FIGISC 50° Federazione Italiana Gestori Impianti Stradali Carburanti ANNIVERSARIO 1958 - 2008

FIGISC–ANISA NEWS

N. 48/2008 del 27.11.2008

CONFCOMMERCIO

ASSOCIAZIONE NAZIONALE IMPRESE SERVIZI AUTOSTRADALI ANISA

Nota informativa FIGISC/ANISA CONFCOMMERCIO - Piazza G.G. Belli, 2 Roma
Presidenti Nazionali: FIGISC - LUCA SQUERI – ANISA - 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

SEMINARIO DELLA REGIONE PIEMONTE "*IL PUNTO SULLA RETE DISTRIBUTIVA DEI CARBURANTI*"

Si è svolto ieri, 26 novembre, a Torino, il seminario indetto dalla Regione Piemonte "*Il punto sulla rete distributiva dei carburanti*", un appuntamento che si è rinnovato nel 2008, ancorché alla luce delle novità normative relative alla liberalizzazione del settore, indotta dagli interventi legislativi del Parlamento nazionale (legge 133/2008) e da quelli dell'Amministrazione Regionale piemontese (Deliberazione Giunta Regionale 7 luglio 2008, n. 35-9132).

Al seminario, introdotto dall'Assessore Regionale al Commercio, **Luigi Sergio RICCA**, e dai Responsabili regionali Commercio, **Marco CAVALETTO**, ed Ufficio Carburanti, **Giacomo ORLANDA**, hanno partecipato rappresentanti di Unione Petrolifera, Federmetano, Assogasliquidi e della Associazione Nazionale Cooperative Dettaglianti.

Presenti in forza altresì le Organizzazioni di categoria dei Gestori, nelle persone del Presidente di FAIB, **Martino LANDI**, del componente l'Esecutivo di FEGICA, **Fabrizio ZAINO**, e del Presidente di FIGISC, **Luca SQUERI**, del quale si riproduce di seguito l'intervento.

REGIONE PIEMONTE

L'INTERVENTO DI LUCA SQUERI AL SEMINARIO DELLA REGIONE PIEMONTE

In primo luogo, una considerazione di natura generale sulle vicende che hanno contraddistinto gli ultimi due anni di dibattito e produzione normativa dedicata al settore della distribuzione carburanti: sinteticamente, si può dire che il quadro è stato dominato da due fattori cardinali, da un lato l'iniziativa di chi ha fatto avviare la procedura di infrazione comunitaria, dall'altro la complessa congiuntura dei prezzi.

Una lettura del tutto disincantata mi fa esprimere un giudizio sintetico sulla vicenda, al limite del politicamente non corretto, che si può esprimere in questi crudi termini: la grande distribuzione organizzata ha da tempo inteso puntare a raffozare la sua influenza sui consumi delle famiglie (la GDO fattura circa 114 miliardi di euro all'anno nel mercato italiano) aggiungendo al suo già ragguardevole assortimento di referenze anche i carburanti per autotrazione (che valevano mediamente nel 2008 circa 40 miliardi di euro);

tale intento ha tratto impulso ed appeal *dalla promessa di intervenire per abbassare il livello dei prezzi, che, nel frattempo, si sono mossi con un* trend *crescente, smorzato solo dopo il crollo delle quotazioni internazionali avviatosi da agosto.*

*Questo, piaccia o non piaccia questa mia analisi, è il vero "*oggetto del piacere*" di cui si è discusso in questi due anni, sia pure con diverse variabili tattiche e con argomentazioni ed azioni complesse e diversificate, che hanno coinvolto via via le Associazioni dei Consumatori, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, due Governi, il Parlamento nazionale, le Regioni e, naturalmente, in diverse battute la Commissione Europea.*

Ben poco c'azzecca in questo contesto essenziale strategico qualunque altro ragionamento che si supponga seriamente legato ad una progettualità per la rete distrbutiva e per la qualità degli investimenti (già programmati o da programmare) nel settore. Prova ne sia che il must *– percepibile nettamente dalle impostazioni normative - della liberalizzazione non è stato mai quello di portare nuovi servizi ed attività negli impianti, ma sempre e solo quello di portare i carburanti nei centri commerciali.*



*Ben poco c'azzecca – sempre per essere estremamente franchi – in questo contesto la tutela del cittadino-consumatore (che è cosa diversa dalla tutela dei professionisti del consumerismo): da un lato, infatti, le azioni dell'Antitrust, con la famosa procedura I681 del gennaio 2007, hanno ottenuto il bel risultato di "*oscurare*" i prezzi e rendere meno trasparente la filiera del prezzo agli occhi dei tutelandi, enfatizzando le promesse venture futuribili della grande distribuzione, dall'altro si è accuratamente glissato sul fatto che la medesima GDO ha la possibilità di smorzare il prezzo spalmando i costi sulle altre migliaia di referenze poste in vendita, ovvero – per usare le parole stesse di Catricalà in audizione alla X^ Commissione del Senato - che gli "*operatori della Grande Distribuzione Organizzata… utilizzano i carburanti come beni '*civetta*' per attirare i consumatori presso i loro centri commerciali".*

*Tutto ciò premesso e considerato, la neoliberalizzazione (ricordiamo che questo settore è stato '*liberalizzato*' ante litteram sin dal 1998), partita dalla '*lenzuolata*' di Bersani nel 2007 è giunta all'approdo finale con la legge 133/2008, articolo 83 bis, commi da 17 a 21, mentre la procedura di infrazione comunitaria 2004/4365 non è ancora chiusa e, com'è noto, esattamente in questi giorni la Commissione Europea ha scritto al Governo italiano per accertarsi che le Regioni siano "*obbligate*" ad uniformarsi alla norma nazionale, e la già citata Autorità garante della concorrenza e del mercato ha eccepito pochi giorni or sono che alcune Regioni hanno introdotto norme che recano "*previsioni che sono idonee a reintrodurre implicitamente vincoli su superfici e distanze minime, ostacoli all'automatizzazione dei nuovi punti vendita e, di conseguenza, a rallentare l'ingresso di operatori non verticalmente integrati*".*

Su questo specifico punto, devo commentare che si avverte in tutto ciò (e certamente anche nella sollecitazione della Commissione Europea) il peso di interessi che cercano di spostare ancora oltre il confine del contenzioso rispetto a quello delineato nella procedura di infrazione comunitaria: a parte distanze e superfici, la censura di Bruxelles verteva sul-

l'obbligatorietà di attività integrative negli impianti (stiamo parlando di non oil); oggi sembra che le previsioni di completamento di offerta di prodotti oil o comunque del segmento carburanti, contenute nelle norme approvate da alcune Regioni, sia un escamotage per resistere alle liberalizzazioni. Gli interessi forti, dunque, stanno cercando di cambiare le regole del gioco a partita aperta e quasi conclusa, introducendo ex novo, come si direbbe in tribunale, nuovi capi di imputazione.

Venendo a noi, infine, la Regione Piemonte ha ritenuto di assolvere in prima persona al recepimento dei principi comunitari, nella convinzione che - a parte gli interventi normativi dello Stato (che, peraltro, ha invocato la competenza esclusiva in materia di tutela della concorrenza e del mercato e della tutela dell'accesso in modo uniforme ai servizi essenziali, di cui all'articolo 117 della Costituzione) - la materia rientri nella sfera di competenza delle Regioni in dipendenza degli assetti di cui alla riforma del Titolo V° della Costituzione, promulgando i provvedimenti attuativi delle norme di indirizzo programmatico per la razionalizzazione e l'ammodernamento della rete, di cui alla Deliberazione della Giunta Regionale 7 luglio 2008, n. 35-9132.

Tornando un passo indietro nel tempo, c'è da osservare che la rete distributiva regionale (salvi i dati che oggi verranno aggiornati in questo seminario) ha significativamente recepito la prima liberalizzazione (decreto legislativo 32/1998), dal momento che si è ridimensionata da quell'anno in ragione di circa il 22 % dei punti vendita, ed in ragione del fatto che, sotto il profilo degli assets proprietari, il mercato ha aperto ad operatori indipendenti in una misura che oggi riguarda circa il 14,5 % dei punti vendita, mentre il 13,9 % rimane ai convenzionati ed il 71,6 % alle majors dell'industria petrolifera, a testimonianza, se non altro, della scarsa fondatezza delle argomentazioni di quanti si sgolano a sostenere che le norme previgenti "rende(va)no impossibile o estremamente difficile l'ingresso nel mercato italiano di nuovi concorrenti provenienti da altri Stati membri dell'UE." (concorrenti che, per inciso, si chiamano Auchan Grupo Rinascente, Carrefour Italia, Finiper e Coop).

Sull'intervento normativo della Regione Piemontemi limito ad osservare quanto segue.



Bene ha fatto – dal momento che ha deciso di intervenire ancor prima del legislatore nazionale – l'Amministrazione Regionale ad entrare nel merito e non semplicemente rimandando ai principi e/o a norme attuative da prodursi successivamente. Se non altro, in questo senso, ha evitato che si avviasse o si protraesse quella fase equivoca e rischiosa di "disapplicazione" delle norme vigenti in contrasto con i principi comunitari, rimettendo la prassi concreta alla certezza di un diritto positivo. Infatti, è attualmente questo uno dei contenuti a maggiore e diffuso rischio: l'incertezza e la procrastinazione a legiferare norme primarie od attuative che producono nel tessuto degli operatori e degli Enti locali le più ampie smagliature nelle procedure autorizzative, i varchi attraverso cui passano gli "assalti alla diligenza" e si prefigurano diritti ed assetti imperniati sul "buco" normativo di regole vigenti ma non più applicabili – quindi,

appunto, "disapplicate" – e regole applicande ancora non legiferate e vigenti.

Anche dalle allusioni più sopra accennate, positivo è il giudizio per aver introdotto – dopo la cassazione di tutte le leve di programmazione basate su distanze e superfici commerciali – elementi di governance *dello sviluppo della rete basati su una duplice opzione di valorizzazione degli aspetti ambientali e di valorizzazione della qualità attraverso il potenziamento dell'offerta di carburanti sia complessivamente intesa che particolarmente orientata alla promozione dei prodotti a più sostenibile impatto eco-ambientale. E, come si è detto, opzioni da difendere nettamente e seccamente rispetto a giudizi e sollecitazioni (ho citato, non a caso, la Commissione Europea e l'Antitrust nazionale) che intendano censurare queste scelte come limitative delle liberalizzazioni intervenute con la legge 133/ 2008.*

Diversamente, invece, poteva essere risolta la questione degli orari: la norma regionale, infatti, ha "decodificato" esplicitamente la possibilità dell'ampliamento dell'orario nella misura del 50 % (altro elemento censurato dalla Commissione Europea per il condizionamento alla chiusura di almeno settemila impianti su scala nazionale), sia pure con una graduazione temporale che va dalle sessanta alle settantotto ore nell'arco di diciotto mesi (cioè dal 15 al 50 % rispetto all'orario minimo, come da articolo 16). Avrebbe potuto "sopprimere" la norma censurata dalla Commissione, legiferando autonomamente sui contenuti della materia degli orari (come osservato, di competenza riservata alle Regioni) in misura diversa da quella del puro e semplice incremento al 50 % dell'orario minimo. La norma specifica, pertanto, vede una ns/ esplicita e netta contrarietà.

Per chiudere così come ho cominciato, sul piano generale, anche questo intervento sugli orari origina dalla stessa cultura ambientale della GDO che ha avviato la procedura di infrazione europea: l'assimilazione del carburante alle stesse referenze messe in vendita nei centri commerciali e negli ipermercati comporta anche l'assimilazione degli orari della distribuzione carburanti a quelli della distribuzione commerciale.

A costo di essere noioso, infatti, questa è la chiave reale con cui va decrittata tutta la vicenda che ha investito il nostro settore: un complesso disegno strategico per la riassegnazione, la spartizione, la transazione di quote di un mercato importante (il 4,5 % della spesa annua totale delle famiglie) tra "oligopolisti" (sempre usando parole di Catricalà).

LA CONVOCAZIONE DEL MINISTERO PER IL 3 DICEMBRE SULLA VERTENZA ENI

MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO

Oggetto: *Incontro MSE/Federazioni gestori/ENI*

In relazione alla lettera del 13 novembre u.s. inviata al Ministro Scajola dalle organizzazioni sindacali in indirizzo sul mancato accordo ENI/gestori, d'intesa con gli Uffici di diretta collaborazione del Ministro è convocata una riunione con le parti in causa per il giorno 3 dicembre alle ore 10,30 presso questa Direzione Generale (Sala Commissione – VII Piano).
Questa Amministrazione è impegnata nel frattempo a favorire la ripresa del dialogo e individuare possibili soluzioni per la vertenza in corso. Tenuto conto di ciò, si auspica e si confida nella sospensione da parte delle organizzazioni sindacali, delle iniziative preannunciate.

Il Direttore Generale
Dott.ssa Rosaria ROMANO

Prot. Uscita 20.11.2008 - 0045315