



Le Organizzazioni di categoria dei Gestori delle aree di servizio autostradali - Faib, Fegica ed Anisa - hanno inviato nella giornata di oggi una nuova [comunicazione al Governo](#) ed in particolare al Ministro Graziano Delrio, da poco alle Infrastrutture e Trasporti, ed al Ministro dello sviluppo economico, Federica Guidi.

In allegato alla comunicazione congiunta, le tre Federazioni precisano la posizione sindacale all'interno di un documento politico che, di seguito, pubblichiamo integralmente.

Intanto, la riunione al Mise prevista per domani 14 aprile é stata rinviata "a data da destinarsi", a causa della nomina a Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dell'ex Viceministro allo sviluppo economico, De Vincenti.

FAIB CONFESERCENTI - FEGICA CISL - ANISA CONFCOMMERCIO

“Vertenza autostrade”. Documento di sintesi congiunto contenente la posizione delle Organizzazioni di categoria dei Gestori delle Aree di Servizio in autostrada.

PREMESSA DI “METODO”.

Le scriventi Federazioni tengono a precisare che intendono la presente situazione come una “**v**
ertenza

” vera e propria, formalmente avviata con il
Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture
e con il

Ministero dello sviluppo economico

in quanto

Amministrazione Pubblica

che ha ritenuto di emanare

Atti di Indirizzo del 29.3.2013 e del 29.1.2015

e che è competente, a diverso titolo, nell'interesse collettivo e di ciascun operatore coinvolto, a **vigilare sulle concessioni autostradali**

e a

verificare la rispondenza alle leggi vigenti dei comportamenti dei concessionari il bene pubblico

.

Non si tratta, quindi, a parere delle scriventi, di un "tavolo di consultazione" finalizzato al confronto con le rappresentanze associative delle compagnie petrolifere e dei marchi della ristorazione.

Per questo le medesime scriventi ritengono essenziale che, nel caso, la vertenza veda la sua positiva finalizzazione necessariamente attraverso una **integrazione formale agli Atti di Indirizzo** sopra citati ovvero con la definizione di un **Accordo collettivo Interprofessionale sottoscritto dai titolari di autorizzazione, concessione e fornitori ai sensi e per gli affetti del d.lgs. 32/1998, così come modificato ed integrato dalle leggi 57/2001 e 27/2012 e, per ciò stesso, vincolante ed inderogabile**

.

NEL MERITO DEGLI EMANANDI SCHEMI DI CONVENZIONE.

Le "rivendicazioni" di cui sono portatrici le scriventi Federazioni sono di seguito sinteticamente rappresentate.

1. In applicazione del comma 8, art. 16, della legge 1034/1970 ("I titolari delle concessioni ... possono affidare a terzi la gestione degli impianti di distribuzione di carburanti, con contratti aventi ad oggetto la cessione gratuita dell'uso degli apparecchi di distribuzione e delle attrezzature sia fisse che mobili e di durata non inferiore agli anni nove ..."), deve essere chiarito **nei bandi di gara per il rinnovo degli affidamenti dei servizi carbolubrificanti e nei relativi contratti di**

convenzione l'obbligo per l'affidatario – chiunque esso sia – che l'esecuzione del servizio può essere attuata o attraverso proprio personale dipendente o, in alternativa, unicamente attraverso un contratto di legge, vale a dire di affidamento in uso gratuito (comodato) con un terzo (il gestore) della durata almeno di nove anni

.

2. In applicazione del comma 14, art. 28, della legge 111/2011, così come modificato dal comma 4, art. 17, della legge 27/2012, i bandi di gara e i relativi contratti di convenzione debbono prevedere che l'affidatario dei servizi carbolubrificanti che non intendesse avvalersi di proprio personale dipendente assuma l'obbligo di "assicurare al gestore condizioni contrattuali eque e non discriminatorie per competere nel mercato di riferimento".

3. In applicazione del d.lgs. 32/1998 e successive integrazioni e modificazioni (leggi 57/2001 e 27/2012), i bandi di gara e i relativi contratti di convenzione debbono recepire i contenuti e gli impegni assunti con gli **Accordi collettivi Interprofessionali dell'8.7.2002 e del 4.12.2002**, tuttora pienamente validi e vigenti, sottoscritti - ex lege - in sede di Ministero dello sviluppo economico e di Ministero dei Trasporti tra "i soggetti titolari di autorizzazione, concessione o fornitori e le associazioni di categoria dei gestori di impianti di distribuzione carburanti". A questo proposito, sarà bene chiarire che

a. ai sensi del comma 10, art. 1, del citato d.lgs. 32/1998, le clausole adottate in difformità con i contenuti degli Accordi collettivi Interprofessionali sono nulle in fatto e in diritto;

b. gli stessi Accordi sopra citati del 2002 prevedono l'impegno esplicito a che i loro contenuti siano "**recepiti all'interno delle emanande convenzioni e degli atti ad esse relativi**" (cfr. penultimo capoverso Accordo del 4.12.2002).

4. Più nel particolare, **in applicazione del quadro legislativo di cui al precedente punto 3., i bandi di gara ed i relativi contratti di convenzione debbono contenere** le previsioni, formali ed esplicite, coerenti con gli Accordi del 2002 in ordine ai seguenti temi:

a. "***mantenimento dei rapporti contrattuali in essere*** [al momento del rinnovo del affidamento dei servizi] ***con gli attuali gestori fino***

alla loro naturale scadenza ”

(cfr. punto 1. dell’Accordo del 4.12.2002), indipendentemente dal soggetto che si aggiudica la gara. Rileva a questo proposito ricordare che gli Accordi suddetti – che pure hanno valore erga omnes, vincolante e inderogabile – hanno consensualmente codificato un concetto, quello della cosiddetta “

continuità gestionale

”

già esplicitamente previsto dal Legislatore a tutela del gestore

(“Lo stesso contratto dovrà prevedere la continuità della gestione nel caso di cessione della concessione ...”,

comma 9, art. 16, legge 1034/1970

);

b. “*i rapporti tra Affidatario e Gestori sono regolati dalla normativa vigente e, di conseguenza, dagli Accordi collettivi interprofessionali ed aziendali*” (cfr. punto 2.

dell’Accordo del 4.12.2002). A questo proposito, in coerenza con quanto viene normalmente richiesto in ordine al rispetto della legislazione in materia di lavoro e di contribuzione (DURC), nonché dei contratti collettivi nazionali di lavoro dipendente,

i bandi di gara ed i relativi contratti di convenzione debbono prevedere l’obbligo per l’affidatario dei servizi carbolubrificanti, ove decida di avvalersi non di proprio personale dipendente, di rispettare gli Accordi collettivi interprofessionali ed aziendali che regolano ex lege le condizioni economico-normative tra gestori e titolari di autorizzazione, concessione e fornitori

;

c. “*il Gestore assume gli obblighi di cui alla Convenzione, sempreché compatibili con la richiamata normativa, obblighi che devono essere condivisi per essere recepiti*

***all’interno del rapporto contrattuale tra Affidatario e Gestore*”** (cfr. punto 2. dell’Accordo del 4.12.2002). In conseguenza di quanto evidenziato al precedente punto b., i suddetti obblighi contenuti nelle Convenzioni dovranno essere oggetto della già richiamata negoziazione collettiva;

d. “*piena applicabilità delle leggi 496/1999 e 57/2001*” (cfr. punto 3. dell’Accordo del 4.12.2002) in tema di liberalizzazione delle attività commerciali. In altre parole, il “

divieto di esclusiva d’area

” a favore degli affidatari dei servizi di ristorazione in materia di servizi accessori e correlati al servizio carbolubrificanti, ivi compresa la somministrazione di alimenti e bevande, così come già da tempo indicato esplicitamente dall’

AGCM

(cfr. Provvedimento n. 4457 (A95) del 28.11.1996, in particolare punti 71 e 77) e confermato

nell'interesse del consumatore a proposito di attività cosiddette di “

sottopensilina

” e di “

sosta veloce

” affidate al gestore delle attività oil, in diretta concorrenza con l'affidatario dei servizi di ristorazione (cfr. la segnalazione al Ministro delle Attività Produttive, rif. n. S 498, prot. n. 24530/02 del 9.7.2002, ed il parere inviato al Ministro delle Attività Produttive, rif. n. S/714, prot. n. 19374/06 del 18.4.2006). D'altra parte, il Legislatore è, nel frattempo, ulteriormente intervenuto sulla materia chiarendo inequivocabilmente la propria volontà tesa a consentire ai “
soggetti titolari la licenza di esercizio l'esercizio dell'impianto di distribuzione di carburanti

”, anche presso la viabilità autostradale, la “

somministrazione di alimenti e bevande

” e la “

vendita di ogni bene e servizio

” (cfr. commi 8 e 10, art. 28, della legge 111/2011, così come modificati dal comma 4, art. 17, della legge 27/2012). Tenuto conto del suddetto dettato normativo, quindi,

i bandi di gara debbono essere definiti dai concessionari in modo tale da assicurare che l'offerta tecnica dai bandi medesimi prevista non ponga alcuna limitazione

(avuto riguardo, a mero titolo di esempio, il numero di parcheggi per auto, la collocazione dei servizi igienici, l'ampiezza dei locali chiusi da destinare alle attività correlate a quella carbolubrificanti)

tale da rendere incompatibile l'esercizio delle suddette attività con la legislazione vigente ed in particolare con le condizioni di sicurezza stradale

. Non appare superfluo ricordare, a tale ultimo proposito, che “I comportamenti posti in essere dai titolari degli impianti ovvero dai fornitori allo scopo di ostacolare, impedire o limitare, in via di fatto o tramite previsioni contrattuali, le facoltà attribuite dal presente articolo al gestore integrano abuso di dipendenza economica, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 9 della legge 18 giugno 1998, n. 192.” (cfr. comma 3, art. 17, della legge 27/2012).

ALTRI TEMI.

In termini generali, le scriventi Federazioni precisano – in seguito ad esplicita richiesta dell'Amministrazione – la **propria inequivocabile posizione CONTRARIA**, cui sono pronte a dare pieno sostegno attivo in ogni sede ritenuta competente, in ordine, schematicamente, a:

a) **l'utilizzo di metodi di distribuzione carburanti interamente automatizzati (attrezzatura cosiddetta pre-pay) ritenuti assolutamente incompatibili con la natura stessa del “servizio pubblico”**. L'offerta al consumatore della metodologia self service è assicurata comunque attraverso la cosiddetta metodologia “post pagamento” (con pagamento alla cassa

centralizzata nelle mani di un operatore) così come avviene in tutte le reti europee;

b) la chiusura di aree di servizio attraverso specifici piani di ristrutturazione decisi dai concessionari . Il recupero progressivo del giusto grado di efficienza è con ogni evidenza legato prima di tutto alla definizione di bandi di gara che abbiano quale obiettivo non lo sfruttamento del bene pubblico nell'esclusivo interesse privato, ma l'offerta al consumatore di servizi con standard qualitativi migliori e a prezzi concorrenziali. Senza di questo neanche la chiusura della metà delle attuali aree di servizio – numeri alla mano - sarebbe sufficiente a restituire livelli di remuneratività paragonabili a quelli precedenti;

c) la conservazione di un sistema che consenta ai concessionari di pretendere royalty sulle vendite di beni e servizi . All'interno delle tariffe di pedaggio, peraltro di fatto "indicizzate" e soggette ad adeguamenti automatici ogni inizio anno, il concessionario trova la remunerazione tesa a garantire l'offerta di servizi agli utenti della viabilità autostradale data in concessione.

Tuttavia,

ove fosse garantita la piena applicazione del quadro normativo richiamato nei precedenti paragrafi e fosse quindi riconosciuto adeguatamente e secondo legge il ruolo finora esercitato dal gestore anche per il futuro, attraverso la definizione coerente degli emanandi bandi di gara e dei relativi contratti di convenzione, SOLO QUINDI IN QUESTO CASO

le medesime scriventi si renderebbero immediatamente disponibili, come già fatto ripetutamente in passato, a collaborare costruttivamente con l'Amministrazione e con ogni altro soggetto interessato allo scopo di individuare "soluzioni di sistema" all'interno del seguente ambito.

PRE-PAY.

Tenuto conto

* della già posta questione sulla **incompatibilità** della completa automazione della distribuzione carburanti in autostrada con il carattere di “**servizio pubblico**” e

* che l’offerta al consumatore della modalità di vendita in “**self service**” è già assicurata attraverso il metodo “**pos**” e
t pagamento”, metodo che, oltre ad una maggiore fruibilità per l’utente autostradale, garantisce di per sé il necessario presidio e l’adeguata offerta di assistenza specificatamente dedicata,

l’utilizzo e la messa in funzione dell’attrezzatura destinata a tale metodo di pagamento (pre-pay) **devono essere subordinati** alla effettiva verifica presso la specifica AdS di alcune condizioni che ne possano giustificare la straordinarietà dell’impiego:

a) messa in funzione solo nelle ore notturne (tra le 22.00 e le 6.00);

b) verifica puntuale delle ads dove esercitare tale tipologia di vendita;

c) in considerazione dei flussi di traffico e comunque per un periodo dell’anno complessivamente inferiore ai 6 mesi anche non consecutivi;

d) l’adeguata “turnazione”, vale a dire la non contemporanea utilizzazione dell’attrezzatura pre-pay di altre AdS poste a ridosso (subito prima o dopo).

PIANI DI RISTRUTTURAZIONE.

Qualsiasi “piano di ristrutturazione” non può limitarsi ad individuare AdS da portare in chiusura, ma deve porsi l'**obiettivo finale ed essenziale di reintegrare condizioni di offerta di servizio minime – standard di servizio adeguati e prezzi di vendita in linea con il mercato –** che autorizzino l'attesa di un ritorno di domanda degli utenti autostradali.

Ciò posto, ove l'Amministrazione dovesse ritenere necessario individuare un certo numero di AdS da portare in chiusura per concorrere al recupero di efficienza e remuneratività delle attività prestate, sarebbe necessario prevedere un **equo livello di indennizzo per i gestori** di tali suddette AdS, in coerenza con quanto già previsto con il fondo appositamente costituito per i gestori degli impianti di rete ordinaria.

ROYALTY E QUALITA' DEL SERVIZIO.

Anche alla luce degli indirizzi definiti dall'Amministrazione e dei rilievi formulati dall'AGCM in materia, appare necessario che i bandi di gara finalizzati all'affidamento dei servizi carbolubrificanti prevedano criteri e meccanismi di assegnazione dei punteggi che:

a. alla cosiddetta “**offerta economica**” sia assegnato un **punteggio massimo non maggiore del 25% del punteggio totale** conseguibile dal concorrente;

b. all'interno dell'“offerta economica” il cosiddetto “**importo fisso**” sia fissato dal concessionario sulla base di criteri oggettivi verificabili, legati agli oneri fissi della specifica AdS, e **che non sia soggetto a rilanci** dei concorrenti. Ciò per limitare per il possibile gli effetti negativi di una eventuale “asta economica” su tale elemento, tra i quali l'aumento dei prezzi al consumo;

c. all'interno della cosiddetta “**offerta tecnica**” – che assegna almeno il 75% del punteggio complessivo – **almeno la metà del relativo punteggio** sia assegnata in relazione agli impegni che il concorrente assume con la **scelta di avvalersi di un Gestore** per l'esecuzione del servizio, nonché al **livello di investimento economico destinato a garantire alti standard di servizio e**

diversificazione dell'offerta

. Introduzione di carburanti ecologici GPL/METANO/RICARICHE ELETTRICHE.

[Faib-Fegica-Anisa vs Mit e Mise su vertenza autostrade - 13.4.2015 + allegato.pdf](#)