



www.faib.it faib@confesercenti.it

Criticità sulla rete carburanti, i parlamentari 5 stelle presentano risoluzione in commissione alla Camera per impegnare il Governo su ristrutturazione e contrasto a illegalità e abusivismo contrattuale



Risoluzione presentata alla X Commissione della Camera martedì 11 giugno 2019

premesse che:

il mercato della distribuzione di carburanti gioca un ruolo strategico per l'economia nazionale, con un valore che si aggira sui 45 miliardi di euro all'anno di fatturato complessivo e che ingloba circa 80 mila lavoratori fra titolari, collaboratori e dipendenti, occupati presso oltre 22 mila impianti nella rete ordinaria e circa 450 aree di servizio autostradali; lo stesso presenta numerose criticità che si stanno, ormai da tempo, riverberando su tutto il comparto con una perdita di oltre il 50 per cento della redditività, ...

Segue a pag. 2

Petrolifera Adriatica, nuova condanna dal Tribunale di Roma



Nuova condanna, su tutta la linea, per Petrolifera Adriatica.

A pronunciarla ancora una volta il Tribunale di Roma che dà ragione al gestore assistito dai legali di Faib, prof avv. Paolo Grassi e avv. Michele Guidugli.

Il Tribunale di Roma ha respinto perentoriamente l'eccezione di incompetenza territoriale, sollevata a schermo difensivo dai legali di Petrolifera Adriatica.

Segue a pag. 3

Le Previsioni di domanda energetica e petrolifera italiana 2019-2040 dell'Unione Petrolifera

Le previsioni dello studio di Unione Petrolifera quest'anno allungano l'orizzonte previsivo al 2040 per tenere conto non solo degli orientamenti al 2030 delineati nel Piano nazionale integrato energia ...

Segue a pag. 4

E' stata convocata per giovedì 13 giugno la riunione dello sportello legale di Faib nazionale.



E' stata convocata per giovedì 13 giugno la riunione dello sportello legale di Faib nazionale.

All'incontro prenderanno parte i legali delle Faib territoriali e quelli del pool nazionale per mettere a punto un'azione coordinata delle iniziative da intraprendere nei confronti di quanti si sottraggono a vario titolo alla normativa di settore. Nella distribuzione carburanti, come più volte denunciato da Faib nelle diverse sedi, è infatti in aumento esponenziale la violazione normativa che dà luogo al dumping contrattuale e all'abusivismo gestionale praticato a piene mani.

Si tratta di un fenomeno crescente che riguarda ben oltre la metà dei 23 mila impianti esistenti in Italia, che dà luogo a quel che Faib ha definito caporalato petrolifero, con un danno erariale per lo stato e il sistema previdenziale quantificato in oltre 250 milioni di euro l'anno e lesioni all'immagine del settore in termini di professionalità e di efficienza

Segue a pag. 5

Criticità sulla rete carburanti, i parlamentari 5 stelle presentano risoluzione in commissione alla Camera per impegnare il Governo su ristrutturazione e contrasto a illegalità e abusivismo contrattuale.

Risoluzione presentata alla X Commissione della Camera martedì 11 giugno 2019

premessi che:

il mercato della distribuzione di carburanti gioca un ruolo strategico per l'economia nazionale, con un valore che si aggira sui 45 miliardi di euro all'anno di fatturato complessivo e che ingloba circa 80 mila lavoratori fra titolari, collaboratori e dipendenti, occupati presso oltre 22 mila impianti nella rete ordinaria e circa 450 aree di servizio autostradali;

lo stesso presenta numerose criticità che si stanno, ormai da tempo, riverberando su tutto il comparto con una perdita di oltre il 50 per cento della redditività, anche per effetto della diminuzione delle vendite e dei margini operativi;

tra il 2018 ed il 2019 si sono manifestati in tutta la loro drammaticità gli effetti della crisi del settore che, negli ultimi anni, ha registrato l'uscita dal mercato e/o la cessione degli asset della distribuzione di importanti gruppi petroliferi (Shell, Esso, Total), accelerando i processi di fusione tra marchi (ad esempio, Italiana Petroli) e un passaggio repentino da una logica industriale a logiche meramente finanziarie e talvolta speculative, spesso in mano a banche o fondi;

già in sé il singolo dato del progressivo abbandono del mercato da parte dell'industria petrolifera dovrebbe essere sufficiente a rappresentare il livello di crisi in cui versa il settore;

le ragioni di questa crisi sono molteplici: una rete distributiva estremamente frammentata ed inefficiente, oltretutto insicura in alcuni casi dal punto di vista ambientale; estrema parcellizzazione della proprietà dei punti vendita e riduzione della capacità di controllo e verifica sia degli operatori che della qualità dei prodotti commercializzati; il dilagare di comportamenti illegali nella commercializzazione di prodotti attraverso l'esenzione di imposta e accise, ingresso diretto della criminalità organizzata nella gestione della rete distributiva e commercializzazione di detti prodotti;

come ampiamente denunciato anche dalle federazioni di categoria dei gestori, negli ultimi anni, si è verificata una sensibile contrazione degli investimenti da parte degli operatori di settore, mentre la mancata razionalizzazione della rete distributiva (tanto in rete ordinaria che autostradale) ha determinato una massiccia frammentazione dell'offerta ed un crollo della efficienza, con oltre il 30 per cento degli impianti ad erogato inferiore a 500 mila litri l'anno, ed un conseguente crollo della marginalità e della sostenibilità economica dei punti vendita;

si è infatti stimato che circa 7/8 mila impianti sono quelli che andrebbero ulteriormente chiusi per inefficienza e che restano tuttavia aperti per gli alti costi di chiusura e bonifica;

migliaia di impianti risultano ubicati in luoghi pericolosi a discapito della sicurezza ambientale e dell'incolumità degli abitanti;

sono state segnalate violazioni della normativa sulla tutela del lavoro, favorite da una disciplina che demanda alla contrattazione delle parti la remunerazione dei gestori sulla base di una complessa cornice normativa (decreto legislativo n. 32 del 1998, legge n. 57 del 2001, legge n. 27 del 2012) che tuttavia non offre, sia perché in parte superata, sia perché oggetto di ampi spazi di elusione, sufficienti tutele alle imprese ed ai lavoratori del settore;

la frammentazione del comparto in tanti operatori di limitate dimensioni rispetto alle tradizionali compagnie petrolifere ha drasticamente penalizzato la praticabilità per le

FAIB Informa 11

organizzazioni rappresentative dei gestori di concludere accordi, rendendo necessaria una integrazione del quadro normativo vigente con una contrattazione che definisca ruolo, funzione e condizioni di competitività, profittabilità e remunerazione delle imprese e del lavoro degli addetti alla distribuzione finale;

le decine di migliaia di piccole imprese di gestione e di addetti che vengono impiegati sulla rete sono, in un tale contesto, i soggetti potenzialmente più esposti sia a subire le dirette conseguenze (in termini tanto di precarietà contrattuale che di dipendenza economica), sia, per analoghe medesime motivazioni, ad essere potenzialmente assorbiti dall'illegalità;

le attività di distribuzione carbolubrificanti e quelle commerciali e ristorative, inoltre, costituiscono oggetto di concessione da parte del gestore della rete sotto forma di onerose royalty ad essi versati dagli affidatari del servizio sia sui volumi erogati che sui valori delle vendite;

le royalty rendono economicamente insostenibile la gestione del servizio per le piccole e medie imprese operanti nella rete distributiva, soprattutto quelle localizzate in aree economicamente non remunerative che scontano la diminuzione costante dei relativi margini di profitto;

il 28 maggio 2019 è stato riattivato il tavolo tecnico di confronto con le organizzazioni dei gestori visto l'elevato interesse del Ministero dello sviluppo economico sulla questione, consapevole che le criticità afferenti al settore stanno incidendo negativamente sul piano della competitività per le imprese e le micro-imprese che vi operano, impegna il Governo:

ad assumere iniziative urgenti in grado di contrastare le numerose e articolate criticità che sta affrontando il settore della distribuzione dei carburanti, i cui fattori di debolezza rischiano di aggravare le condizioni economiche ed occupazionali degli operatori;

ad assumere, per quanto di competenza, iniziative volte:

a) alla razionalizzazione e all'ammodernamento della rete distributiva, con una revisione del

piano e degli indirizzi di ristrutturazione, prevedendo la chiusura dei punti vendita obsoleti ed inefficienti, accompagnata dall'erogazione di indennizzi per la bonifica ambientale e per l'effettivo e definitivo loro smantellamento;

b) ad elevare i livelli di tutela e protezione delle condizioni lavorative e dell'esercizio di impresa degli operatori del settore, al fine di evitare situazioni di diffusa illegalità derivanti da ipotesi di abuso di dipendenza economica nei rapporti tra i titolari degli impianti/fornitori e i gestori degli impianti, ai sensi dell'articolo 17 del decreto-legge n. 1 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27;

c) a prevedere incentivi volti alla riconversione tecnologica necessaria ad ammodernare la rete distributiva attraverso la progressiva implementazione dei servizi alla mobilità da energie rinnovabili;

d) ad adottare, tramite le strutture del Ministero dello sviluppo economico, procedure di verifica e controllo per accertare violazioni della normativa di settore, valorizzando il ruolo delle organizzazioni maggiormente rappresentative;

e) a contrastare l'elusione dell'obbligo di contrattualistica previsto dalla normativa di settore per tutti i titolari di autorizzazione introducendo meccanismi di penalità e/o sanzioni per inadempienze relative ad accordi collettivi o per l'utilizzo di tipologie contrattuali non previste dalla normativa, nonché regolamentando i trattamenti minimi delle gestioni in caso di inosservanza della contrattazione;

f) a prevedere, nella definizione per i gestori delle eque condizioni per competere relative all'accesso ai prezzi di cessione dei prodotti dai fornitori, già previste dalla normativa di settore e specificamente al citato articolo 17 della legge 24 marzo 2012, n. 27, il criterio della sostenibilità economica delle imprese finali di distribuzione;

g) a potenziare l'attività di sorveglianza dei prezzi praticati, utilizzando le rilevazioni dell'osservatorio prezzi del Ministero dello sviluppo economico come base per l'individuazione di politiche di sconto potenzialmente anomale e per l'avvio di specifici

controlli, ad esempio da parte della Guardia di finanza;

h) a estendere anche al settore dei carburanti la normativa di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 aprile 2001, n. 218, recante la disciplina delle vendite sottocosto, a norma dell'articolo 15, comma 8, del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 114;

i) a favorire lo sviluppo di tipologie contrattuali aggiuntive, che, consentendo alle imprese finali della distribuzione di determinare il prezzo finale al consumatore, possano garantire al cliente, tramite una vera concorrenza dei prezzi, la scelta più conveniente presso l'intero complesso della rete distributiva, nel rispetto del principio dell'assicurazione di condizioni di accesso uniformi al prezzo di beni e servizi;

l) a contrastare l'evasione, la contraffazione e i fenomeni di concorrenza sleale esistenti mediante uso di nuove tecnologie nel controllo e nel tracciamento del carburante in tutte le fasi della filiera dalla produzione, stoccaggio, trasporto fino alla commercializzazione con il coordinamento e la pianificazione a livello centrale delle autorità e forze di controllo preposte, introducendo altresì automatismi nel monitoraggio dei quantitativi di prodotto erogati dai diversi punti vendita e nelle comunicazioni della variazione di prezzo, in continuo durante le 24 ore.

Petrolifera Adriatica, nuova condanna dal Tribunale di Roma

Nuova condanna, su tutta la linea, per Petrolifera Adriatica.

A pronunciarla ancora una volta il Tribunale di Roma che dà ragione al gestore assistito dai legali di Faib, prof avv. Paolo Grassi e avv. Michele Guidugli.

Il Tribunale di Roma ha respinto perentoriamente l'eccezione di incompetenza territoriale, sollevata a schermo difensivo dai legali di Petrolifera Adriatica.

A questo proposito il Tribunale ha riaffermato che "Nel contratto di

FAIB Informa 11

fornitura concluso con Esso, le parti, all'art. 13, hanno convenuto che *Foro esclusivamente competente a giudicare delle vertenze derivanti dal presente contratto è quello ove la Esso avrà la sede legale al momento dell'introduzione del giudizio, con la facoltà della sola Esso di adire, in alternativa, il foro del convenuto*", osservando che "Tale contratto è stato ceduto da Esso a Petrolifera Adriatica, la quale è dunque subentrata in tutte le pattuizioni, ivi compresa quella relativa al Foro competente, di talché occorre fare riferimento alla sede legale della cedente Esso e non a quella della convenuta." concludendo che "... sussiste la competenza per territorio di questo Tribunale, non essendo la detta clausola stata modificata a seguito della cessione del contratto e considerato che la clausola in questione non fa riferimento generico alla sede del contraente fornitore, ma alla sede di Esso."

Il Tribunale, entrando nel merito del procedimento avviato dal gestore, certifica che "Petrolifera Adriatica è cessionaria dei contratti già stipulati dalla ricorrente con Esso" e che "E' incontestato che la convenuta non abbia inteso applicare, ai rapporti economici tra le parti, le condizioni degli Accordi conclusi, in base all'art. 1 del D. Lgs. 32/1998 e successive modifiche, tra le Associazioni di categoria e i titolari delle autorizzazioni amministrative e, in particolare, le condizioni dell'Accordo del 16.7.2014, il quale richiama l'Accordo del 19.12.2011". Ciò premesso, il Tribunale contestualizza il rapporto intrattenuto dal gestore ricorrente e la Petrolifera Adriatica, osservando che "Al contenuto degli Accordi aziendali conclusi tra la Esso e le Associazioni di categoria fa espresso riferimento il contratto concluso in data 12.6.2013 tra Esso e la ricorrente, con riguardo ai criteri di determinazione dei prezzi di vendita. Nel contratto è pacificamente subentrata la convenuta (Petrolifera Adriatica ndr) in forza della cessione di contratto del 12.1.2017, divenuta efficace al verificarsi delle condizioni sospensive previste. Nell'Accordo aziendale del 16.7.2014 era prevista la scadenza di efficacia dello stesso al 31.12.2015, ma era espressamente previsto quanto segue: *Resta inteso*

che alla scadenza l'Accordo manterrà la sua efficacia sino alla sottoscrizione di un nuovo accordo tra le parti. La pattuizione in esame è chiara e non si presta ad equivoci di sorta circa la protrazione dell'efficacia dell'Accordo fino alla sostituzione ad opera di altro Accordo."

Per il Tribunale di Roma non v'è alcun dubbio che "Petroliera Adriatica, come già detto, è subentrata nella posizione di Esso nel singolo contratto di fornitura di carburante e, quindi, anche nell'obbligo (assunto dalla cedente) di determinare i prezzi di vendita secondo i criteri delineati dagli Accordi collettivi sottoscritti, espressamente richiamati nel contratto con il gestore."

Per il Giudice, la circostanza più volte evidenziata, nelle diverse sedi, dall'azienda petrolifera circa le ridotte dimensioni imprenditoriali non assume alcuna validità. Ed infatti sentenza che "Nessun rilievo determinante può essere attribuito alla circostanza che l'Accordo del 16.7.2014 fosse stato sottoscritto da Esso, soggetto di dimensioni ben diverse dalla convenuta, dal momento che quest'ultima è subentrata nella posizione della prima sulla base della libera determinazione e nell'esplicazione della piena autonomia contrattuale delle parti."

E del resto la normativa di settore (D. Lgs 32/98, L.57/2001, L. 27/2012) non prevede alcuna deroga, né per dimensioni aziendali né per quelle temporali.

In questo senso il Giudice ha stabilito che "Né, per quanto sin qui detto, può condividersi l'assunto secondo cui, nonostante la disponibilità di Petroliera Adriatica anche in occasione delle riunioni presso il Ministero dello Sviluppo Economico, le parti non avevano raggiunto un'intesa in quanto "controparte ha insistito su richieste del tutto ingiustificate, oltre che economicamente insostenibili" e ha invocato la conclusione di un accordo aziendale alle stesse condizioni di quelle pattuite con Esso il 16.7.2014, ciò in quanto dalla documentazione prodotta dalla convenuta non emerge la prova del lamentato atteggiamento ostruzionistico e delle asserite condotte contrarie a buona fede e

correttezza, emergendo, piuttosto, la prova di pregressi contatti e incontri con le Associazioni di categoria, fisiologicamente portatrici di interessi contrapposti a quelli della convenuta."

Il Tribunale di Roma, alla luce delle considerazioni svolte, ha quindi concluso che "... essendo incontrovertibile che non è intervenuto un nuovo Accordo, si ritiene che la convenuta sia tenuta ad applicare, nei rapporti economici con la ricorrente, l'Accordo del 16.7.2014, che, a sua volta, richiama (art. 4), quanto all'"ulteriore sconto variabile", l'Accordo del 19.12.2011." e, dunque, al pagamento della cosiddetta quota fissa.

Ancora una volta il Tribunale di Roma ha condannato Petroliera Adriatica, acquirente degli impianti Esso, che continua a rifiutare di applicare le norme di settore immaginando di poter agire indisturbata e come meglio crede in una specie di mercato selvaggio dove vale la legge del più forte, attuando le più diverse azioni ritorsive verso coloro che osano ribellarsi al padrone, rispetto a chi invoca lo Stato di diritto.

Va ricordato che nelle stesse condizioni si trovano tutti gli altri impianti ceduti dalla Esso, con la sola eccezione di quelli acquisiti da Eg, che ha rinnovato le condizioni economiche e normative con un nuovo Accordo.

Le sedi territoriali di Faib sono a disposizione dei gestori interessati a conoscere il meccanismo della sentenza e a fornire tutta la necessaria assistenza.

Le Previsioni di domanda energetica e petrolifera italiana 2019-2040 dell'Unione Petrolifera

Le previsioni dello studio di Unione Petrolifera quest'anno allungano l'orizzonte previsivo al 2040 per tenere conto non solo degli orientamenti al 2030 delineati nel Piano nazionale integrato energia e clima (Pniec), che dovrà essere reso definitivo entro il 2019, ma anche

FAIB Informa 11

degli obiettivi di decarbonizzazione europei di più lungo termine.

Le analisi sono state sviluppate per valutare, alla luce di questi orientamenti, la possibile evoluzione del settore dei trasporti e il ruolo che i prodotti petroliferi potranno avere a quelle date, in coerenza con ipotesi di miglioramento dell'efficienza energetica, di ulteriore e notevole sviluppo delle energie rinnovabili e del potenziale avanzamento dei diversi settori.

Le indicazioni che emergono scontano però il verificarsi di tutta una serie di ipotesi che al momento non è possibile valutare più compiutamente. Tra queste, la diffusione su ampia scala, nel breve termine, di un numero consistente di vetture elettriche (BEV e PHEV) che presuppone avere costi e prestazioni equivalenti alle auto con motori a combustione interna, onde evitare la necessità di consistenti sostegni economici.

In tale quadro, la consistenza del parco auto nelle diverse alimentazioni è stata elaborata tenendo conto delle prospettive per le immatricolazioni attese dall'industria automobilistica, vincolata a raggiungere nel 2021 i 95 g/km medi di CO₂ emessa e successivamente 81 g/km nel 2025 e 59,4 g/km nel 2030.

Non sono invece stati presi in considerazione i possibili effetti di modifiche della tassazione fra i diversi carburanti, né le potenzialità offerte dallo sviluppo dei cosiddetti "e-fuel", che implicano una diversa contabilizzazione delle emissioni non solo allo scarico ma anche in fase di produzione e che porteranno i motori a combustione interna ad essere totalmente decarbonizzati nel lungo termine.

Il perseguimento di tali obiettivi richiederà tuttavia un rilevante impegno in termini di investimenti e pertanto sarà essenziale un quadro normativo chiaro e certo per programmarli, in modo da valorizzare al meglio le infrastrutture e le filiere nazionali promuovendo la loro evoluzione.

In sintesi, i principali risultati possono essere riassunti come segue:

- la domanda di energia primaria complessiva nel 2040 dovrebbe attestarsi a 149,5 Mtep, un volume quasi equivalente a quello della fine degli anni '70, con una notevole crescita delle rinnovabili che a quella data dovrebbero coprire circa il 31% della domanda totale, rispetto al 34% del gas naturale e a poco più del 30% del petrolio;
- le emissioni di CO₂ al 2040 dovrebbero risultare più basse del 49% rispetto al 2005, mentre quelle derivanti dai prodotti petroliferi, grazie al contributo dei biocarburanti, saranno inferiori di oltre il 59% rispetto a quelle del 1990;
- la domanda petrolifera risentirà naturalmente del progressivo affermarsi di veicoli più efficienti e di forme di mobilità alternative, con un volume al 2040 intorno ai 47,6 MTonn, ossia 13,3 MTonn in meno rispetto al 2018;
- nella domanda di trasporto il peso dei prodotti petroliferi passerà dal 92% attuale all'84% circa nel periodo 2030-2040;
- i consumi di raffineria sono previsti ridursi in conseguenza della tendenziale contrazione della domanda finale di prodotti, ma nel breve-medio termine si assesteranno per adeguare i prodotti alle nuove norme sui bunker;
- nella composizione del barile raffinato il peso dei distillati medi, per effetto delle norme sui bunker che diverranno operative dal 1° gennaio 2020, è previsto in deciso incremento: dal 55% attuale arriverà al 60% nel 2020, per poi scendere al 58% nel 2040 per l'affermarsi di prodotti più leggeri;
- il peso dei biocarburanti al 2030-2040 si stima rispettivamente all'1,7% e all'1,8% sulla domanda totale di energia, comprendendo il biometano e l'introduzione di biocarburanti di seconda generazione;
- la domanda complessiva di gasoli, e in particolare quella di gasolio autotrazione, si assesterà sui volumi attuali fino al 2022, mentre nel lungo termine subirà una contrazione;

• il parco auto nel 2030 si stima a 34,3 milioni di unità per scendere a 33 milioni nel 2040, rispetto ai circa 35 milioni attuali;

• le vetture alimentate a gasolio nel 2030 si attesteranno intorno a 11,8 milioni di unità, più 350 mila ibride, e a 7,3 milioni nel 2040, più 800 mila ibride;

• le vetture alimentate a benzina nel 2030 saranno intorno a 12,2 milioni di unità, più 1,9 milioni ibride, e a 7 milioni nel 2040, più 3,5 milioni ibride;

• le vetture con alimentazione gpl al 2040 mostrano una leggera contrazione (dai 2,4 milioni attuali a 1,7 milioni), mentre quelle a metano un recupero (da 940 mila a 2,9 milioni);

• le auto elettriche pure, sostenute non tanto da salti tecnologici determinanti quanto piuttosto da iniziative a livello locale e da incentivi pubblici, dovrebbero passare dalle 10.000 unità attuali a 2,4 milioni nel 2040, mentre le plug-in benzina dalle 8.000 attuali a 7,4 milioni.

Fonte UP

E' stata convocata per giovedì 13 giugno la riunione dello sportello legale di Faib nazionale.

E' stata convocata per giovedì 13 giugno la riunione dello sportello legale di Faib nazionale.

All'incontro prenderanno parte i legali delle Faib territoriali e quelli del pool nazionale per mettere a punto un'azione coordinata delle iniziative da intraprendere nei confronti di quanti si sottraggono a vario titolo alla normativa di settore. Nella distribuzione carburanti, come più volte denunciato da Faib nelle diverse sedi, è infatti in aumento esponenziale la violazione normativa che dà luogo al dumping contrattuale e all'abusivismo gestionale praticato a piene mani.

FAIB Informa 11

Si tratta di un fenomeno crescente che riguarda ben oltre la metà dei 23 mila impianti esistenti in Italia, che dà luogo a quel che Faib ha definito caporalato petrolifero, con un danno erariale per lo stato e il sistema previdenziale quantificato in oltre 250 milioni di euro l'anno e lesioni all'immagine del settore in termini di professionalità e di efficienza.

È una illegalità contrattuale diffusa e intollerabile verso cui Faib ha dichiarato tolleranza zero. La riunione risponde alle esigenze emerse nell'ultima Presidenza nazionale Faib che ha chiesto una maggior tutela per i gestori costretti ad operare fuori dal quadro normativo.

La riunione metterà a punto anche metodiche e prassi per favorire l'emersione degli impianti normativamente giudicati incompatibili.

Inoltre, la riunione si rende necessaria per il coordinamento della conflittualità sulla rete tra compagnie, gestori ed associazioni e per il pronunciamento di alcuni tribunali che con le loro sentenze hanno segnato elementi di forte innovazione nella giurisprudenza di riferimento del settore.

Di fronte, dunque, alla crescente necessità di ricorrere allo strumento del contenzioso giuridico a supporto della tutela dei nostri associati si rende necessaria una nuova azione di coordinamento delle linee dei legali che collaborano con la Federazione nelle sue varie articolazioni e con gli stessi gestori.