

Buone ultime, le Organizzazioni di categoria dei gestori delle aree di servizio autostradali sono state ascoltate al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in relazione alla definizione di uno specifico progetto di ristrutturazione del segmento e di un Atto di indirizzo che, come previsto dalla legge 214/2011, dovrebbe fissare anche nuovi criteri ai quali vincolare i bandi di gara per l'affidamento dei servizi proprio presso le aree di autostradali.

Diciamo subito che i gestori hanno prodotto e messo a disposizione del Ministro e del suo Gabinetto -nei quali la Fegica ripone, non retoricamente, la massima fiducia- una **nota congiunta qui allegata**
, con la quale sintetizzano le loro proposte concrete e motivate allo scopo di orientare i provvedimenti che il Governo ha annunciato di voler assumere.

Proposte quelle dei gestori che, oltre ad essere -come al solito- le uniche ad essere pubbliche e formulate alla "luce del sole", vanno, in estrema sintesi, in due direzioni.

Per un verso un piano programmato volto a diminuire drasticamente i punti vendita in autostrada, utilizzando quale criteri per individuare le aree da portare in tempi certi (entro il 2015) in chiusura, i bassi volumi di vendita, le percorrenze fatte registrare dalle singole tratte e l'aumento della distanza media tra impianti a livelli già realizzati in altri Paesi europei.

Nessuno si sorprenda per questa presa di posizione del sindacato.

Intanto perché è una posizione che esprimiamo da tempo e le resistenze sono evidentemente altrove.

Poi perché di fatto le aree di servizio autostradali, come per altro verso e con numeri differenti sta accadendo su rete ordinaria, stanno già chiudendo senza controllo e persino illegittimamente.

I gestori stessi, quelli che possono, stanno già abbandonando le loro attività: secondo una stima assai prudente, oltre il 50% delle società di gestione sono già fallite tecnicamente.

E tutto questo avviene nella più completa indifferenza del “sistema”, senza alcuna tutela né ammortizzatore per loro e per i loro addetti.

Per altro verso, in relazione all’Atto di indirizzo volto a fissare i criteri delle nuove gare, le proposte del Sindacato si orientano, si potrebbe dire si ancorano, ad elementi quanto più oggettivi: la natura di servizio pubblico dato in concessione della distribuzione carburanti in autostrada; il reintegro delle condizioni di piena legalità ed il rispetto delle leggi, di tutte le leggi vigenti; gli orientamenti -prodotti attraverso pronunciamenti, segnalazioni, pareri- che l’Antitrust in passato ha formalmente assunto e cui tutti, compresa l’Antitrust, debbono tenere nel dovuto conto.

A nessuno può essere concesso di trattare l’Ordinamento di un Paese come una margherita da sfogliare a proprio piacimento, scegliendo i petali da conservare e quelli da scartare.

Cosicché, dal nostro punto di vista, ora si tratta di una scelta puramente “politica”.

E noi -come detto- confidiamo proprio nella volontà e nella capacità del Ministro e del suo Gabinetto di modificare radicalmente uno “stato delle cose” che da troppo tempo tollera che il servizio pubblico venga trattato come privato, che le leggi vengano rispettate ed applicate a giorni alterni e comunque solo quelle che piacciono, che le regole della concorrenza e del mercato valgano solo per gli altri.

Il ripristino della piena legalità, anche in questo segmento della rete, oltreché essere semplicemente dovuto, è la condizione essenziale per invertire la tendenza attuale e restituire condizioni che in prospettiva tornino ad offrire livelli di servizio adeguati alla sua natura e prezzi

coerenti con il mercato.

Questa è l'occasione per il settore ed il Governo ha il compito di concretizzarla anche se questo, ce ne rendiamo conto, passa necessariamente attraverso qualche piccolo sgarbo ai diversi "manovratori", ai "padroni del vapore" che non sono abituati a vedersi incise per una pur piccola quota parte privilegi, rendite di posizione e dinamiche di potere (spesso di prepotere) sui quali si sono abituati a contare come se fossero dovuti.

E' una occasione che, senza presunzione alcuna, rivendichiamo come categoria per averla prima immaginata per tempo, poi proposta ed infine conquistata, strappando letteralmente a forza, pezzo dopo pezzo, da ciascun singolo soggetto a diverso titolo coinvolto nella faccenda il consenso necessario per renderla possibile, attraverso quella proroga degli affidamenti in scadenza ed il conseguente posticipo delle procedure di gara di cui, all'inizio del cammino, ormai oltre due anni fa', nessuno voleva nemmeno sentire parlare.

Uno -i concessionari- faceva sapere che con le petrolifere non si poteva ragionare, che la colpa era la loro e delle loro "offerte" esose e irragionevoli (chi può dargli torto?) e che i bandi dovevano essere fatti a mai sarebbero stati rimandati.

Un altro -le petrolifere- faceva sapere che con i concessionari non si poteva ragionare, che la colpa era la loro e delle loro pretese esose e irragionevoli (chi può dargli torto?) e che non avrebbero mai accettato una proroga degli affidamenti neanche con lo sconto del 40% sulle royalty.

Un altro ancora -il Ministero dello sviluppo economico- faceva sapere che la proroga era impraticabile perché in questo Paese è ora di finirla con le proroghe.

Un altro ancora -il Ministero dei Trasporti- faceva sapere che la proroga era impraticabile perché un eventuale sconto sulle royalty avrebbe causato un danno erariale.

L'ultimo infine -l'Antitrust- faceva sapere che la proroga andava contro ogni regola della concorrenza, del mercato e che non si può arrestare il progresso.

Ricordiamo tutto ciò, non (solo) per amor di polemica.

Ma (anche e soprattutto) per chiarire che ad una tale occasione noi abbiamo duramente lavorato perché l'obiettivo sia infine raggiunto e che non assisteremo inerti nel vederla naufragare, né lasceremo senza combattere che ciascuno, dopo aver remato a lungo contro, ora la utilizzi solo per sistemare -al solito- un po' di fatti suoi.

Ci siamo ancorati all'Ordinamento, a diverso titolo declinato, proprio per rendere sufficientemente chiaro che ove la Politica dovesse, Dio non voglia, alzare (nuovamente) le mani, le leggi rimangono le leggi e non ci spaventa, tanto meno di questi tempi e con le risposte che andiamo raccogliendo, dover sottoporre nuovi quesiti ad un giudizio terzo e imparziale.

Certo è che, se il buongiorno si vede dal mattino, quel che sta avvenendo non promette nulla di buono.

La "schiarita" indotta nei rapporti (di convenienza) tra petrolifere ed il principale dei concessionari, Autostrade per l'Italia, che ha creato le premesse per la proroga, ha già prodotto alcuni tangibili "risultati".

Il concessionario continua ad avere sulle sue aree qualcuno che garantisce la continuità del servizio (e ha guadagnato tempo per poter verificare fattibilità e convenienza di soluzioni alternative).

Le petrolifere rimangono sulle medesime aree avendo incassato, già nel 2012/2013, solo grazie alla vertenza avviata dai gestori in sede di Ministero dello sviluppo economico, un primo "sconto" del 9% circa sulle royalty e la "chiusura del contenzioso aperto" per un valore di decine di milioni di euro, oltreché ora e fino a tutto il 2015, uno "sconto" persino superiore al 40% sulle medesime royalty (pure loro guadagnando il tempo per poter verificare fattibilità e convenienza di soluzioni alternative).

Di questi “risultati” tangibili -danno erariale o meno- nessuno, a parte i diretti interessati, ha avuto finora il piacere di osservare le benefiche ricadute.

Non in termini di servizio (pubblico), né di prezzi (per i consumatori).

Men che meno hanno visto un solo euro i gestori, i quali continuano, in larghissima parte, ad essere condannati ad assistere alla caduta verticale dei volumi di vendita, a subire condizioni di approvvigionamento discriminatorie, a non poter beneficiare da anni della contrattazione collettiva imposta dalle norme e a dover gestire e difendersi, minuto per minuto, dal proprio indebitamento con il sistema bancario e con il proprio fornitore in esclusiva, piuttosto che vendere la benzina.

Ma fin qui poco male, si dirà, visto che si tratta di gestori.

Il fatto è che la proroga di cui si ragiona, anzi le proroghe, tenuto conto che ora ce ne è una pure sui servizi “non oil”, fanno la stessa fine delle leggi: non valgono sempre e soprattutto non valgono per tutti e per tutto.

Accenniamo appena, per carità di Patria, alla vicenda della Brennero, in cui ricorsi e controricorsi sull’assegnazione della convenzione “madre” hanno visto opporsi lo Stato allo Stato, la Pubblica Amministrazione contro altra Pubblica Amministrazione, in un conflitto in nome del quale è stato sacrificato ed utilizzato strumentalmente tutto e tutti.

Lì le gare si fanno o non si fanno, la proroga c’è o non c’è, quello che scrive il Ministro vale o non vale, il dovere di assicurare la regolare continuità del pubblico servizio conta o non conta, le aree di servizio si chiudono e si riaprono, vengono abbandonate e direttamente riassegnate, facendo davvero fatica a comprenderne ratio e coerenza.

L’impressione che se ne ricava (ma sarà senz’altro un nostro limite) è che tutto quel che è possibile fare sia alzarsi la mattina e vedere come va, un po’ come si fa' con il tempo: se piove prendi l’ombrello, se c’è il sole ti abbronzi.

Una vicenda, quella della Brenno, sufficientemente emblematica, persino più di quella ormai proverbiale della Salerno-Reggio Calabria, visto che proprio sulla tratta che si apre alla *mitteleu ropa* si registrano i record assoluti di *royalty* (sulla ristorazione si arriva al 50%!) con prezzi alle stelle ed un livello di servizio che limitarsi a definirlo insufficiente sarebbe davvero bugiardo.

Quanti hanno avuto la sfortuna di percorrerla questa estate, come quelle precedenti, avranno potuto constatare agevolmente pure dalla carreggiata -quando non si è fermi in fila, si viaggia a passo d'uomo- che le aree di servizio sono per la maggior parte praticamente inaccessibili perché letteralmente prese d'assalto.

Peccato però che, a guardar bene, nessuno sia fermo a fare rifornimento e pochi si avventurino a bere un caffè giusto per poter accedere ai servizi pubblici (nel senso di gabinetti): per il resto le aree sono intasate di nuovi "fagottari" (dopo quelli dei film in bianco e nero del dopoguerra con Fabrizi, Ave Ninchi e "pecorino" Delle Piane) che fanno il pieno rigorosamente altrove e si portano il pranzo da casa per evitare di essere salassati in autostrada.

Tornando alle proroghe anche il *leader* dei concessionari, Autostrade per l'Italia, si prende le sue belle deroghe, magari utilizzando a secondo della convenienza una volta la sollecitazione del Ministro Lupi, un'altra volta l'Atto di Indirizzo che il Ministro Passera (esercitando un potere di surroga -semplicemente non previsto da nessuna legge- della allora costituenda Commissione di garanzia sul Trasporto) sottoscrisse quando il Governo di cui faceva parte aveva già rassegnato le proprie dimissioni ed i comizi elettorali erano stati già convocati.

Sulla rete ASPI le gare (dell'oil) sono ferme. Sì. No. Quasi: otto sono state fatte (mah!).

E sono state fatte accorpando l'*oil* al *non oil*.

Proprio la "soluzione" che tanto in passato è stata contrastata (nascondendosi -vizio assai diffuso- sotto le supposte sottane dell'Antitrust) e che, per essere ritenuta (teoricamente)

praticabile fu costretto il Presidente Catricalà in persona a rispondere ripetutamente a sollecitazioni fatte *ad hoc* dai Ministri della Repubblica, prima Marzano e poi Scajola.

Peccato che l'ipotesi, contro cui allora si opponeva una fiera resistenza con ogni scusa, fosse quella di affidare al gestore della parte *oil* anche il *non oil* e che oggi quelle 8 gare fatte in "deroga-alla-proroga" (che Paese!) siano state tutte assegnate invece a marchi della ristorazione e sostanzialmente ad un unico soggetto.

Se mai vi verrà voglia di chiedere spiegazioni, vi diranno (ovunque), allargando le braccia e inarcando le sopraciglia, che ha partecipato solo uno.

Quando si dice che il silenzio è (sarebbe stato) d'oro.

Tra l'altro, proprio sul "*non oil*" la faccenda si complica ancor di più.

Notizia di pochi giorni fa' è che l'Antitrust abbia dato il "via libera" alla proroga anche per le gare "*non oil*", attraverso una comunicazione diretta al Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture datata 10.7.2014 ma resa pubblica con il bollettino n. 36 del 22.9.2014.

Proroga per tutti. Sì. No. Quasi: il "via libera" alla proroga delle gare "*non oil*" non riguarda la rete ASPI.

Ma non perché l'Antitrust avesse rilevato la necessità di una tale eccezione a tutela del mercato e della concorrenza.

Semplicemente perché in questi termini era già stata formulata in origine la richiesta proveniente dal Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture. E perché?

La questione non è di poco conto.

Intanto perché, come si sa, il concedente (ASPI) ed il più grande dei sub-concessionari della ristorazione (Autogrill) fanno occasionalmente capo al medesimo gruppo industriale (Benetton).

Di qui l'antica prescrizione Antitrust che impone, in modo particolare ad ASPI, di affidare ad un *advisor* esterno (dal 2003 Roland Berger Strategy Consultants, dopo che l'Antitrust aveva imposto ad ASPI di sostituire KPMG dopo che concessionario, monopolista della ristorazione e *advisor* erano stati "beccati" a riunirsi insieme) la preparazione e l'esecuzione di procedure competitive separate, in modo particolare per la ristorazione, finalizzate all'affidamento dei servizi in autostrada.

Prescrizione da tempo e più volte derogata, allorché Autogrill, attraverso la sua controllata Nuova Sidap, ha cominciato ad acquisire alcuni punti vendita in autostrada destinati alla ristorazione, a trattativa diretta e in assenza di qualsiasi procedura di gara, solo perché battezzati come affitto di ramo d'azienda.

Il tutto senza alcuno scandalo e con il benestare dell'Antitrust.

Ma siccome l'appetito vien mangiando (parlando di ristorazione è proprio il caso di dirlo), Autogrill/Nuova Sidap questa estate si è vista consegnare, armi e bagagli, dalla "consorella" Autostrade per l'Italia, a trattativa diretta e in assenza di qualsiasi procedura di gara, una intera area di servizio (Campiolo), nel frattempo mollata al suo destino da Tamoil.

Oltre tutto, proprio a riguardo delle procedure di gara per le attività "*non oil*" sulla rete ASPI, va ricordato che è ancora in corso una istruttoria Antitrust, avviata il 12 marzo di quest'anno, su segnalazione dello stesso *advisor* (la già citata Roland Berger Strategy Consultants) a cui il concessionario ha commissionato la costruzione e la gestione dei bandi.

Il sospetto dell'*advisor*, ora al vaglio Antitrust, emerso -si legge- "*in occasione dell'analisi di congruità delle offerte* " relative alle " *pri me 2 tranche di gara* ", prenderebbe corpo dal rilievo di " *come 16 dei 43 lotti sono stati contraddistinti dal comportamento insolito e speculare di due offerenti* ".

In altre parole, l'ipotesi su cui indaga l'Antotrust sarebbe quella di un accordo collusivo teso a "spartirsi a tavolino" l'aggiudicazione degli affidamenti.

In tutto questo, sempre Autostrade per l'Italia si fa' notare -anche se comprensibilmente amerebbe quel riserbo che senza fatica molti sono propensi a rispettare, su queste come su altre questioni- per concludere accordi con qualche petrolifera volti ad autorizzare la "sperimentazione" in autostrada di impianti *ghost*, vale a dire completamente automatizzati (quando si dice il servizio pubblico).

Quel che importa (almeno a noi) o dovrebbe importare (almeno alle Istituzioni preposte a sorvegliare i comportamenti dei concessionari a cui é affidato un bene pubblico), non è tanto il fiasco commerciale (fino -70%) delle sperimentazioni, quanto il fatto che l'autorizzazione a sperimentare sia stata concessa in "deroga" a quel complesso di oneri ed obbligazioni contenuti nella convenzione che le petrolifere in questione hanno assunto di sé all'atto stesso della manifestazione di interesse ed in forza del quale si sono aggiudicate la gara.

Come a dire: può legittimamente il concessionario del bene pubblico a lui affidato, obbligato ad utilizzare procedure competitive per l'assegnazione dei servizi, modificare le condizioni della convenzione in corso di vigenza senza prima rimetterla a gara, assicurando in questo modo agli altri potenziali concorrenti, vecchi e nuovi, l'opportunità di rimodulare la propria offerta in funzione delle nuove condizioni poste e magari vincere?

Che domande insolenti!

Giusto i gestori si permettono tanto.

Proprio quei gestori che, mai esplicitamente nominati, sono comunque l'oggetto a cui sempre ASPI fa' riferimento quando, a maggio scorso, invitava perentoriamente le petrolifere a "provvedere a risolvere o fare in modo che, entro la data del 30.6.2014, cessi l'efficacia di tutti gli eventuali contratti da Voi stipulati con terzi in esecuzione, o comunque in relazione alla presente Convenzione".

Che importa se esistono Accordi sottoscritti in sede istituzionale -Ministero delle Attività Produttive e Ministero dei Trasporti- che impegnano concessionari e petrolifere -piaccia o non piaccia- a garantire la cosiddetta "continuità gestionale", vale a dire il subentro nel contratto di comodato in essere con il gestore fino alla sua naturale scadenza (non *ad libitum*, come qualche anima bella fa' finta di non capire) prevista dalla legge?

Che importa se quegli Accordi del 2002 sono a tutti gli effetti Accordi collettivi sottoscritti ai sensi e per gli effetti del d.lgs. 32/1998, così come modificato e integrato dalle leggi 57/2001 e 27/2012, le quali, entrambe, fanno esplicito riferimento sia ai titolari di autorizzazione che ai titolari di concessione?

E chi altro é titolare di concessione se non le società iscritte ad Aiscat, che tra l'altro figura tra i sottoscrittori degli Accordi, insieme pure a Società Autostrade e persino ad Autogrill?

Secondo petrolieri e concessionari -che all'occorrenza sanno saggiamente superare le loro divergenze e tornare a parlarsi con rinnovata stima reciproca- quegli Accordi hanno semplicemente perso di efficacia perché ad un certo punto sono scaduti, o meglio andati a male.

Tesi suggestiva e del tutto coerente con l'uso che delle Regole sono soliti fare (quasi indisturbati).

Ma chi glielo spiega ai profeti del diritto a giorni alterni che i Giudici di questo Paese, quando interrogati in merito, assumono quel tipo di Accordi come aventi valore di legge e che ritengono pienamente vigenti ed efficaci perino quelli stipulati nel 1997 e nel 1998?

D’altra parte le petrolifere dovrebbero sapere (ma la memoria è un bene, quello sì, deperibile) che debbono, ancora oggi, la loro possibilità di utilizzare lavoratori “autonomi” (i gestori) al posto dei più costosi dipendenti, ad un regio decreto del 1934.

Insomma, l’autostrada è un groviglio in apparenza inestricabile, divenuto tale proprio perché si è lasciato, sull’onda del contesto di privatizzazioni pilotate della fine del secolo scorso, quello sì vecchio e superato, che il “nastro” autostradale, con tutte le sue “pertinenze” (dalle tariffe, sottratte negli anni pure al controllo del CIPE, ai cablaggi delle telecomunicazioni a lunga distanza), divenisse una sorta di “terreno consacrato” che gode di uno speciale regime di “extraterritorialità”.

E le gare su benzina e panini, con ogni probabilità, non sono nient’altro che un “di cui” e neanche tra i più rilevanti, come avevano avuto modo di segnalare ripetutamente Corte dei Conti e Consiglio di Stato tra il 1999 ed il 2002 e come solo i gestori, da soli, avevano avuto la forza di denunciare fin d’allora.

Ma per quanto apparentemente inestricabile, il Ministro ed il suo Gabinetto hanno finalmente l’occasione concreta per ribaltare questa situazione ed utilizzare il vero grimaldello che è nelle loro mani: ripristinare le condizioni di legalità, restituire il giusto valore alle leggi, alla natura del servizio pubblico e alla prevalenza dell’interesse collettivo.

Noi saremo tra coloro -vogliamo sperare che altri compiano la medesima scelta- che sosterranno lealmente questo percorso.

Faib-Fegica-Anisa vs MIT - nota autostrade e atto indirizzo - 23.9.2014