



www.faib.it faib@confesercenti.it

Faib avanza quesito per il governo relativo alla somministrazione di alimenti e bevande nelle strade extraurbane a lunga percorrenza dopo le 18,00

A seguito delle limitazioni poste dal Dpcm del 24 ottobre ai servizi di somministrazione erogati presso le aree di servizio Faib ha posto un quesito alla Presidenza del Consiglio.

Segue a pag

Dpcm: Conte chiama Confesercenti.

La presidente Patrizia De Luise: “Servono sostegni adeguati, sicuramente oltre i due miliardi di euro previsti. Soprattutto, devono essere immediati

“Il Presidente del Consiglio ha incontrato le categorie per definire i tempi e le modalità di sostegno alle categorie interessate”.
Così la Presidente di Confesercenti Patrizia De Luise, dopo una telefonata con il Premier Giuseppe Conte....

Segue a pag. 2

Faib Fegica e Figisc alla Sottosegretaria Morani: apriamo il tavolo per adeguare la rete ai bisogni energetici del paese.

Faib Confesercenti, Fegica Cisl e Figisc Confcommercio hanno richiesto un incontro alla Sottosegretaria con delega on. Alessia Morani per aprire un tavolo per adeguare la rete ai bisogni energetici del paese.

Segue a pag. 2

Intervista a Martino Landi, Presidente Faib, per Oil&Nonoil:

La sfida del futuro si fonda su tre aspetti: lotta all'illegalità, razionalizzazione della rete e ammodernamento delle strutture e delle aree.

Segue a pag. 3

Faib Fegica e Figisc: chiudere 10mila impianti e innovare la rete per battere illegalità

Comunicato Stampa

del 21 Ottobre 2020

[leggi le slide](http://www.faib.it) su www.faib.it

Segue a pag. 4

Faib Fegica e Figisc all'Agencia delle Entrate: necessaria sospensione delle sanzioni per il periodo settembre dicembre 2020 di applicazione del nuovo regime di memorizzazione e trasmissione dei corrispettivi.

Con una nota unitaria al Direttore dell'Agencia delle Entrate, le tre Federazioni dei gestori hanno sollecitato la sospensione delle sanzioni per il periodo settembre dicembre 2020 di applicazione del nuovo regime di memorizzazione e trasmissione dei corrispettivi.

Segue a pag. 5

Presidenza Faib, stringere i tempi sulla contrattazione. Giuseppe Sperduto Vice Presidente vicario

La Presidenza Nazionale Faib si è riunita in modalità video conferenza il **30 settembre us per discutere** dello stato delle trattative in corso con i maggiori operatori petroliferi,...

Segue a pag. 5

2

Faib avanza quesito per il governo relativo alla somministrazione di alimenti e bevande nelle strade extraurbane a lunga percorrenza dopo le 18,00

A seguito delle limitazioni poste dal Dpcm del 24 ottobre ai servizi di somministrazione erogati presso le aree di servizio Faib ha posto un quesito alla Presidenza del Consiglio.

L'art. 1, comma 9, lettera ee), del DPCM 24 ottobre 2020 stabilisce che "le attività dei servizi di ristorazione (fra cui bar, pub, ristoranti, gelaterie, pasticcerie) sono consentite dalle ore 5.00 fino alle 18.00; il consumo al tavolo è consentito per un massimo di quattro persone per tavolo, salvo che siano tutti conviventi; dopo le ore 18,00 è vietato il consumo di cibi e bevande nei luoghi pubblici e aperti al pubblico; resta consentita senza limiti di orario la ristorazione negli alberghi e in altre strutture ricettive limitatamente ai propri clienti, che siano ivi alloggiati; resta sempre consentita la ristorazione con consegna a domicilio nel rispetto delle norme igienico-sanitarie sia per l'attività di confezionamento che di trasporto, nonché fino alle ore 24,00 la ristorazione con asporto, con divieto di consumazione sul posto o nelle adiacenze (...)".

La successiva lettera ff) prevede che "restano comunque aperti gli esercizi di somministrazione di alimenti e bevande siti nelle aree di servizio e rifornimento carburante situate lungo le autostrade (...), con obbligo di assicurare in ogni

caso il rispetto della distanza interpersonale di almeno un metro".

Quest'ultima, giustamente, si fa carico di garantire il servizio di ristorazione agli utenti delle autostrade, che potranno fruire della somministrazione di alimenti e bevande, senza limitazioni, dunque - si presume - anche con consumo all'interno dei locali ed al tavolo, nelle relative aree di servizio e rifornimento carburante, le quali non sono soggette all'obbligo di chiusura alle ore 18.00 previsto per le attività di ristorazione ordinarie.

Tuttavia gli stessi servizi essenziali non vengono assicurati e garantiti agli utenti di altre importanti vie di comunicazione, quali le strade extraurbane principali e secondarie a lunga percorrenza, con grave nocumento per gli spostamenti veicolari, specie (ma non solo) di chi viaggia per motivi di lavoro e di necessità. Si chiede dunque se l'eccezione all'obbligo di interruzione alle ore 18 dei servizi di ristorazione fatta dalla norma per gli esercizi di somministrazione di alimenti

e bevande siti nelle aree di servizio e rifornimento carburante situate lungo le autostrade possa valere anche per le predette strade extraurbane principali e secondarie a lunga percorrenza.

Dpcm: Conte chiama Confesercenti.

La presidente Patrizia De Luise: "Servono sostegni adeguati, sicuramente oltre i due miliardi di euro previsti.

Soprattutto, devono essere immediati

"Il Presidente del Consiglio ha incontrato le categorie per definire i tempi e le modalità di sostegno alle categorie interessate.

Così la Presidente di Confesercenti Patrizia De Luise, dopo una telefonata con il Premier Giuseppe Conte.

FAIB Informa 8

"Abbiamo chiesto al governo di aprire un tavolo con i rappresentanti delle imprese al più presto, e abbiamo ricevuto una risposta positiva da Conte. Le nuove restrizioni avranno un forte impatto sulle attività: servono sostegni adeguati, sicuramente oltre i due miliardi di euro previsti. Soprattutto, devono essere immediati: i ritardi sperimentati durante il lockdown e nel periodo immediatamente successivo sarebbero oggi intollerabili. Confidiamo che il dialogo aperto con il governo porterà ad individuare soluzioni eque ed efficaci".

Faib Fegica e Figisc alla Sottosegretaria Morani: apriamo il tavolo per adeguare la rete ai bisogni energetici del paese.

Faib Confesercenti, Fegica Cisl e Figisc Confcommercio hanno richiesto un incontro alla Sottosegretaria con delega on. Alessia Morani per aprire un tavolo per adeguare la rete ai bisogni energetici del paese.

Nella nota a firma dei tre Presidenti, le Federazioni, che da tempo denunciano lo stato di crisi del settore, ribadiscono le criticità più urgenti consistenti in una rete sovrabbondante, con oltre 10.000 punti vendita in più rispetto alla media europea, una diffusa illegalità, fiscale (non solo), una costante violazione delle norme di Legge che regolano il comparto, che ad oggi conta 22.500 Gestori e circa 100.000 addetti.

Le Federazioni sottolineando che nonostante la grave crisi il settore rimane strategico per la mobilità e può svolgere un ruolo importante nella transizione energetica, preparando il futuro e riducendo al minimo l'impatto occupazionale, si dicono pronte a svolgere la loro parte per mettere il paese nelle condizioni migliori per raggiungere obiettivi ecosostenibili. Per fare

questo intendono riprendere il confronto con il Mise, partendo dalla Risoluzione De Toma approvata all'unanimità dalla X Commissione della Camera dei Deputati a dicembre 2019 e porre al centro dell'agenda di lavoro la ristrutturazione della rete carburanti e la riforma del settore; l'illegalità e il dumping contrattuale, le nuove tipologie di affidamento e l'innovazione delle aree.

Su questi punti le Federazioni sono pronte a discutere e attendono un riscontro dal Governo.

Intervista a Martino Landi, Presidente Faib, per Oil&Nonoil:

La sfida del futuro si fonda su tre aspetti: lotta all'illegalità, razionalizzazione della rete e ammodernamento delle strutture e delle aree.

1) Quali conseguenze ha avuto sui vostri associati la crisi Covid-19?

R. Per il nostro settore ha avuto un effetto devastante. Questo sia per la contrazione delle vendite, che nel periodo del lockdown si sono ridotte del 90%, sia per l'effetto sommatorio che questa crisi ha avuto per la distribuzione carburanti.

Questa crisi ha colpito un settore già fortemente ammalato, abbandonato a sé stesso dai proprietari degli asset, che evidenzia una mancanza di strategia industriale, con alcune multinazionali del petrolio che si sono ritirate dal nostro mercato o hanno deciso di utilizzarlo solo ed esclusivamente come terminale vendita, come nel caso della Esso. L'abbandono dei grandi gruppi oil ha alimentato la polverizzazione della rete e il protagonismo di nuovi operatori indipendenti, spesso destrutturati e senza strategie, privi di scrupoli, pronti ad afferrare- e sfruttare- il qui ed ora. Alla fine di questo processo

involutivo si sono innescati meccanismi atti a favorire una illegalità sempre più diffusa e variamente articolata- dalle truffe sull'evasione iva all'importazione illegale di prodotti petroliferi- allo sfruttamento degli addetti sugli impianti tramite le pratiche di dumping contrattuale e di aggiramento della normativa di settore, in un momento di grande sofferenza causata da contrazioni di vendite significative. Si è di fatto innescato quella concorrenza sleale che ha sottratto risorse al settore e penalizzato gli operatori più strutturati, che potrebbero investire per ammodernare una rete che non è più funzionale alle sfide del futuro.

Oggi siamo in una fase delicata, in cui, nonostante la rimozione delle limitazioni alla libera circolazione, i volumi non sono ancora tornati a quelli ante pandemia e si sente la necessità improrogabile di investire in innovazione tecnologica e sui carburanti alternativi nel rispetto dell'ambiente e della qualità dei prodotti.

In questo contesto, i bilanci dei nostri associati, già in difficoltà per le perdite di erogati, hanno visto azzerarsi le vendite nel periodo di chiusura e crescere le voci di gestione, causati da normative i cui costi sono stati scaricati tutti sulle nostre spalle per far fronte alla lotta all'illegalità: vedasi fatturazione elettronica, trasmissione telematica dei corrispettivi, nuove forme di pagamento elettronico, sempre più diffuse, che hanno gonfiato a dismisura le commissioni bancarie. Tutto questo in assenza di accordi che regolano e aggiornano le condizioni economiche della categoria che sconta un abuso di posizione dominante imposto dai titolari degli impianti, sempre più propensi ad aggirare la normativa di settore con il bene placido di un Governo distratto e non sensibile alle continue denunce di sfruttamento che si traducono in evasione contributiva e fiscale con danni erariali ingenti.

2) Quali sono le prospettive a breve termine, anche alla luce di possibili fondi provenienti dall'Europa?

R. Al momento non vediamo all'orizzonte segnali che ci possono tranquillizzare per una ripresa duratura che ci consenta di superare questa fase. Non siamo ancora usciti dal rischio pandemia, i consumi non decollano e non potranno tornare ai livelli anti Covid. Il turismo continua a soffrire a causa della mancanza di stranieri; le abitudini degli italiani stanno cambiando anche a seguito del lavoro in smartworking. Lo sforzo fatto dal governo italiano, nel mettere in campo risorse destinate sia alle imprese sia ai lavoratori, non è e non sarà sufficiente per far ripartire i consumi. Certamente i fondi messi a disposizione dall'Europa potranno fare la differenza, ma i risultati di questi interventi potranno essere apprezzati negli anni futuri, mentre questo settore ha bisogno di interventi strutturali immediati, altrimenti sopravvivranno solo coloro che si muovono fuori dai confini della legalità, pronti ad abbandonare questo mercato senza tanti scrupoli, sfruttando l'assenza di regole e di un governo indifferente verso un settore che garantisce la mobilità di cittadini e merci. Quella dei fondi europei se gestita correttamente dal Governo secondo il principio della neutralità tecnologica ed indirizzata con lungimiranza potrebbe favorire un processo di riposizionamento del sistema della mobilità pubblica e privata in direzione di un'energia pulita, tracciata e sostenibile che potrebbe trovare nelle nostre aree di servizio l'allocazione naturale.

3) Quali iniziative sono state messe in atto e quali misure sarebbero necessarie per incoraggiare la ripresa e tutelare imprese e lavoratori del settore?

R. Dobbiamo dare atto al Governo di aver messo a disposizione, non solo di questa categoria ma di tutto

il mondo produttivo, risorse mirate nel breve periodo per evitare chiusure forzate. Dal riconoscimento della cassa integrazione straordinaria agli interventi a fondo perduto a cui i gestori hanno potuto accedere, passando da un rinvio delle scadenze fiscali per garantire quella liquidità che in questo periodo è venuta meno. Naturalmente si poteva fare di più e meglio, tutti interventi di corto respiro che in ogni modo non essendo replicabili non danno certezze sul futuro del settore. Oggi il Governo, per fare la differenza, dovrebbe finalmente rioccuparsi di questo settore e confrontarsi con le nostre proposte. Innanzitutto, con quella di una seria razionalizzazione della rete con la chiusura di almeno otto/dieci mila impianti tra incompatibili e marginali, a basso erogato e senza prodotti eco compatibili, liberando risorse da distribuire sulla rete rimanente che possa permettere investimenti in innovazione sia tecnologica che ambientale, con prodotti alternativi e meno inquinanti. Non possiamo più permetterci di tenere in vita impianti con erogati irrisori che non giustificano la loro sopravvivenza, se non con forme di approvvigionamento opache.

Dal nostro punto di vista, la sfida del futuro si fonda su questi tre aspetti: lotta all'illegalità, razionalizzazione della rete e ammodernamento delle strutture e delle aree.

Solo con uno sforzo comune di tutti gli operatori del settore, che devono rimettere al centro quel senso di responsabilità e correttezza perduta, possiamo uscirne indenni, altrimenti non ci sarà futuro per nessuno e la rete non garantirà più quei servizi alla mobilità indispensabili in un paese moderno. Infine, all'interno di questo processo di rinnovamento, si devono ridisegnare gli spazi di autonomia gestionale degli imprenditori della distribuzione carburanti, abbattere quelle barriere tra gestori e compagnie petrolifere che impediscono la liberazione delle energie e delle capacità

imprenditoriali e professionali, per realizzare la stazione del futuro aperta a tanti altri servizi che il consumatore italiano ancora aspetta di apprezzare. Questo significa una rivisitazione dell'architettura dei prezzi e dei modelli gestionali delle aree. Sono i temi sui quali con fatica stiamo lavorando.

Faib Fegica e Figisc: chiudere 10mila impianti e innovare la rete per battere illegaltà

**Comunicato Stampa del
21 Ottobre 2020**

**CARBURANTI: IMPORRE A
COMPAGNIE E RETISTI LA
CHIUSURA DI 10.000 IMPIANTI
IN TRE ANNI. I GESTORI
PRESENTANO IL MODELLO PER
UNA RETE RAZIONALE PER
BATTERE I FUORILEGGE E DARE
UN FUTURO AL SETTORE**

40 anni di interventi legislativi per tentare di razionalizzare la rete distributiva dei carburanti: **il primo con il DPCM 8/7/1978**, l'ultimo con **la legge 124/2017**.

L'unico tentativo riuscito è avvenuto in epoca di concessione pubblica: da più di 38.000 impianti nel 1978, a meno di 25.000 nel 1998. Liberalizzazioni e "aperture" del Mercato hanno fallito miseramente. Risultato: le Regole sono state allentate e gli impianti continuano ad aumentare; l'economicità degli operatori onesti (quei pochi che rimangono) si assottiglia e i criminali fanno affari d'oro! Secondo i dati del Mise al 1/10/2020 sono 23.805, contro i 22.460 del 21/10/2019: 1.345 i punti vendita in più, solo negli ultimi 12 mesi (e nonostante il covid-19). L'erogato medio annuo per impianto in Italia è di 1.367mila lt., contro i 3.460mila in Germania, i 3.912mila in Francia e i 4.155mila in Gran Bretagna. Una giungla inestricabile e incontrollabile di

marchi esposti al pubblico (237) e di soggetti di ogni risma che li posseggono senza il pubblico lo possa sapere (1.083). Di questi, solo 6 sono compagnie petrolifere integrate, dopo che tutte le multinazionali -prima Shell, poi Esso ed infine Total- sono letteralmente fuggite dal mercato italiano, senza che la Politica (ma neanche il settore) si sia nemmeno posto il problema, se non altro, delle conseguenze. Secondo il Procuratore di Trento, Dott. Raimondi, audito in Parlamento il 5/11/2019, "Nella distribuzione carburanti c'è un ingresso incontrollato di soggetti. Il traffico illecito di prodotti petroliferi ha assunto una rilevanza estremamente pesante e pericolosa anche per il controllo da parte della criminalità organizzata. Il 30% del venduto sfugge all'imposizione fiscale per un valore di circa 10-12 miliardi di euro." Secondo il MEF, già nel 2016, oltre 5.000 impianti dichiaravano di aver venduto meno di 300mila lt., impianti i cui proprietari, nella stragrande maggioranza dei casi, continuano a non chiudere nonostante la loro insostenibilità economica, con ogni evidenza conclamata se quanto ufficialmente dichiarato corrispondesse al vero. E' questo il contesto nel quale i Gestori -si legge in una nota congiunta di Faib Confesercenti, Fegica Cisl e Figisc/Anisa Confcommercio- pur essendo letteralmente l'ultimo anello della filiera, hanno deciso di assumere l'iniziativa (altrimenti del tutto assente, nonostante sollecitazioni ed appelli alle altre componenti del settore, ben più responsabili, autorevoli e ricche), rendendo pubblico nel corso della rassegna "Oil&Nonoil" in corso a Verona, il loro modello di riforma per una rete più efficiente e razionale. Obiettivi dichiarati del modello: imporre a compagnie e retisti la chiusura di 10.000 impianti inefficienti (sotto i 600mila lt. dichiarati, senza attività integrative, abbandonati dal Gestore) + 150 in autostrada, tra il 2021 ed il 2023, per ottenere una rete più snella, favorire i controlli

degli organi ispettivi ed aumentare l'indice di produttività per impianto.

Di conseguenza, restituire alla collettività almeno 8 miliardi di euro di gettito erariale evaso e almeno 1,4 miliardi al mercato ad agli operatori onesti; ricostruire un sistema regolatorio certo, favorire il rientro delle multinazionali; attirare nuovi investimenti da dedicare alla modernizzazione della rete in coerenza con una mobilità sostenibile sul piano ambientale e con l'attuale fase di transizione energetica. Strumenti essenziali del modello: il Fondo Pubblico a cui i proprietari debbono conferire gli impianti da portare in chiusura, per garantire trasparenza, effettivo smantellamento ed il relativo rispetto dei tempi e degli standard legislativi per la bonifica ambientale; il Durn carburanti con il quale i proprietari degli impianti debbono certificare di non aver pendenze con la Giustizia e di aver pienamente rispettato le leggi speciali di settore.

In allegato, la presentazione **“La rete efficiente: priorità assoluta. Modello per realizzare una rete di distribuzione carburanti razionale.”**

[leggi le slide](http://www.faib.it) su www.faib.it

Faib Fegica e Figisc all'Agenzia delle Entrate: necessaria sospensione delle sanzioni per il periodo settembre dicembre 2020 di applicazione del nuovo regime di memorizzazione e trasmissione dei corrispettivi.

Con una nota unitaria al Direttore dell'Agenzia delle Entrate, le tre Federazioni dei gestori hanno sollecitato la sospensione delle sanzioni per il periodo settembre dicembre 2020 di applicazione del

nuovo regime di memorizzazione e trasmissione dei corrispettivi.

Nella nota, i Presidenti di Faib Fegica e Figisc facendo riferimento alla risposta del Direttore dell'Agenzia alla richiesta delle Associazioni che chiedevano un rinvio della data dell'obbligo di memorizzazione e trasmissione telematica dei corrispettivi per gli impianti stradali ed autostradali di distribuzione carburanti per autotrazione, hanno preso atto delle conclusioni negative a cui l'Agenzia è giunta. Allo stesso tempo, confermando le difficoltà operative dei gestori ad adeguarsi alla nuova operatività e nell'auspicio di poter confidare nel più breve tempo possibile, anche vista l'imminente scadenza dell'adempimento, in quella procedura semplificata preannunciata, volta alla realizzazione di un'apposita procedura web, messa a disposizione degli operatori, in particolare di quelli meno strutturati, che dovrebbe consentire ai gestori di compilare direttamente online il modulo realizzato, senza incorrere in ulteriori spese, **hanno avanzato la richiesta di sospensione delle sanzioni per il periodo settembre- dicembre 2020 di applicazione del nuovo regime di memorizzazione e trasmissione dei corrispettivi.**

La richiesta, hanno motivato Landi, Di Vincenzo e Bearzi, “trova fondamento nelle evidenti difficoltà informative dovute al momento particolare che stiamo attraversando ed alla coincidenza di più adempimenti che si sono sommati per effetto dell'emergenza e ai relativi ritardi che ad oggi ancora si registrano circa la possibilità per i nostri associati di adempiere direttamente online le procedure di accesso e compilazione.”

Alla luce delle considerazioni svolte Faib Fegica e Figisc ritengono “ragionevole in sede di prima applicazione la proposta avanzata, fermo restando la tempistica prevista nelle disposizioni circa l'adempimento, allo scopo di arrecare la minore

turbativa possibile allo svolgimento delle attività stesse nonché alle relazioni tra l'Agenzia ed il contribuente.

Presidenza Faib, stringere i tempi sulla contrattazione. Giuseppe Sperduto Vice Presidente vicario

La Presidenza Nazionale Faib si è riunita in modalità video conferenza **il 30 settembre us per discutere** dello stato delle trattative in corso con i maggiori operatori petroliferi; dell'iniziativa unitaria promossa da Faib, Fegica e Figisc per affrontare i temi di maggior rilievo sulla rete; dell'analisi organizzativa federale; della rete autostradale e dell'emergenza Covid.

Sulle trattative in corso, nella sua relazione il Presidente Landi ha espresso un giudizio articolato, in relazione alle peculiarità dei diversi interlocutori, esprimendo, in un quadro di grande preoccupazione, l'auspicio che i confronti in atto possano trovare un positivo sbocco. Landi ha ribadito le linee guida che unitariamente si stanno portando avanti su tutti i tavoli, facendo perno sulla necessità di procedere alla ristrutturazione della rete, al contrasto all'illegalità e al dumping contrattuale, alla necessità di essere dentro i processi di transizione energetica e di concorrere a governare i cambiamenti.

Landi ha sottolineato l'importanza per la categoria di essere unita intorno al sindacato su queste linee, senza rincorrere scorciatoie che rispondono piuttosto al senso di frustrazione per la lungaggine dei tempi di risoluzione delle problematiche. Un sindacato forte rende la categoria coesa e credibile al tavolo, mentre tutti i tentativi di distinguo favoriscono solo le controparti, soprattutto quelle che già operano al di fuori del quadro di legalità del settore. E' necessario avere strategie comuni, in assenza delle quali il quadro non può che peggiorare rapidamente. Il

Presidente Faib ha espresso la convinzione che in questa fase storica, registra la volontà anche da parte di altri pezzi della filiera di intervenire seriamente e in modo rapido per ripristinare la legalità e avere una rete moderna ed efficiente. Questi elementi emergono chiaramente dai tavoli di confronto con gli operatori petroliferi con i quali già da fine luglio ci si sta confrontando per affrontare questa fase assai problematica e piena di incognite. I tavoli aperti con Italiana Petroli, Eurogarages, Q8 ed Eni registrano sui temi di fondo accennati significative convergenze e volontà di intervento, mentre sulle questioni più meramente contrattuali, pur con le dovute differenze dovute alle caratteristiche degli interlocutori e allo stato di avanzamento del confronto, i negoziati stanno entrando nel vivo del confronto.

Con le aziende di cui sopra, con le quali le Federazioni hanno già condiviso accordi straordinari per gestire la fase più delicata della pandemia, si tratta adesso di definire il quadro economico e normativo per il prossimo futuro, in un contesto che ridiventa di giorno in giorno nuovamente problematico. L'orizzonte temporale degli accordi deve cogliere lo scenario che si va delineando. Questo contesto ad alta incertezza necessita, perciò, di meccanismi contrattuali in grado di attivare il recupero di redditività laddove la situazione sanitaria volgesse nuovamente verso una fase acuta con inevitabili nuove ripercussioni sugli erogati. È una preoccupazione già illustrata ai tavoli e che attende una soluzione condivisa. Le Federazioni dei gestori sono come sempre pronti al confronto aperto anche sul terreno delle nuove forme contrattuali, che potrebbero essere utili a trarre in salvo l'attuale difficilissima fase storica. Appare evidente che se i gestori sono quelli più esposti sul fronte di una nuova crisi, il resto della filiera, perlomeno quella sana, non ne sarà esente e ne pagherà i costi maggiori.

L'insieme di questi elementi non porta ad un misurato ottimismo, che rimane confinato nella sfera della volontà negoziale, ma alla convinzione che la partita in gioco è troppo importante per tutti per provare a fare giochi di forza e rischiare di mandare tutto all'aria. In questo contesto si pone anche l'iniziativa unitaria che le tre Federazioni intendono porre alla filiera e al Governo, a cui diamo atto delle misure varate che hanno in parte mitigato gli effetti disastrosi del Covid-19. Oggi però il Governo, per fare la differenza, deve porre fine alla disattenzione strutturale che ha riservato al settore e dovrebbe finalmente confrontarsi con le nostre proposte. Innanzitutto, con una seria razionalizzazione della rete con la chiusura di almeno otto/dieci mila impianti, tra incompatibili, marginali e monoprodotto. Il Paese non può più permettersi di tenere in vita impianti obsoleti, inquinanti, senza prodotti eco compatibili. Le nostre aree devono diventare i nuovi punti di riferimento non solo della mobilità sostenibile, di quella verde e rigenerata, ma anche dei centri servizi integrati con al centro i gestori titolari di una nuova autonomia gestionale, poggiata su una rivisitazione dell'architettura dei modelli gestionali degli store service.

Sulla questione autostrade la Presidenza ha preso atto dell'iniziativa delle tre Federazioni che hanno denunciato nuovamente la grande crisi del settore derivata dall'emergenza sanitaria, sommando le criticità attuali a quelle pregresse e chiesto un intervento immediato finalizzato a concretizzare la chiusura del 25% delle aree, a riformare il Decreto interministeriale del 2015, una moratoria di 2 anni di tutte le gare in programma per l'assegnazione delle aree di servizio, la sospensione di 2 anni di tutti i subentri delle aree assegnate.

Sul punto della questione organizzativa interna, la Presidenza all'unanimità ha deliberato la nomina a Vice Presidente Vicario di Pino Sperduto e rinviata al 2021

L'Assemblea elettiva da tenersi preferibilmente in presenza.