



Nota informativa FIGISC/ANISA CONFCOMMERCIO - Piazza G.G. Belli, 2 Roma
Presidenti Nazionali: LUCA SQUERI – STEFANO CANTARELLI
Segretario Nazionale: Fabrizio PARROTTA – Segreteria: Catia Cenciarelli
Ufficio Studi & Comunicazione: Giorgio Moretti
Telefono: 06 5866351 / 06 5866417 - Fax 06 58331724
e-mail Figisc: figisc@confcommercio.it e-mail Anisa: anisa@confcommercio.it
www.figisc.it

pagine 4

UNIONE EUROPEA, MINISTERO, REGIONI: QUALCOSA NON QUADRA

In data 27 giugno, la Commissione Europea ha deciso di chiedere formalmente all'Italia di modificare le norme nazionali relative all'installazione di stazioni di servizio.

La richiesta della Commissione assumeva la forma di un "*parere motivato*" che costituisce la seconda fase della procedura di infrazione ai sensi dell'articolo 226 del trattato CE. In mancanza di una risposta soddisfacente entro il termine di due mesi – poi prorogato al 29 ottobre -, la Commissione potrà adire la Corte di giustizia. Come è noto, il procedimento nei confronti dell'Italia verte sulle norme vigenti a livello statale e regionale nel settore della commercializzazione di carburanti e che, attraverso una serie di limitazioni, "*rendono impossibile o estremamente difficile l'ingresso nel mercato italiano di nuovi concorrenti provenienti da altri Stati membri dell'UE*".



Bruxelles

Gli argomenti su cui l'Unione censura le norme italiane sono riportati (per rinfrescare la memoria) a parte in questo stesso numero.

Sempre come è noto, la famosa procedura di infrazione 2004/4365 in materia di norme e regolamenti sul settore distribuzione carburanti è stata promossa dalla Grande Distribuzione Italiana (**Auchan Gruppo Rinascente, Carrefour Italia, Finiper e Coop**) ed è stata supinamente accettata dalla Commissione Europea, in omaggio al principio della concertazione con le *lobbies* più potenti.

Va anche ricordato – e non si tratta di particolari di poco conto – che già nel febbraio 2006 il Ministero e la Conferenza delle Regioni avevano predisposto un documento che rintuzzava, in ben cinquanta punti, i rilievi mossi da Bruxelles, mentre a fine dicembre 2006 il nuovo Governo (Ministro Bersani) annunciava all'Unione che si stava "*cantierandd*" la legislazione di settore (come ben sarebbe emerso quindici giorni dopo con la comparsa dal cilindro del famoso disegno di legge sulle liberalizzazioni).

Ora siamo infine arrivati al dunque ed è prossimo ormai il termine del 29 ottobre, data per la quale il Governo deve rispondere. Abbiamo già avuto modo di osservare (*Figisc Anisa News N. 34 e N. 39*) che il "*tempestivo*" avviso dell'Unione Europea è stata una sorta di manna per il Governo italiano, che aveva ammanito la *deregulation* del settore carburanti come piatto forte delle liberalizzazioni e che esso costituiva un'ennesima dimostrazione di tutte le "*artiglierie*" usate in questa guerra (Antitrust, Associazioni dei

consumatori, disegno di legge, e via avanti) del duopolio perfetto GDO-Petrolieri.

Come risponderà (ma risponderà?) il Governo all'*ukaz* (ordine perentorio) degli Euroburocrati? Per ora si è limitato a gestire una sorta di "*terrorismo economico*" sulle Regioni, minacciate di essere escuse per le sanzioni che Bruxelles applicherà al Governo centrale, una minaccia che non tiene in alcun conto quelle che sono le reali procedure dei contenziosi tra Stati membri e Comunità ed in questo in particolare.

Ancora una premessa doverosa: le infrazioni aperte dall'Unione Europea nei confronti dell'Italia si contano a centinaia (peraltro anche nei confronti di altri Paesi). In tutte queste lo Stato ha assunto una linea di difesa e di motivazione della propria resistenza o, almeno, ha dimostrato la volontà di "stare in giudizio" dignitosamente.

Invece, su questa specifica procedura, lo Stato sembra intenzionato non solo a non opporre neppure una resistenza formale o una "normale" condotta giudiziale in analogia ad altre infrazioni in itinere, ma addirittura a scaricare l'intera patata bollente alle Regioni.

Le Regioni (o, meglio, il loro Coordinamento) si trovano di fronte ad un compito (e ad una responsabilità) non lieve: dichiarare le misure che verranno adottate per rimuovere le censure dell'Unione, in via sussidiaria – sembra - e sostitutiva delle possibili azioni del Governo – che tira nella loro rete il pesante pallone delle sanzioni -, nello stesso tempo cercare di esercitare le loro prerogative e competenze nella materia della distribuzione car-buranti (di cui sono titolari ai sensi del Titolo V° della Costituzione) e, ancora, nello stesso tempo cercando di impostare un minimo di indirizzi per i criteri di programmazione residui che il disegno di legge sulle liberalizzazioni ha loro comunque lasciato.

Nel cercare di svolgere questo non facile compito, le Regioni – ma non è neppure del tutto a loro imputabile visto dove le ha incantonate il Governo – rischiano di tenere un atteggiamento non solo rinunciatario, ma "*espiatorio*" addirittura, finendo magari per "*offrire*" anche di più di quanto è richiesto su

alcuni punti (ad esempio, sul regime degli orari, dove il punto contestato da Bruxelles è una norma di cui deve rispondere il Governo, senza che vengano necessariamente compromesse le norme che le Regioni hanno già emanato od emaneranno alla luce delle loro competenze legislative).



Un'ultima nota di colore, inoltre, in questo passaggio decisamente cruciale per le sorti del settore: il personale politico e tecnico delle Regioni che compongono il Coordinamento è lo stesso che nel febbraio 2006 aveva rinvio al mittente – con le opportune motivazioni – il pacco di Bruxelles. Ciò che è drasticamente cambiato, invece, è il ruolo del Governo, sia sul piano dei contenuti di merito che della condotta.

Pur comprendendo la difficoltà del Coordinamento delle Regioni e la complessa partita che si è trovato a dover affrontare, quindi, non possiamo nascondere la più viva preoccupazione e perplessità per come si va evolvendo questo fronte. E non escludiamo certo eventuali azioni di tutela presso le stesse istanze comunitarie.

I PUNTI CONTESTATI DA BRUXELLES

NOTA IP/07/901 DELLA COMMISSIONE
EUROPEA

Mercato interno: procedimento d'infrazione nei confronti dell'Italia in materia di stazioni di servizio (distribuzione di carburanti)

a) Condizioni da soddisfare ai fini dell'apertura di nuove stazioni di servizio (conformità alla programmazione regionale del mercato o chiusura di un certo numero di impianti già esistenti)

La Corte di giustizia si è già pronunciata sulle limitazioni imposte dal rispetto di documenti di programmazione regionale, dichiarando che disposizioni di tale natura possono rendere più difficile l'esercizio di una libertà fondamentale (Cfr. sentenza del 15 gennaio 2002, Commissione contro Repubblica italiana Italia, in materia di fiere, esposizioni, mostre e mercati, C-439/99, punto 33).

b) Requisiti strutturali imposti alle nuove stazioni di servizio: superficie minima dei nuovi impianti (variabile da 200 a 4000 m²) e presenza di attività commerciali integrative (c.d. servizi "non oil")

Appare sproporzionato l'obbligo imposto a tutti i nuovi impianti di non limitare i servizi offerti alla vendita di carburante ma di essere sufficientemente grandi per integrare tale attività, in tutti i casi, con altri servizi secondari, indipendentemente dalla scelta commerciale operata da ciascun gestore.

c) Distanze minime

Praticamente tutte le programmazioni regionali prevedono anche distanze minime che possono andare da 200 m fino a 10/15 km. Siffatti vincoli condizionano direttamente l'accesso all'attività di distribuzione di carburante e sono tali da penalizzare l'ingresso nel mercato di operatori nuovi e in particolare di quelli della grande distribuzione, compresi gli operatori di altri Stati membri che, in base al loro modello di stazioni di servizio ubicate nei pressi di centri commerciali, intendessero

sviluppare un'analogha strategia distributiva sul territorio italiano.

d) Requisiti in materia di orari di apertura

La Commissione contesta la condizione della chiusura preliminare di 7000 impianti per permettere deroghe agli orari di apertura (sotto forma di estensione dell'orario massimo fino al 50% dell'orario minimo).

e) Autocertificazione

La Commissione contesta infine le disposizioni nazionali in base alle quali, all'atto della richiesta di autorizzazione per l'apertura di una stazione di servizio, il richiedente deve presentare una "autocertificazione analitica" corredata di una perizia giurata redatta da un tecnico competente a sottoscrivere il progetto presentato (ingegnere o altro professionista competente) e regolarmente iscritto al relativo albo professionale.

ENI ED "ECCELLENZA" DEI SERVIZI: LE PERCEZIONI REALI DEI GESTORI AGIP

"Siamo allo sbando, in balia di gente disorganizzata che non è capace di fare le cose basilari per consentirci di lavorare. Non lavorare bene, ma lavorare e basta. Da qualche anno a questa parte le cose non vanno particolarmente bene da un punto di vista logistico e amministrativo ma nell'ultimo anno credo che la Società abbia veramente espresso il peggio di sé. Dall'inizio dell'anno è quasi impossibile ricevere la merce che si ordina: considerando che noi vendiamo carburanti, diventa difficile far fronte al proprio lavoro senza la materia da vendere .

Siamo stati costretti ad avere dei drop di carico, in alcuni casi assurdi, perché noi che siamo sul piazzale a vender carbu-

rante dalla mattina alla sera, secondo la logistica "non siamo capaci di ordinare ciò che ci serve".

Oltre al fatto che fanno gli ordini con il nostro portafoglio, mica con il loro!!!!

Annullano o ritardano ordini fatti, senza neanche avvertire, poi ci mandano gli assistenti rete/promotori a chiederci i traguardi (mentre formulo la frase mi viene da ridere per non piangere), e quando non li rispettiamo o non li raggiungiamo veniamo trattati come dei cattivi gestori!!!

Dopo magari diversi anni di "onorata carriera" su un piazzale hanno pure il coraggio di venirci a dire che è colpa nostra, noi "non siamo capaci" !!!!

Bene, quest'anno pessima annata di venuto almeno per il 20/30% a far andare peggio un anno già poco brillante.

Aggiunto a questo mettiamo anche il fatto che gli accrediti delle multiscard vanno a singhiozzo - ormai è diventata una sindrome all'esofago -, visto che ciclicamente, come per magia, per qualche motivo misterioso gli accrediti delle stesse si bloccano per giorni .

Qui si apre un balletto dove le agenzie accusano le banche perché a loro i bonifici risultano fatti, ma noi poveri gestori mortali la prova che effettivamente l'operazione bancaria è stata eseguita non possiamo averla!

E sì, perché noi gestori dobbiamo provare ogni pagamento fatto a favore della compagnia ma loro per noi sono da considerarsi più affidabili e religiosi nel fare le cose che la nostra stessa mamma.

Assodato che riescono a metterci anche settimane per fare i bonifici a nostro favore delle multiscard, non parliamo del resto perché a quel punto per avere un rimborso ci vogliono anche anni, resta un mistero la motivazione per cui le fatture a nostro debito, di qualsiasi genere siano, arrivano puntuali con una precisione svizzera.

La cosa che mi rammarica di più è che pare di scontrarsi contro un muro di gomma, sembra non si possa far nulla per cambiare questa situazione che ormai sta degenerando .

Mi chiedo ma possibile che non si possa far nulla?

Sindacalmente, si possono sopportare tutte queste angherie e non arrivare ad una soluzione ?

Non dico per tutto, ma almeno per le cose basilari, tipo avere carburante da vendere per evitare di essere guardati dai clienti come alieni, ovviamente la faccia è la nostra sul piazzale non quella dell'addetto alla logistica o dell'ingegnere di turno, per poi sentirsi dire "solo all'Agip succedono queste cose" e vederli migrare da un'altra parte?



So che sono tutte riflessioni inutili ma oggi ho deciso di scriverle.

So che non si arriverà da nessuna parte, non credo più a Babbo Natale da molto tempo, ma oggi credo che sia giusto mettere per iscritto ciò che vivo io e che sento da molti Gestori.

La qualità, di piazzali obsoleti e fatiscenti e l' "eccellenza" di approvvigionamenti non puntuali ed anche inesistenti, fanno della compagnia di bandiera la più inefficiente di tutta la nazione.

Ovviamente sarà colpa dei Gestori anche questo ma, mentre il personale Eni tende a non fare il proprio lavoro e neanche i Sindacati brillano per efficienza nel risolvere problemi basilari.

Scusate la franchezza dello sfogo.

Lettera firmata di un Gestore Agip