

Da alcuni giorni, stanno arrivando ai gestori delle aree di servizio autostradali a marchio Eni delle raccomandate, con le quali la compagnia denuncia il preteso "inadempimento dell'accordo sindacale del 27.07.2005 per violazione del prezzo massimo".

Come é noto il Coordinamento Nazionale Unitario Faib/Fegica, dopo numerose sollecitazioni inascoltate, aveva assunto l'iniziativa di formalizzare -con **comunicazione del 30.3.12** - al Ministro Passera, al Sottosegretario De Vincenti e a tutti gli Aministratori Delegati delle compagnie petrolifere e dei concessionari autostradali, la decisione di sospendere la validità degli "accordi sottoscritti a termini di legge (d.lgs. 32/98, l. 57/01) e depositati presso il Ministero dello Sviluppo Economico [...] a far data da Martedì 10 aprile p.v., per le parti relative alla definizione e regolazione del prezzo massimo di rivendita dei prodotti carburanti".

Una volta aver dovuto "prendere atto che la situazione di assoluta criticità in cui versano le imprese di gestione delle Aree di Servizio autostradali precedentemente illustrata è andata rapidamente peggiorando, senza che le aziende petrolifere si rendessero in alcun modo disponibili a rinnovare gli accordi economico normativi scaduti da tempo, né, d'altra parte, il Ministero assumesse le iniziative formalmente richieste", Faib e Fegica comunicavano le iniziative sindacali adottate (tra cui la sospensione delle intese sul prezzo massimo) e veniva avviata la "vertenza autostrade", successivamente confluita sul più generale "tavolo carburanti".

Tavolo, é bene ricordarlo, ancora oggi in attesa di una compiuta ricomposizione negoziale, dopo che le compagnie petrolifere hanno rifiutato, in pieno agosto, di sottoscrivere l'accordo già scritto e chiuso in sede ministeriale.

Per questo, il medesimo Coordinamento di Faib e Fegica ha deciso di rispondere ad Eni collettivamente con una **comunicazione del 18.9.12** , "in nome e per conto" dei gestori delle AdS autostradali raggiunti dalle contestazioni aziendali.

Fin qui l'arida cronaca.

Ma se non rappresenta certamente una novità il tentativo di pressione, oltre al resto anche ai limiti del comportamento antisindacale, adottato nei confronti dei gestori "non allineati", lascia stupefatti l'assoluta mancanza di pudore nella scelta dei tempi e dei modi di questo tipo di contestazione.

Il "tavolo di crisi" avviato dal Sottosegretario De Vincenti su sollecitazione della categoria, con lo scopo di esaminare e portare a soluzione una lunga serie di criticità del segmento autostradale, pur non essendo riuscito, al momento, ha determinare un solo atto concreto positivo per i gestori, ormai allo stremo, una conseguenza l'ha tuttavia già prodotta.

La più importante società concessionaria, Autostrada per l'Italia, per bocca del suo Amministratore Delegato, Castellucci, riconoscendo la fondatezza delle questioni sollevate dalle Organizzazioni di categoria, allo scopo di "contribuire" a risolvere le criticità lamentate dai gestori, ha deciso fin da subito di mettere a disposizione del Sottosegretario De Vincenti l'inedita disponibilità della sua azienda a rivedere, compagnia per compagnia, alcuni impegni economici e qualitativi assunti con le gare di assegnazione, oltre a ricomporre una serie di contenziosi aperti e ad avviare un confronto sui meccanismi che dovranno essera adottati per le prossime gare.

Disponibilità per nulla scontata, mai ottenuta dalle compagnie petrolifere, le quali si sono sempre limitate in passato a lagnarsi delle condizioni esose subite, come se le offerte e i rilanci effettuati in sede di gara fossero stati loro estorti a forza.

Per i più distratti é necessario chiarire che l'impegno assunto da Castellucci si traduce in una quantità di denaro assolutamente rilevante.

Si può ben dire, perciò, che l'iniziativa di sospensione della parte degli accordi sindacali sul prezzo massimo, avviata a sostegno della "vertenza" che è valsa la creazione del tavolo ministeriale e la disponibilità di ASPI, seguita da Aiscat, abbia per intanto fruttato a tutte le compagnie, prima di ogni altra proprio ad Eni -e per il momento solo a loro- un risultato insperato ed un corposo vantaggio economico immediato.

Azzannare la mano di chi ti porge (immeritatamente) del cibo, non denota solamente mancanza di riconoscenza.

Ma c'é dell'altro.

A determinare le attuali condizioni insostenibili per i gestori delle AdS autostradali non é certamente stata la "crisi": la contrazione dei volumi di vendita in autostrada é un fenomeno che prende avvio con molti anni di anticipo rispetto al resto della rete.

Semmai sarebbe corretto dire che le conseguenze della crisi generale si sono innestate su una situazione preesistente, le cui responsabilità originali vanno ricercate senz'altro nelle politiche dei concessionari che, dalla "privatizzazione" del 1999 in avanti, hanno pensato di poter disporre a proprio piacimento del "bene pubblico in concessione" e di poter pescare denaro senza alcun limite dal pozzo dei carburanti, lasciando sostanzialmente inascoltati due lustri di allarmi e di sollecitazioni che la categoria e in particolare la Fegica si sono fatte carico di lanciare sulle possibili conseguenze negative di cui il "sistema" sarebbe stato vittima.

Responsabilità da cui, però, non é per niente esente l'industria petrolifera che non ha mai nemmeno preso in considerazione l'eventualità di "porre il problema" in modo trasparente, diretto e coerente, sperando, per un verso, che fossero i gestori a levare buona parte delle castagne sul fuoco e, dall'altro, abbandonandosi alle consuete "furbizie" che ne caratterizza, tuttora e ad ogni livello, l'azione.

E allora ecco le iniziali vibranti minacce di azioni legali e impugnative, risoltesi immancabilmente nel nulla -spesso con accordicchi bilaterali di basso profilo- esattamente come le nobili intenzioni di mandare deserte le gare.

Ecco i continui e ripetuti tentativi di "scaricare" sui propri gestori quel complesso sistema di oneri ed obbligazioni costruito dai concessionari e assunto, senza batter ciglio, dalle compagnie per aggiudicarsi le gare, a colpi di "rilanci" sulle royalty (e persino sul numero dei water) per dare dimostrazione della propria "superiore capacità imprenditoriale".

Ecco le reprimende e le pressioni sui gestori per impedire loro di esercitare le attività sottopensilina di cui le leggi gli assicurano la facoltà, assumendo il ruolo di "braccio armato" dei concessionari interessati a garantire l'esclusiva d'area (vale a dire il monopolio) ai marchi della ristorazione, per ottenere anche da questi il massimo in termini di royalty.

Ecco il "posizionamento strategico" appena fuori dai caselli, sulla rete ordinaria, con prezzi più bassi, nel tentativo di sottrarre royalty al concerssionario, ma anche litri ai propri gestori.

Ecco, dopo la contromossa del concessionario che trasforma la royalty da prolitro a montante, l'astuto tentativo abbozzato da qualche "major" di mollare AdS già occupate, ad alto erogato e quindi con basi d'asta elevate, per aggiudicarsi aree con erogati e basi d'asta inferiori su cui trasferire le potenzialità del proprio marchio e ridurre l'impatto prolitro delle royalty stesse: un giochino, durato poco, ma che é costato a qualche "minor" un prezzo salatissimo che continua a pagare ancora oggi.

Ecco, da ultimo, l'invenzione del "prezzo personalizzato" che, per tentare di riequilibrare il "costo" per la compagnia rappresentato dai vincoli assunti rispetto alla determinazione del prezzo al pubblico sulle aree aggiudicate con la tornata del 2008, determina l'innalzamento senza limiti dei prezzi praticati sulle altre aree, tanto da rendere possibile che AdS con lo stesso marchio, identico fornitore in esclusiva, stessa tratta autostradale, identica direzione di marcia, a meno di 100 km di distanza, abbiano una differenza di prezzo consigliato fino a 16 cent/litro. Con l'effetto di condannare il gestore, immotivatamente sfavorito e discriminato, al rapido inaridimento della sua attività, fino al fallimento, oltreché alle invettive (non raramente passate alle vie di fatto) degli automobilisti e dei camionisti.

E' questo il contesto -misconosciuto perché ha colpevoli con nomi e cognomi- enfatizzato dalle politiche commerciali aziendali con il quale la crisi "irrompe e sorprende" tutti, che mette alle corde il sistema autostradale nel suo complesso, ma che colpisce senza possibilità di difesa soprattutto i gestori, portando all'apertura della "vertenza autostrade" di marzo.

Proprio in un tale contesto, già al collasso, Eni introduce l'iniziativa dello "scontone" dalla quale sono esclusi gli impianti autostradali e che assesta il colpo di grazia ai gestori, proprio nel periodo di "stagionalità" che avrebbe potuto, nelle attese, dare una boccata di ossigeno.

Di colpo e per tutta l'estate 2012, centinaia di gestori autostradali, da che erano stati relegati "fuori mercato" in condizione di "normalità", vengono spinti "fuori dal mondo" dalla politica aziendale che impone prezzi al pubblico anche 30 cent/litro superiori a quelli praticati su rete ordinaria: una cifra che, per intenderci, vale 60 volte il delta prezzo massimo (5 millesimi) di cui il gestore dispone, secondo gli accordi citati (a sproposito).

C'é da chiedersi, a questo punto, se esista per Eni un prezzo massimo, un qualsiasi limite alla sua stessa fissazione del prezzo, e di conseguenza chi e in che misura ha davvero superato questo limite.

Rimane, infine, da chiarire di quale quantità di coraggio debba essere dotato chi abbia ostentato in ogni modo, nella teoria e nella prassi, nelle dichiarazioni e nei fatti, la più totale noncuranza degli accordi sottoscritti (che siano "sindacali" é solo un'aggravante) e delle stesse norme che pure li imporrebbero, per poi trovare la forza d'animo di chiederne il rispetto alla controparte.

Ma forse é sufficiente non avere il senso del ridicolo.

Comunicazione CNU Faib-Fegica a Eni su contestazioni AdS p.max. del 18.9.12.pdf