

Si è tenuta a Milano, il 9 aprile scorso, l'assemblea nazionale dei gestori delle aree di servizio autostradali, convocata da Faib, Fegica ed Anisa per mettere a punto un pacchetto di iniziative politico-sindacali da attuare da subito e nei prossimi mesi.

Di seguito pubblichiamo il testo dell' **Ordine del Giorno** approvato dai presenti al termine dell'assemblea con un voto contrario.

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 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 promuove 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 "Benzacartelloni";

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 sevizi 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, 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.

Faib-Fegica-Anisa - OdG Assemblea autostradali Milano 9.4.2014.pdf

Faib-Fegica-Anisa - Comunicazione congiunta ai Gestori AdS del 9.4.2014.pdf