil; il **debutto degli impianti ghost** in autostrada (già quattro in applicazione dei "criteri Passera") con conseguente azzeramento delle gestioni tradizionali; la **folle politica di discriminazione sul prezzo** fra impianti, recanti lo stesso marchio e lungo la stessa tratta, come elemento di ulteriore destabilizzazione del sistema e di concorrenza impropria in un segmento "costretto all'interno di barriere"; l'**aumento dei costi** per le transazioni effettuate con le **carte aziendali** e anche di quelli relativi alla fidelizzazione, della clientela, al "marchio"; l'**individuazione di bandi di gara** che **premiano** i concorrenti, per le **gestioni integrate**, oil - non oil; la **richiesta di introdurre nuovi contratti** di gestione che, sostanzialmente, trasformano il Gestore in un "Guardiano" dell'area di servizio; il **mancato** (o parziale) **riconoscimento dei cali carburante**; la **situazione di totale abbandono**, fra le altre, della **Sa-Rc** che da decenni vive la

contraddizione di un'opera in perenne ammodernamento, nella quale i Gestori continuano a perdere vendite a ritmo superiore a quello del resto della rete e che si contraddistingue per il progressivo azzeramento del traffico; la **perdita di circa il 50% delle vendite** - in quattro anni - sulla rete autostradale a vantaggio degli insediamenti - soprattutto no logo - fuori da tale viabilità. Impianti sempre riforniti dalle compagnie petrolifere affidatarie in autostrada, sui quali si praticano prezzi inferiori di circa 200,00 €/Klt. rispetto a quelli sugli impianti della nostra viabilità; **l'esclusione dei Gestori autostradali da iniziative commerciali** che, sempre più spesso, sono riservate (come lo "scontone") alla viabilità ordinaria; **l'affermazione** presso gli automobilisti del luogo comune **che lungo l'autostrada è tutto più caro**, compreso i carburanti: ciò in regime di riduzione delle percorrenze medie e del traffico pesante finisce per penalizzare ancora di più questo segmento di rete.

Queste ed altre (che per brevità non citiamo), sono le tessere che compongono il mosaico del superamento del Gestore e delle attività che abbiamo costruito e difeso.

Di fronte a tale realtà, una volta avutane contezza, possiamo decidere se accettarla con rassegnazione oppure tentare di ribaltarla: per fare questo, però occorre che ciascuno, in prima persona, abbia la volontà e la caparbia di difendere il suo futuro e quello della sua attività.

I piccoli egoismi quotidiani, le sterili lamentazioni; l'indicazione che il collega prima o quello dopo non hanno rispettato quanto convenuto in assemblea; il fatto che il mancato adempimento comporta il rischio di una sanzione amministrativa, non possono più essere un alibi dietro al quale si nascondono la nostra fragilità e la nostra incapacità di avere il coraggio necessario per "opporsi".

L'opposizione - anche se costruttiva - è un termine difficile da gestire con comportamenti conseguenti e da interpretare: per farlo, ci vuole innanzitutto la dignità di uomini liberi, che scelgono non di infrangere le leggi o vivere nell'illegalità ma di difendere i loro investimenti "emozionali" e la loro (e delle loro famiglie) possibilità di futuro.

Per questa facciamo appello a tutti i Gestori presenti (ed a quelli presenti per delega) affinché chiaramente manifestino la loro disponibilità a seguire le azioni che l'Assemblea indicherà oggi: siano essere l'oscuramento dei benzacartelloni piuttosto che la chiusura notturna, piuttosto che l'aggiustamento del proprio bilancio individuale sul prezzo al pubblico, piuttosto che la chiusura degli impianti senza farsi scudo delle precettazioni e delle sollecitazioni delle compagnie.

Noi, su queste cose ci siamo e, come si dice oggi, ci mettiamo la faccia e non intendiamo arretrare di un passo: la stessa cosa chiediamo a tutti i Gestori perchè la forza di una Categoria non si risolve alzando una mano in Assemblea e, poi, tornati a casa, ignorare quanto si è deliberato.

Vorremmo che fosse chiaro che non c'è più tempo e la forza che riusciremo ad esprimere in queste settimane/mesi darà o meno alla Categoria, la possibilità di interloquire, a tutti i livelli, con maggiore o minore forza. Diversamente dovremmo saggiamente prendere atto che possiamo tutti "andare a casa".

Proprio auspicando compattezza, solidarietà, attività di partecipazione, come Presidenti sottoscriviamo, prima ancora dell'Assemblea, a questo documento che, insieme, è l'indicazione di un percorso ed un manifesto che da rappresentanti di una Categoria di uomini liberi offriamo alla riflessione ed al dibattito.

Il Presidente

Antonino Lucchesi



Il Presidente

Roberto Di Vincenzo



Il Presidente

Stefano Cantarelli

