Il Presidente della Fegica si rivolge direttamente al Direttore Generale della Divisione Refining & Marketing di eni, oltreché per conoscenza, ai Ministri Toninelli (MIT) e Di Maio (Mise), ai Presidenti delle Commissioni parlamentari competenti, ai Presidenti delle Regioni percorse dalla tratta e al concessionario Autostrade per l'Italia, tornando sulla denuncia dello stato della distribuzione carburanti, dopo la **lettera/denuncia** di un gruppo di Gestori della A14 e la replica della stessa Divisione.

Di seguito, il testo integrale della **comunicazione della Fegica** con la quale, tra l'altro, raccoglie la disponibilità manifestata dall'azienda ad avviare un tavolo di confronto allargato anche ai concessionari.

Roma, 27 novembre 2018

alla c.a. **dott. Giuseppe Ricci**
eni S.p.A. Refining & Marketing

e, p.c., **Sen. Danilo Toninelli**
Ministro Infrastrutture e Trasporti

On. Luigi Di Maio
Ministro sviluppo economico

On. Dario Galli
Sottosegretario Ministero sviluppo economico

Sen. Mauro Coltorti
Presidente 8° Commissione Lavori Pubblici
Senato della Repubblica

Sen. Gianni Pietro Girotto
Presidente 10° Commissione Industria
Senato della Repubblica

On. Alessandro Morelli
Presidente IX Commissione Trasporti
Camera dei Deputati

On. Barbara Saltamartini
Presidente X Commissione Attività Produttive
Camera dei Deputati

On. Stefano Bonaccini
Presidente Regione Emilia Romagna

On. Luca Ceriscioli
Presidente Regione Marche

On. Donato Toma
Presidente Regione Molise

On. Michele Emiliano
Presidente Regione Puglia

Dott. Vincenzo Cinelli
Direttore Generale
Vigilanza Concessioni autostradali
Ministero Infrastrutture e Trasporti

Autostrade per l'Italia S.p.A.

OGGETTO: **Concessioni autostradali. Prezzi al pubblico carburanti. Violazioni norme e concessioni. Vostra comunicazione PEC del 22.11.2018, prot. CO/R&M/56/2018/P.**

Egregio Dottore,

proviamo a tradurre il senso (non proprio inaspettato) della cortese comunicazione di cui all'oggetto, da Lei sottoscritta: *i veri colpevoli dei prezzi dei carburanti impazziti e fuori da ogni controllo in autostrada sono i benzinai che, oltre al resto, sono solo in cerca di extra-margini, grazie alla connivenza del sindacato che intanto rifiuta proposte convenienti*
.

Se ne deduce che *l'intero sistema -che include eni e Autostrade per l'Italia, vale a dire le due aziende più importanti e potenti del Paese- è lì ad assistere, non potendo fare altro che subire impotente* .

Con tutta onestà, riservandoci di farlo in ogni altra sede idonea, non riteniamo qui necessario confutare puntualmente ciascuna delle "mezze verità" (la cui somma, come è noto, mai si

avvicina a farne una intera) illustrate dalla Sua Divisione, a beneficio delle Istituzioni che ci leggono per conoscenza.

Per molti versi sarà sufficiente riassumere l'esempio, che Lei conosce perfettamente, dell'area di servizio denominata "**SILLARO OVEST**", la prima a marchio **eni** nella direttrice che parte da Bologna, che la Sua Divisione non può non aver notato
tra quelli allegati alla precedente comunicazione
.

I dati resi pubblici dal Ministero dello sviluppo economico dimostrano come tra la suddetta area di servizio e due impianti di rete ordinaria nelle immediate vicinanze, sempre a marchio eni, distanti rispettivamente **8 minuti di auto** (Via San Vitale ovest a Medicina) e **15 minuti** (Via Marconi a Imola),
il differenziale sulla benzina sia in un caso 11 e nell'altro 15 cent/lt., quello sul gasolio 11 e 13 cent/lt.

Ebbene, **SILLARO OVEST** è gestita da "**Eni Rete oil&nonoil S.p.A.**", società interamente controllata dalla **Sua Divisione** .

Insomma, questa è la misura dell'"extra-margine" introitato dalla Sua Divisione e "incorporato" nel prezzo, quando pure non c'è un Gestore sul quale scaricare la colpa.

C'è bisogno di aggiungere altro sull'argomento?

Davvero, egregio Dottore, pensa che sia normale che una azienda come quella che la Sua Divisione rappresenta lasci ai "benzinai" il compito di incaricarsi di denunciare, in splendida solitudine, uno "stato delle cose" tanto degradato, senza governo né prospettiva, oltreché aggredito da un livello di prezzi tanto dissennato che, con ogni probabilità, **anche Lei stesso, in tutta coscienza, consiglierebbe ad un Suo parente o amico di assicurarsi di aver fatto rifornimento all'auto PRIMA di avventurarsi in autostrada?**

Stando ai report pubblicati periodicamente da **AISCAT** (non contestati):

- nell'arco del **decennio 2008/2017**, la rete italiana delle aree di servizio autostradali ha perso oltre 2,1 miliardi di litri (**dicesi due miliardi e cento milioni!**) tra benzina e gasolio (-61,60%);

- di questi, 1,4 miliardi di litri sono stati "bruciati" a partire dal 2012;
- in buona sostanza, **al 31.12.2017 i volumi di vendita dei carburanti sono meno della metà (-51,26%) di quelli registrati nel 2011** (anno dell'ultimo Accordo aziendale).

Numeri di per sé spaventosi, ma ancor più indicativi se messi in parallelo con altri sempre diffusi da AISCAT:

- nel volgere dello stesso decennio, **il traffico** -vale a dire i km percorsi dagli autoveicoli entrati in autostrada- non solo non è diminuito ma **è persino aumentato** , seppure di poco (**+1,79%**);

- mentre le altre attività e servizi, soprattutto **la ristorazione** (pure con manifesti problemi di qualità e competitività), ha subito certamente un **decremento (-15,94%) ma neppure paragonabile a quello dei carburanti** .

Inutile dire che lo specifico della **tratta A14**, da cui è partita questa corrispondenza, si colloca **perfettamente all'interno della media nazionale** , fatta eccezione per il decremento della ristorazione, persino più contenuto (-7,53%).

Ma è anche bene sapere che mentre si discute la casa brucia: **le Sue aree di servizio della tratta "viaggiano" ad ottobre e novembre di quest'anno con un ulteriore -20/30%!**

I pochi elementi sopra riassunti sono, lo ripetiamo, assolutamente pubblici e avrebbero dovuto

dare origine ad un preoccupato allarme, oltreché l'esercizio della vigilanza ex lege, delle Istituzioni ed Amministrazioni Pubbliche -Governo, Parlamento, Regioni, ANAS- succedutesi nel decennio (cosa che insistiamo nel sollecitare anche a quelle attuali in soluzione di continuità con il passato), se non altro per il fatto che si tratta di un **bene in concessione** e di un **pubblic o servizio**
.

Certo, ci si sarebbe dovuti aspettare una decisa reazione dei concessionari, tra questi di **ASPI**.

Una reazione feroce, persistente ed inarrestabile, quasi pari a quella che avrebbero dovuto avere le compagnie petrolifere e, per il ruolo e le responsabilità di cui dovrebbe sentirsi portatrice, proprio e soprattutto la Sua Divisione che non può disconoscere o sottovalutare, anche nel suo stesso (ma non solo) "privato" interesse, il carattere strategico e internazionale di un asset come quello autostradale.

Senza contare che, oltre tutto, di quei 2,1 miliardi di litri "andati in fumo", **eni ne "piange"** (o almeno dovrebbe)
la metà
.

E, invece, bene esemplifica la flemmatica indifferenza e rassegnazione finora dimostrata per la situazione gravissima, del tutto fuori controllo e ragionevolmente intollerabile in cui versano le autostrade italiane, quell'algida considerazione -"*un contesto di mercato sfavorevole caratterizzato da costante calo dei consumi* "-
cui fa seguito l'appena accennata allusione al sistema di royalty messo in piedi dai concessionari (che non raramente sono pure Amministrazioni Pubbliche).

Un "sistema" del tutto inadeguato e che effettivamente ha arricchito i concessionari oltre ogni loro più rosea iniziale aspirazione, non senza l'incauta complicità delle compagnie petrolifere, ivi compresa prima Agip e poi eni, che, a colpi di offerte libere e rilanci volontari, sono arrivate fino a decuplicare il valore delle royalty corrisposte nel 2002.

Che in tutto questo la Sua Divisione ritenga di potersi scrollare di dosso ogni problema per il semplice fatto di essersi supinamente "*allineata alla media delle altre petrolifere concorrenti*" è

questione che attiene più al grado di consapevolezza sul ruolo cui ha abdicato, che alla sua piena e manifesta responsabilità in ordine agli addebiti rivolti, alla quale, semmai, si aggiunge quella di altri.

Quanto, infine, alla questione delle intese non rinnovate, appare davvero **impossibile dissimulare il vantaggio economico che la Sua Divisione ha introitato**
dallo spingere le gestioni -colpite dal calo verticale dei volumi di vendita- a riportare da sole **in equilibrio i conti economici non attraverso l'adeguamento del margine contrattato negli Accordi, ma attraverso l'"extra-margine" recuperato direttamente sul prezzo**
.

Un modo semplice, quanto però iniquo e miope, di **trasferire direttamente sul consumatore il costo che avrebbe dovuto assumere su di sé proprio la Sua Divisione**
.

Ciò chiarisce senz'altro anche la reale intenzione sottesa ai pretesi "*ripetuti tentativi che Eni ha condotto per arrivare a firmare un nuovo accordo aziendale*
".

Nella nostra modesta esperienza, abbiamo imparato che quando eni S.p.A. vuole davvero chiudere un Accordo, l'Accordo in un modo o nell'altro si chiude (valendo anche per l'opposto).

D'altra parte, come può esserLe sfuggito che **sono proprio i Gestori che** nella loro comunicazione, riassumendo le loro istanze,
sollecitano in due passaggi differenti la fissazione di un prezzo massimo sui carburanti?

Cos'altro si può pretendere? Che se lo impongano da soli, magari anche in assenza di un Accordo aziendale che valorizzi i costi di esercizio che servono a distribuire i prodotti che eni rifornisce -protetta dall'esclusiva- ad un prezzo che assicura a sé stessa e solo a sé stessa, il margine ritenuto congruo?

Chiarito tutto questo anche per evitare di fornire altre "*rappresentazioni parziali*", salutiamo con

soddisfazione la disponibilità, finora inutilmente sollecitata ed ora finalmente manifestata da eni R&M, “ *ad aprire un tavolo di confronto, che possa eventualmente coinvolgere anche le concessionarie autostradali, per valutare le criticità del settore e proporre possibili soluzioni* ”.

Vogliamo credere che una tale inedita quanto fondamentale disponibilità -**primo apprezzabile risultato dell’iniziativa assunta dai Gestori delle aree di servizio della A14** - preannunci una conseguente iniziativa promotrice di eni che, ci permettiamo di suggerire, **sia colta prontamente anche dai Ministeri competenti** , tenuto conto della gravità delle questioni poste e dell’interesse collettivo che coinvolge.

E tuttavia, tenuto nel giusto conto quanto ammonivano i latini -*primum vivere, deinde filosophari* -
dobbiamo nuovamente sollecitare eni R&M a concludere nel frattempo e urgentemente un nuovo Accordo aziendale rendendo disponibile almeno una parte di quanto introitato finora perché sia possibile prima di tutto rispondere all’emergenza in atto e, di conseguenza, contribuire a delineare in prospettiva politiche commerciali in soluzione di continuità con il passato.

Rimaniamo in attesa dei cortesi riscontri.

Vivissime cordialità.

Il Presidente Fegica Cisl - Roberto Di Vincenzo

{jathumbnail off}