

L'occasione della riunione ristretta con TotalErg, già programmata prima della pausa estiva e tenuta mercoledì 4 scorso in merito alla situazione di grave sofferenza in cui versano i Gestori della rete autostradale, è stata colta da Fegica, Anisa e Faib per ribadire, ancora una volta, la fragilità e la complessità del quadro generale, rimarcando come il sostanziale disimpegno dalla distribuzione in autostrada delle compagnie petrolifere nel loro complesso, abbia già generato danni difficilmente riparabili nel breve periodo.

D'altra parte se in questo segmento le perdite di erogato sono almeno il doppio di quelle registrate dai Gestori della viabilità ordinaria, ciò è il frutto di una politica commerciale che, per motivi non tutti apertamente dichiarati, è apparsa incoerente e priva di prospettiva.

Tanto da generare differenze di prezzo con la viabilità ordinaria e anche all'interno stesso della rete autostradale ingiustificabili e comunque incomprensibili per quanti ogni giorno -soprattutto gli operatori professionali e, più nel particolare, il trasporto pesante- si mettono sulla strada.

Da qui la necessità -sostenuta dai sindacati- non solo di un intervento economico volto a sanare le perdite subite incolpevolmente da ogni singolo Gestore a fronte di costi insopprimibili, ma anche l'urgenza di procedere alla definizione di un nuovo accordo complessivo di settore che riesca a ridisegnare nuovi e differenti equilibri.

Vale in generale e vale a pieno titolo anche per TotalErg che ha il dovere di sciogliere i nodi sul futuro impegno della compagnia in questo segmento di distribuzione, cominciando dal ritirare le lettere di "disdetta" che sono state inviate ai Gestori per "fine affidamento", in aperta violazione degli Accordi sottoscritti nel 2002 in sede ministeriale.

Atteggiamento, quest'ultimo, fortemente stigmatizzato dalle Organizzazioni di Categoria perché si tratta di una novità assoluta che apre nuove incertezze e tensioni, incamminandosi su una strada accidentata su cui TotalErg -unica tra le altre compagnie- ha deciso di accodarsi ad Eni.

Tanto più che il pretesto fornito dai codicilli contrattuali agitati -peraltro mai applicati in precedenza- non riesce nemmeno lontanamente a dissimulare la reale volontà delle due aziende italiane (?!) di cogliere al volo l'occasione di avere "mano libera" nel regolare i conti con i propri Gestori.

Sull'emergenza economica denunciata dalle imprese gestionali, la delegazione sindacale ha dovuto letteralmente strappare a TotalErg -che insiste nel lamentare a sua volta criticità contingenti e scarse risorse economiche a sua disposizione- l'impegno ad esaminare, con la mediazione di ciascuna Organizzazione, le sofferenze individuali già da tempo segnalate, oltreché individuare congiuntamente una soluzione strutturale che superi gli "interventi tampone" da riportare al tavolo di confronto nazionale già riconvocato per il prossimo 8 ottobre.

L'affidamento reciproco è quello di definire, entro la fine dell'anno, un nuovo Accordo economico-normativo per i Gestori della viabilità autostradale che, passati anni dalla "fusione" aziendale, sappia finalmente omogeneizzare le diverse condizioni commerciali che ancora si riflettono, spesso negativamente, sui Gestori ex Erg e ex Total.

Sul fronte aperto dalla nuova tornata di gare autostradali, Fegica, Anisa e Faib hanno nuovamente ribadito, in termini generali, la convinzione che l'ipotesi di una proroga di due/tre anni degli affidamenti in scadenza -a fronte di una contestuale mitigazione, adeguata agli andamenti attuali della rete, delle condizioni economiche per gli affidatari- costituisca la migliore opportunità a disposizione dell'intero "sistema".

Intanto perché consentirebbe alla costituita Autorità per i trasporti -insediata lo scorso 31 luglio- di definire, così come vuole la legge 27/2012, le "linee guida" per lo svolgimento delle procedure di gara ad evidenza pubblica: applicare "vecchi metodi" o (magari anche solo per le parti che fanno più comodo ad interessi parziali) le indicazioni che il Ministro Passera ha formalizzato a fine legislatura, a Governo dimissionario e in forza di un potere di surroga che la legge non prevede, esporrebbe proprio il "sistema" a qualsiasi ulteriore turbolenza.

Poi perché offrirebbe a tutti gli operatori -in particolare a concessionari e affidatari- l'opportunità di ripensare ai propri ruoli ed alle proprie attese, lavorare alla formazione di un diverso assetto complessivo del segmento, spostando un appuntamento tanto delicato in tempi che, negli auspici di tutti, potrebbe essere meno incerti e critici.

Ma se questa appare essere evidentemente l'ipotesi migliore e semplicemente più ragionevole -al netto di atteggiamenti sterilmente nichilisti- alla quale le Organizzazioni ed i Gestori offrono la propria convinta adesione, dall'altra parte la categoria ritiene di essere nel pieno diritto di pretendere che vengano ritirate tutte le lettera di disdetta inviate e, contestualmente, che si riaprano i tavoli di contrattazione volti a riconoscere ai Gestori le sofferenze economiche sopportate e ad approntare il rinnovo e l'adeguamento degli Accordi economici.

Si tratta, in definitiva, anche degli elementi oggetto di discussione sui quali la Commissione di garanzia per lo sciopero ha più insistito ed aggiornato il tavolo, prima della pausa estiva.

Fare passi avanti concreti in quella direzione sarebbe certamente un ottimo viatico per la ripresa del confronto in quella sede.

O anche in quella che sarebbe istituzionalmente più propria, nel caso in cui il Ministero decida finalmente di uscire dall'ombra.