

RACCOMANDATA A.R.
anticipata via mail

Roma, 22 settembre 2017

On.le Graziano Delrio
Ministro infrastrutture e Trasporti
ROMA

Direzione Generale per la Vigilanza
sulle concessioni autostradali
ROMA

On.le Carlo Calenda
Ministro dello Sviluppo Economico
ROMA

Direzione Generale per la sicurezza
dell'approvvigionamento e per le infrastrutture
energetiche
ROMA

Dott. Fabrizio Palenzona
Presidente AISCAT
ROMA

Ing. Giovanni Castellucci
A.d. Autostrade per l'Italia
ROMA

Oggetto: **situazione della rete di distribuzione carburanti in Autostrada. Inadempienze. Violazioni della norma. Violazione degli impegni sui prezzi e del pubblico servizio soggetto a Concessione.**

Egregio Signor Ministro, Signori Direttori Generali, Signori Presidenti,

dobbiamo purtroppo rilevare che, nonostante i ripetuti inviti ad adempiere che abbiamo inviato, ad oggi ancora esiste una situazione dei Gestori delle Aree di Servizio Autostradali non pienamente rispondente a quanto previsto nel Decreto Interministeriale del 7 agosto 2015 e nei "bandi di gara" già esperiti.

Ci riferiamo, sostanzialmente, a alcune questioni che, così possono essere riassunte:

1. **PREZZI:** i prezzi consigliati dagli affidatari dei nuovi servizi non risultano essere pienamente corrispondenti a quelli praticati sulla viabilità ordinaria presso gli impianti costituenti quel "panel" di riscontro che pure è stato individuato. Come avevamo evidenziato, alcuni mesi fa', il problema sta creando effetti distorsivi e distorcenti in quanto agli automobilisti si presentano prezzi di molto superiori a quelli praticati presso la rete ordinaria ed il

"differenziale" fra erogati in servito ed in self-service ormai si avvia -in alcuni casi- a sfiorare i 40 €cent/litro (cioè 400 €/mc). A ciò si devono sommare gli strascichi delle politiche commerciali (e dei bandi di gara) precedenti che non consentono quella omogeneità che pure tutto il sistema riteneva che andasse perseguita: dal prezzo "amico" al ricalcolo del "Platt's", è tutto un fiorire di prezzi - ammesso che dietro esista una politica di marketing petrolifero - che finiscono per disorientare il consumatore anziché rassicurarolo circa la "convenienza" (o, comunque, l'indifferenza) a fare rifornimento in autostrada. In questo quadro hanno buon gioco gli Affidatari a continuare nella loro politica di sostanziale disapplicazione delle norme di Legge poste a tutela dei Gestori ed ampiamente richiamate nel Decreto del 7 agosto 2015: ciò anche a causa della genericità (e della diluizione) delle indicazioni contenute nei "bandi di gara". Tale situazione rischia di dare forza alla politica del "si salvi chi può" che finisce per gravare sul consumatore, ampliando quell'effetto di incomprensibilità del "pricing" praticato in Autostrada e ovviamente sui Gestori che assistono ad una ulteriore ed inesorabile perdita di volumi, a fronte tuttavia degli impegni al mantenimento degli occupati. Sarebbe sufficiente richiamare quanto contenuto nei bandi di gara: assicurando la sostenibilità economica delle gestioni -attraverso il rispetto del quadro normativo vigente, degli Accordi sottoscritti in forza di norme di Legge cogenti- rilanciando la contrattazione e l'introduzione nel settore della distribuzione di nuove forme contrattuali per definire gli equilibri del settore- tra le aziende petrolifere e le rappresentanze dei Gestori- (mantenendo fermo l'impegno alla clausola di salvaguardia introdotta per il personale dipendente) per mantenere il sistema in equilibrio. Unitamente a questa discrasia che "lascia mani libere" ai soggetti Affidatari, sarebbe sufficiente prendere coscienza che 30 €cent/lt. sulle vendite self determinano, per l'Affidatario, tra i 12 ed i 15 €cent/litro su tutto l'erogato: una corsa folle al rialzo che è la prima responsabile del continuo decremento delle vendite.

- 2. IMPIANTI "FOOD DRIVEN":** sull'indennizzo per i Gestori che sono stati espulsi dalla conduzione dell'Area perché affidata ad un operatore non oil (per il quale, come è noto, esiste una convergenza fra UP, Organizzazioni dei Gestori ed alcune Concessionarie), è calato un silenzio tombale e la composizione fra le Parti diventa sempre più faticosa e, soprattutto, priva di qualsiasi elemento di oggettività. Peggio. Le concessionarie "tollerano" che tali affidamenti, con gestione diretta annessa, ottenuti da soggetti della ristorazione, vengano poi trasferiti ad un "nuovo" Gestore -magari ad una società controllata al 100% dal gruppo aggiudicatario (ad esempio Autogrill e Nuova Sidap)- con la quale viene stipulato un regolare contratto di affidamento in uso gratuito (così come prescrive la Legge), quando non con contratti di associazione in partecipazione fra la medesima società ed un "socio d'opera" che alimenta una finzione giuridica intorno alla quale si allarga l'approssimazione ed il disservizio. Ovviamente tale situazione deve essere monitorata ed i comportamenti difformi devono determinare la revoca dell'Affidamento e l'obbligo a stipulare un nuovo contratto con il vecchio Gestore espulso dal sistema in forza di un provvedimento che è stato disatteso. All'interno di questo quadro, poi, vanno aggiunte le modifiche sostanziali ai bandi di gara che, surrettiziamente, sono state apportate. Affidatari che in sede di partecipazione non hanno dichiarato (e dimostrato) l'avvalimento di un terzo soggetto e che, improvvisamente, espongono marchi, insegne e colori di una compagnia petrolifera (senza eccezione alcuna) che ha, evidentemente, sfruttato l'operatore non oil che si è aggiudicato la gara, per continuare a rifornire l'Area di Servizio lasciando il vecchio Gestore fuori dal sistema. Ciò non è tollerabile e per questo chiediamo immediati chiarimenti prima di ricorrere al giudice di merito per denunciare questi veri e propri aggiramenti delle norme e dello stesso Decreto Interministeriale già richiamato (oltreché dell'intero quadro normativo in esso contenuto).

Considerando che ogni soggetto -con l'assenso diretto o indiretto della concessionaria- si sta creando un suo soggettivo microcosmo dal quale intende escludere il Gestore, riteniamo che così come non potevano essere esclusi i ristoratori dai bandi di gara (per i quali, addirittura, è stata fatta una riserva di un minimo di Aree -alla faccia della concorrenza-), non potevano -e non possono- essere esclusi i Gestori dall'esercitare le attività non-oil che comprendono non già i convenience store ma una vera e propria somministrazione di alimenti e bevande in applicazione di una Legge dello Stato (cfr. 27/2012) che non può certo essere disattesa da un'iniziativa privatistica quale un bando di gara. Nelle prossime settimane, quindi, partiranno le richieste e ove denegate, ne scaturirà la possibilità per i singoli Gestori di rivolgersi all'Autorità Giudiziaria per veder sanzionare tali comportamenti assunti a favore di un operatore ed a scapito dei Gestori medesimi .

3. VICENDA TAMOIL: più volte segnalata e denunciata -anche formalmente ai Ministeri interessati- è la vicenda della Tamoil Italia SpA che quattro anni or sono ha deciso, unilateralmente, di chiudere alle vendite impianti posti lungo una viabilità autostradale (anche Anas è stata costretta a riaffidare, senza gara, quelle Aree per non lasciare intere tratte scoperte) e, quindi, destinati ad assolvere un pubblico servizio" senza che ciò determinasse alcun tipo di intervento: tanto da parte delle concessionarie interessate, quanto da parte della pubblica amministrazione concedente e, per essa, dagli organi di vigilanza preposti alla sorveglianza. Come per incanto, con questa tornata di gare, la Tamoil è tornata a "gareggiare" senza alcuna limitazione e senza alcuna garanzia circa il mantenimento della "continuità e regolarità" del pubblico servizio previsto nella L. 1034/70. Lo ha fatto, direttamente su impianti rimasti chiusi (e abbandonati) per tre anni, su Aree nelle quali non era presente e finanche, per interposto soggetto economico (cioè la ristorazione), in alcune altre Aree. O tutti i soggetti obbligati a garantire il pubblico servizio danno garanzie circa la continuità oppure se diventa invalso il principio che sono obbligato nei limiti della mia convenienza, tutti coloro che, a vario titolo intervengono nella viabilità autostradale possono comportarsi di conseguenza. Gli stessi Gestori, se lo vorranno, potranno decidere di non effettuare il servizio di notte o durante particolari giorni della settimana, in funzione del loro tornaconto economico. E, sulla scorta di quanto è accaduto con Tamoil, chi potrebbe sanzionarli (o perseguirli)? Un precedente di questa natura ha determinato un "vulnus" che, difficilmente, è sanabile, senza che la stessa Tamoil non venga chiamata a sanare quanto accaduto in precedenza; non si impegni ad applicare tutte le Leggi ivi comprese quelle adottate dal legislatore per regolamentare la materia della contrattazione fra compagnie petrolifere (e retisti -nel nostro caso ristoratori-) e si adegui agli impegni assunti in materia di liquidazione dell'indennizzo spettante ai Gestori delle Aree in modalità "Food Driven": se si fa strada il principio che le norme non si applicano, che le Leggi possono essere violate senza alcun "pericolo di sistema" o di interventi cogenti da parte della Pubblica Amministrazione concedente, allora assisteremo ad un fenomeno di implosione del sistema: chi potrà impedire al Gestore di approvvigionarsi di prodotti petroliferi da quei soggetti che garantiscono un prezzo minore? E, così, scendendo "per li rami".

4. NUOVI AFFIDATARI NON PRESENTI PRIMA NEL MERCATO "OIL": si tratta principalmente di operatori, già presenti nel segmento autostradale ma nel settore della ristorazione che, a fronte del mancato interesse per alcune Aree di servizio da parte della industria petrolifera, si sono aggiudicati le relative gare anche in fase di negoziazione "diretta" con il concessionario autostradale, quest'ultimo disposto a tutto pur di mantenere in attività le Aree suddette. In questi casi, tenuto conto anche del fatto che lo stesso concessionario avrebbe consentito

l'espletamento del servizio con modalità in self service con accettatore di banconote anche al di fuori del tassativo elenco contenuto nell'Allegato 4 del citato Decreto del 7 agosto 2015 , il nuovo affidatario ha provveduto a proporre un nuovo contratto di comodato al Gestore preesistente, ma con un collegato contratto di fornitura a condizioni economico-finanziarie insostenibili per la stessa Gestione, inducendo molti ad una volontaria - seppure capziosamente stimolata - rinuncia al proprio Diritto alla prosecuzione dell'attività. Nel caso specifico, come noto, pende ancora presso il Mise la nostra richiesta di apertura della Vertenza Collettiva nei confronti di tali operatori che, piu' volte sollecitati in merito, si rifiutano a tutt'oggi di aprire una contrattazione collettiva aziendale cosi' come previsto dall'art. 19 della Legge 57/01. In tale quadro, nei casi in cui la Gestione ha inteso proseguire nel rapporto contrattuale -come suo diritto- le condizioni economiche a contorno già non consentono il mantenimento dei livelli occupazionali previsto dal citato Decreto, a fronte anche di repentine perdite di volumi attribuibili allo scarso appeal dei nuovi marchi "Oil" apparsi sul mercato per effetto di quanto sopra riportato. Anche in questo caso, prevale l'arroganza di chi ritiene di essere "immune" da sanzioni o da obblighi legislativi, forte della assoluta inerzia dello stesso concessionario, ormai soddisfatto di avere comunque "affidato" Aree di servizio per le quali l'interesse della industria petrolifera era venuto meno, soprattutto in ragione delle originali condizioni di gara, poi rapidamente mutate per consentire l'affidamento in trattativa diretta.

Sulla scorta di queste considerazioni e riservandoci di far emergere, in sede di discussione, altri elementi di contraddizione, chiediamo un urgentissimo incontro al fine di evitare la generazione di un diffuso contenzioso che rimetta in discussione i cardini di quel gentleman agreement che avrebbe dovuto consentire la migliore conduzione delle Aree di Servizio Autostradali e, con esse, la ripresa che la nostra Categoria sta aspettando: negare, di fatto, ai Gestori il diritto alla contrattazione a favore dei nuovi affidatari; allo svolgimento delle attività consentite dalla legge a favore degli operatori della ristorazione ed al "protezionismo" che ha consentito a Tamoil di trarre profitto dai vecchi e dai nuovi bandi, significa avere l'intenzione di rimettere in discussione l'intero impianto.

Restiamo in attesa di un cortese cenno di riscontro riservandoci, nelle more, la possibilità di avviare ogni azione -come singoli e come Categoria- a tutela dei Gestori.

Il Presidente
Antonino Lucchesi



Il Presidente
Roberto Di Vincenzo



Il Presidente
Stefano Cantarelli

