figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

FIGISC ANISA NEWS N. 05/2015 07.02.2015

VERSO LO SCIOPERO GENERALE DEI GESTORI AUTOSTRADALI



Di fronte ad un tale scempio della «cosa pubblica» – conclude la nota sindacale – le Organizzazioni di categoria dei gestori proclamano lo stato di agitazione e preannunciano uno sciopero generale per il prossimo mese di marzo, le cui date saranno decise nell'Assemblea nazionale convocata a Roma per il giorno 18 febbraio, rendendo inoltre noto che impugneranno sia il recente atto di indirizzo governativo, sia gli atti da esso discendenti.

IN QUESTO NUMERO

AUTOSTRADE: ASSEMBLEA NAZIONALE UNITARIA – ROMA 18 FEBBRAIO

ASSEMBLEA NAZIONALE UNITARIA DI TUTTI I GESTORI DELLE AREE AUTOSTRADALI MERCOLEDÌ 18 FEBBRAIO – ORE 11,00 ROMA – C/O sede CONFESERCENTI…

AUTOSTRADE: ATTO DI INDIRIZZO PESANTEMENTE VIZIATO

Roma, 5 febbraio 2015 On.le SERGIO CHIAMPARINO Presidente Conferenza Regioni Province Autonome On.le ANTONIO CANZIAN Assessore Industria Regione Marche Presidente…

FIGISC ANISA NEWS N. 05/2015

SOMMARIO

VERSO LO SCIOPERO GENERALE DEI GESTORI AUTOSTRADALI
7 febbraio 2015

AUTOSTRADE: ASSEMBLEA NAZIONALE UNITARIA – ROMA 18 FEBBRAIO
7 febbraio 2015

AUTOSTRADE: ATTO DI INDIRIZZO PESANTEMENTE VIZIATO
7 febbraio 2015

Scarica

Nota informativa
a cura della Segreteria Nazionale FIGISC - ANISA
Piazza G. G. Belli, 2 - 00153 - Roma | Tel. +39 06 586 6351 Fax +39 06 583 31724
www.figisc.it | figisc@confcommercio.it | anisa@confcommercio.it

Copyright © 2014 – All Rights Reserved. Ispirato a kopatheme.com, personalizzato da Omnia Comunicazioni

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

VERSO LO SCIOPERO GENERALE DEI GESTORI AUTOSTRADALI

— 7 febbraio 2015



Comunicato congiunto FAIB, FEGICA ed ANISA

5 febbraio 2015

CONCESSIONI AUTOSTRADALI

IL MINISTERO DEI TRASPORTI NON CAMBIA VERSO: RIBADITI ANTICHI VIZI, PRIVILEGI E RENDITE DEGLI «*AMICI*».

I GESTORI DELLE AREE DI SERVIZIO VERSO LO SCIOPERO GENERALE PER I PRIMI DI MARZO

Con l'emanazione del nuovo «atto indirizzo» relativo alle concessioni delle aree di servizio autostradali che conferma peggiorandolo quello già firmato dal Ministro Passera nel 2013, il Ministero dei Trasporti e quello dello sviluppo economico per un verso ha perso la grandissima occasione di dimostrare, in nome del prevalente interesse generale, che gli «imprenditori» delle concessioni non si possono servire di un «bene pubblico» come se fosse di loro esclusiva proprietà, e per l'altro ha frustrato le attese di cambiamento delle drammatiche condizioni in cui versa il settore proprio per le politiche adottate dai concessionari, Autostrade per l'Italia in testa.

É questo il primo commento – affidato ad una nota congiunta – che emerge dalla riunione degli organismi dirigenti delle tre Federazioni di categoria dei gestori delle aree di servizio autostradali, FAIB CONFESERCENTI, FEGICA CISL ed ANISA CONFCOMMERCIO.

Nessuna modifica dei meccanismi delle gara per l'affidamento delle aree di servizio, finalizzata a contenere i livelli di royalty e abbattere i prezzi di vendita di carburanti e panini e caffè; nessun meccanismo premiante per elevare gli standard di servizio a cui, al contrario, si pensa di rinunciare del tutto introducendo anche in autostrada le «macchinette» pre-pay; nessuna razionalizzazione della rete, a cui ci concessionari si oppongono per conservare qualsiasi fonte di reddito anche se palesemente inefficiente; nessuna introduzione di spinte concorrenziali eliminando l'esclusiva d'area che protegge le rendite di posizione degli «amici», vecchi e nuovi della ristorazione, cui già si cerca di consegnare pure l'«affare» dei carburanti; nessuna tutela occupazionale e nessun impegno sulla continuità contrattuale delle gestioni.

L'Atto di indirizzo emanato dai ministri Lupi e Guidi consente ad Autostrade per l'Italia e compagni di meglio aggiustarsi i propri interessi di bottega, prodotti da posizioni di privilegio e da ingenti rendite di posizione costituiti sullo sfruttamento privato dei beni e dei servizi che lo Stato presta loro in concessione.

Dopo la «privatizzazione» delle autostrade, in appena 6 anni, dal 2002 al 2008, le royalty pretese e incassate dai concessionari sulle vendite dei carburanti presso le aree di servizio sono aumentate -grazie anche alla compiacenza dei petrolieri- dalle vecchie 25 lire/lt agli ancora attuali 18 eurocent/lt medi: un incremento inaudito quanto ingiustificato di circa il 1400%!

Di fronte ad un tale scempio della «cosa pubblica» – conclude la nota sindacale – le Organizzazioni di categoria dei gestori proclamano lo stato di agitazione e preannunciano uno sciopero generale per il prossimo mese di marzo, le cui date saranno decise nell'Assemblea nazionale convocata a Roma per il giorno 18 febbraio, rendendo inoltre noto che impugneranno sia il recente atto di indirizzo governativo, sia gli atti da esso discendenti.

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

AUTOSTRADE: ASSEMBLEA NAZIONALE UNITARIA – ROMA 18 FEBBRAIO

— 7 febbraio 2015



ASSEMBLEA NAZIONALE UNITARIA

DI TUTTI I GESTORI DELLE AREE AUTOSTRADALI

MERCOLEDÌ 18 FEBBRAIO – ORE 11,00

ROMA – C/O sede CONFESERCENTI NAZIONALE

via Nazionale 60

VERSO LO SCIOPERO GENERALE

CONTRO PROVVEDIMENTI CHE CANCELLANO

LE GESTIONI DALLA RETE AUTOSTRADALE,

AUTOMATIZZANO GLI IMPIANTI E FANNO

SOLO GLI INTERESSI DEI CONCESSIONARI,

DELLE PETROLIFERE E DEI GRANDI GRUPPI

DELLA RISTORAZIONE E DELLA DISTRIBUZIONE

L'atto di indirizzo appena emanato dal Ministero dei Trasporti e da quello dello Sviluppo economico è **in assoluto l'attacco più pesante portato contro la Categoria**:

- tenta di cancellare la continuità dei contratti delle gestioni, che erano stati difesi con gli accordi del 2002 tra i Ministeri, l'ANAS, l'Autostrade per l'Italia, l'Unione Petrolifera e le organizzazioni di categoria, **con il risultato che a fine anno I GESTORI DELLE AREE DI SERVIZIO SI TROVERANNO SENZA PIÙ CONTRATTO**;

- cancella il pubblico servizio azzerando le prestazioni agli automobilisti, in spregio di tutta la legislazione vigente voluta a favore dell'utenza e non dei monopolisti autostradali;

- risponde – sulla falsariga di quel che avviene sulla rete ordinaria – **alla necessaria esigenza di razionalizzare la rete con il *GHOST* SIA PER I SERVIZI *OIL* CHE PER QUELLI DI RISTORO**;

- risponde non già alle logiche del miglioramento del pubblico servizio, della tutela del consumatore, delle eque regole per competere sui prezzi, **AGLI INTERESSI DEI GRANDI GRUPPI DELLA RISTORAZIONE E DELLA DISTRIBUZIONE E DELLE COMPAGNIE PETROLIFERE, sui quali è stato tarato l'intero provvedimento**.

Contro questo provvedimento – il quale verrà impugnato in tutte le sedi legali e giuridiche possibili – **(anche con l'intervento diretto dei Gestori, economico e di costituzione in giudizio, per colmare lo spazio che le Organizzazioni non possono svolgere) è più che mai indispensabile una DIMOSTRAZIONE DI COMPATTEZZA ASSOLUTA DELLA CATEGORIA ED UNA MOBILITAZIONE STRAORDINARIA.**

Mai in precedenza come in questo momento **È STATO IN GIOCO NON SOLO IL FUTURO, MA IL PRESENTE IMMEDIATO DEI GESTORI**, perché adesso si sommano tutti i fattori negativi del passato e del momento, dalla continuità gestionale alla *ghostizzazione* degli impianti fino alla pesante entrata in campo di soggetti che sfuggono ad ogni logica di relazioni con la Categoria.

Senza tanti giri di parole, per questi motivi – e ricordando che la vertenza autostrade è aperta sin dal 2012 –, di fronte a questa nuova pesantissima emergenza **NON SI PUÒ PENSARE DI DELEGARE SOLO AL SINDACATO O AD ALTRI LA TUTELA DI QUESTA CATEGORIA SENZA IMPEGNARSI IN PRIMA PERSONA** per sostenere tutti gli sforzi possibili – di mobilitazione, coinvolgimento e persino di sostegno finanziario – per contrastare la cancellazione con un tratto di penna delle nostre imprese.

MAI COME OGGI – ED È, PURTROPPO, DAVVERO COSÌ ! – LA SOPRAVVIVENZA DIPENDE DA OGNUNO DI NOI E DALLA SOLIDARIETÀ E COMPATTEZZA CHE SAPREMO DIMOSTRARE.

NESSUNO, PROPRIO NESSUNO, PUÒ PERMETTERSI DI RIMANERE ALLA FINESTRA: DOBBIAMO RECUPERARE LO SPIRITO DEL 2002 SE VOGLIAMO MANTENERE LA POSSIBILITÀ DI AVERE FUTURO

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

AUTOSTRADE: ATTO DI INDIRIZZO PESANTEMENTE VIZIATO

— 7 febbraio 2015



Roma, 5 febbraio 2015

On.le **SERGIO CHIAMPARINO**

Presidente **Conferenza Regioni Province Autonome**

On.le **ANTONIO CANZIAN**

Assessore Industria Regione Marche

Presidente Commissione Attività Produttive

Conferenza Regioni Province Autonome

e, p.c.: **DOTT. PIETRO TALARICO**

On.le **GIUSEPPINA DE SANTIS**

Assessore Industria Regione Piemonte

Coord. Gruppo Tecnico Ristretto Carburanti

Conferenza Regioni Province Autonome

e, p.c.: Dott. **Giacomo Orlanda**

Egr. Prof. **Andrea CAMANZI**

Presidente **Autorità Trasporti**

Egr. Prof. **GIOVANNI PITRUZZELLA**

Presidente **AGCM**

Egr. Prof. **ROBERTO ALESSE**

Presidente **Autorità Garanzia Servizi Pubblici**

On.le **ERMETE REALACCI**

Presidente **VIII Commissione Camera Deputati**

e, p.c.: Componenti VIII Commissione Camera Deputati

Egr. On.le **MAURIZIO LUPI**

Ministro Infrastrutture e Trasporti

Gent.ma dott.ssa **FEDERICA GUIDI**

Ministro Sviluppo Economico

Egr. Prof. **CLAUDIO DE VINCENTI**

Viceministro Sviluppo Economico

Egr. Sen. **RICCARDO NENCINI**

Viceministro Infrastrutture e Trasporti

- LORO SEDI

Oggetto: **Atto di indirizzo Mit e MiSE del 29 gennaio 2015, avente all'oggetto Individuazione dei criteri per l'elaborazione di un piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio presenti sui sedimi autostradali**.

Egregi Signori ,

le scriventi Federazioni, che rappresentano i Gestori delle Aree di Servizio di distribuzione carburante operanti lungo la viabilità autostradale, intendono porre alla Sua attenzione ed all'attenzione di tutti gli altri destinatari i problemi emergenti dall'emanazione dell'atto di indirizzo -meglio specificato in oggetto – che interviene a valle di una proroga concessa – giusto il parere favorevole espresso dall'Antitrust con comunicazione del 16/4/2014 – concessa per 18 mesi (fino al 31.12.2015).

Nella nota richiamata, la stessa AGCM aveva chiaramente vincolato il parere all'adozione di comportamenti oggettivi e verificabili:

«*l'avviso dell'Autorità è, pertanto, che un ritardo di diciotto mesi nell'effettuazione delle gare per gli affidamenti delle sub-concessioni* oil *sul sedime autostradale possa essere accettabile esclusivamente nella prospettiva che ad esso si affianchi un processo di ristrutturazione nei termini brevemente indicati comunicazione del MIT del 18 Marzo 2014. Sotto questo profilo, i Ministeri coinvolti nella predisposizione dell'Atto di indirizzo finalizzato all'elaborazione di un piano di ristrutturazione della rete da parte dei concessionari autostradali, dovrebbero attivamente adoperarsi per verificare che tutte le amministrazioni coinvolte nell'attuale processo di rilascio della concessione petrolifera ai sensi dell'art. 105 comma 2 lettera f), del Decreto Legislativo 112/98, dunque in primo luogo le Regioni*

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

competenti, prestino il loro assenso al piano di ristrutturazione; ciò al fine di evitare situazioni di opposizione locale alla chiusura degli impianti marginali che potrebbe estendere oltre il lecito il periodo di proroga e rendere non più accettabile, in una prospettiva concorrenziale, la restrizione alla concorrenza per il mercato. Inoltre, sempre nell'ottica di evitare allungamenti del periodo di proroga appare necessario che l'Atto di indirizzo contenga sin da subito al suo interno un cronoprogramma vincolante che consenta la conclusione del processo di ristrutturazione entro i diciotto mesi previsti per la proroga delle concessioni oil *esistenti*».

É di tutta evidenza, quindi, che la partecipazione delle Regioni – prima alla fase di elaborazione dell'Atto di indirizzo – e, quindi, alla fase di redazione *ex ante*, alla messa a punto dei piani di ristrutturazione, risulta essere essenziale, in applicazione della vigente normativa.

Infatti, proprio la normativa richiamata dall'AGCM (Legge 1034/70 e D.Lgs. 112/98) assegna alle Regioni un ruolo insostituibile: non solo nella fase di «*ristrutturazione*» della rete autostradale, ma su tutta l'attività disciplinata dalle richiamate norme.

A mero titolo d'esempio, non ci sono altri soggetti – tantomeno Advisor o Concessionari che sono soggetti privati – che possano surrogare le Regioni (pubblica Amministrazione Concedente) nella valutazione dei requisiti idonei a conseguire il rilascio della concessione petrolifera (a cominciare dalla verifica dei presupposti che possano garantire la continuità e la regolarità del pubblico servizio).

L'atto di indirizzo in oggetto, invece, oltre ad essere stato redatto in «*splendida solitudine*» prevede – dopo oltre 11 mesi di inerzia – tempi ristrettissimi: entro il 15 febbraio 2015 i concessionari dovranno predisporre i piani; entro il 15 marzo 2015 l'approvazione – «*sentite le Regioni interessate*» – del piano definitivo.

Quindi, le Regioni, non parteciperanno al processo ma saranno semplicemente «*sentite*»:ciò ad avviso delle scriventi rappresenta una prevaricazione della potestà regionale, ridotta a ruolo meramente notarile. A prendere semplicemente atto.

Ma, l'atto di indirizzo in oggetto, non si limita a questa «*contraddizione*» in termini: nulla dice sul pressante invito dell'AGCM per la riduzione della *royalties* (come componente essenziale per la riduzione del prezzo al pubblico) e nulla dice in materia di ristrutturazione – se non riducendo tutto a distanze kilometriche piuttosto che a soglie di erogato (tutte da verificare sotto la lente della garanzia del pubblico servizio legato alla mobilità dei cittadini) che appaiono tracciate più sugli interessi delle Concessionarie che non sugli interessi della collettività.

Esiste, poi, una problema di «*eccesso di potere*» da parte dei Ministeri interessati: infatti la L. 27/2012 che individua, con funzioni specifiche, l'Autorità dei Trasporti, all'articolo 36, comma 2, precisa che, fra i vari compiti, spetta alla medesima Authority la competenza *«(…omissis…) nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed in particolare provvede:*

a) *a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali, fatte salve le competenze dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali di cui all'articolo 36 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, nonché in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci in ambito nazionale, locale e urbano anche collegata a stazioni, aeroporti e porti;*

b) a definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori;

c) a verificare la corretta applicazione da parte dei soggetti interessati dei criteri fissati ai sensi della lettera b);

d) a stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto nazionali e locali connotati da oneri di servizio pubblico, individuate secondo caratteristiche territoriali di domanda e offerta»(…omissis…).

Secondo tale principio, quindi la competenza sulla materia spetta, di diritto, alla richiamata Authority che, di contro, sull'intera materia, non ha espresso alcun parere, lasciando che fossero MIT e MiSE a surrogare le sue prerogative: in altre parole, se atto di indirizzo deve essere, la competenza è sottratta, dalla Legge, ai Ministeri che l'hanno prodotto e deve, quindi, essere riassegnata alla legittima Autorità dei Trasporti.



In questo quadro, poi, deve ascriversi una più generale controversia: partendo dalla natura di «*pubblico servizio*» è la stessa società concessionaria – all'interno di un disciplinare di

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

concessione (che dovrebbe essere noto e pubblico) a doverlo garantire non in nome del suo specifico interesse economico (già soddisfatto con l'incasso dei pedaggi) ma nell'interesse dei cittadini (come avviene per il Trasporto Pubblico Locale e per i treni riservati ai pendolari). Diversamente l'utente del servizio si troverebbe (come oggi si trova) a pagare, per un unico servizio, tanto il pedaggio quanto, indirettamente, le *royalties* che gravano sui carburanti e sulle attività di ristoro presenti in autostrada.

In conclusione le scriventi tornano a porre il problema della necessità che, comunque, i bandi di gara – in un contesto chiaro e seguendo le disposizioni dell'Authority – tengano conto delle discriminazioni introdotte dalle Concessionarie in tema «*esclusiva d'area*» (attività *oil* e di ristoro), sulle modalità di definizione delle *royalties* (che non possono essere aggiuntive ai pedaggi) ed il totale rispetto degli Accordi interprofessionali sottoscritti, in sede di Ministero dello Sviluppo Economico -, all'epoca Ministero Industria -, a luglio ed a dicembre 2002 sulla continuazione dei contratti – chiunque fosse il nuovo Affidatario – con i Gestori presenti fino alla naturale scadenza contrattuale.

Ciò, a tutela dei livelli occupazionali (nel comparto, oggi, i lavoratori diretti sono oltre 6.000) che verrebbero irrimediabilmente compromessi: soprattutto se si facesse strada l'idea di una «*selfizzazione*» selvaggia che violerebbe le ragioni stesse che hanno mantenuto questo settore nell'area concessoria in quanto svolge un «*pubblico servizio*» a favore degli utenti, difficilmente assicurabile senza la presenza dei Gestori e degli addetti.

Sulla scorta delle considerazioni appena accennate, le scriventi Federazioni ritengono che le Regioni abbiano (e debbano rivendicare) la possibilità di impugnare l'atto predisposto dal MIT e MiSE davanti alla Consulta, al fine di riappropriarsi delle competenze loro riservate dalla Legge.

Un comportamento analogo sarebbe auspicabile da parte dell'Authority dei trasporti che dovrebbe «*rivendicare*» la sua potestà di indirizzo e verifica sul comparto. Come prevede la Legge.

Le scriventi, dal canto loro, annunciano che si muoveranno in tale direzione chiedendo a tutti i soggetti interessati di assumere la stessa iniziativa per mettere fine ad una situazione nella quale il pubblico servizio, negli anni, è diventato appannaggio di pochi soggetti privati che hanno abbondantemente lucrato a danno degli utenti del servizio e della mobilità nonché a danno di tutti gli operatori economici presenti in autostrada.

Le scriventi rimangono in attesa di un cenno di riscontro chiedendo, nel contempo, un incontro nel corso del quale meglio chiarire la loro posizione.

Il Presidente **FAIB – Antonino LUCCHESI**

Il Presidente **FEGICA – Roberto DI VINCENZO**

Il Presidente **ANISA – Stefano CANTARELLI**