FIGISC–ANISA NEWS
N. 18/2010 del 22.04.2010
CONFCOMMERCIO
ASSOCIAZIONE NAZIONALE IMPRESE SERVIZI AUTOSTRADALI

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



# ANDIAMO AVANTI (sapendo che tra il dire e il fare c'è di mezzo il..... "*come e cosa fare*")

**di Luca Squeri**

Qualunque definitivo giudizio sul "*protocollo di lavoro*" stilato ieri al Ministero è, secondo noi – magari altri saranno di diverso avviso – e per ovvie ragioni, del tutto prematuro. Tra il "*dire*" ed il "*fare*", come sempre, c'è di mezzo non solo il "*fare*", ma anche il "*cosa*" ed il "*come*".

Certo il testo (che pubblichiamo in questo stesso numero) sarebbe stato da emendare, chiarire e puntualizzare in non pochi passaggi; nel contempo, però, non è affatto sbagliato che si sia ritenuto opportuno concludere un discorso che aveva suscitato innumerevoli aspettative soprattutto "*fuori*" dal settore - perché nato in realtà sulla scia della ricorrente diatriba sui prezzi piuttosto che necessitato dalle reali emergenze e criticità del settore stesso -, piuttosto che continuare a mantenere ancora tensioni eccessive e fuorvianti.

Rimane intatto - al di là del messaggio mediatico che ne verrà trasferito alla pubblica opinione – il vero nodo del "*fare*", a partire dai contenuti e dagli strumenti che si sceglieranno per intervenire su questo o quel passaggio.

Ad esempio, le chiusure "*volontarie*" di impianti, cioè la responsabilità di diminuire i punti vendita, devono riguardare, a quanto sembra, solo la rete convenzionale, che – attraverso i meccanismi consolidati del Fondo – attiva le riduzioni ed i corrispondenti ammortizzatori? Ma che ne è delle solite "*pompe bianche*" che continuano a crescere (per cui non si comprende affatto quale forma di riduzione "*pilotata*" della rete si possa avere in regime di totale liberalizzazione), piuttosto che degli impianti GDO, che non contribuiscono in alcun modo agli ammortizzatori del sistema e, anzi, destabilizzano il mercato e soppiantano la rete tradizionale senza, come si dice, neppure "*pagar pegno*"?



La selfizzazione degli impianti è un mezzo per far diminuire i prezzi dei carburanti? Ragionevole, se l'obiettivo è – come sembra più *politically correct* – quello del prezzo più basso del solo prodotto; tuttavia, il prezzo attuale è dato da prodotto+servizio (un servizio, peraltro, ampiamente gradito dal consumatore italiano): una questione datata che si risolverà a seconda che il sistema faccia cambiare gradatamente idea al consumatore sul servito o la faccia cambiare repentinamente togliendo questa opportunità oggi largamente presente.

E rimane del tutto intatto il nodo della comparazione tra i prezzi europei - non si comparano pere con mele -, sulla cui ambiguità si innestano tutte le polemiche sullo "*stacco Italia*"; se si vorrà por mano ad una migliore rilevazione campionaria dei prezzi (inclusa GDO e "*pompe bianche*"), unificare la giornata di rilevazione, paragonare *self* con *self* – come appare nelle intenzioni del protocollo – ciò è largamente auspicabile e vien da dire "*finalmente!*" se mai accadrà.

Sulla questione dei prezzi "*bloccati in aumento*" (ma non in diminuzione) per sette giorni e della "*sterilizzazione*" – od emarginazione, se si preferisce – del terzo decimale o millesimo di euro, si tratta di comprendere quali riflessi reali ciò potrà avere su tutto ciò che è il circo della comunicazione del prezzo e delle sue infinite variabili locali, modali e temporali, ossia molto lavoro da fare non solo sul versante istituzionale (con chi controlla i prezzi e come), ma anche sul versante "*interno*" (con chi i prezzi "*consigliati*" li fissa, con quali dinamiche a questo punto, ecc.).

Il quadro, dunque, è di ragionevolezza, vi sono elementi senz'altro sostenibili e positivi; ma tutto è da fare e, pertanto, bisognerà giudicare dal concreto operare anche sugli argomenti che appaiono più affrontabili, ma sono i contenuti stessi del protocollo a chiarire che l'intera questione è stata incardinata sul prezzo (anzi sulla sua percezione mediatica).



Naturalmente, sono altre le cose autenticamente "*strutturali*" del settore: nel 2009 esso ha accumulato perdite nel *downstream* per un miliardo di euro, i rischi di dismissione di questo pezzo di industria sono reali, si delegano a terzi gli investimenti sulla rete e ci si ritrova con le "*pompe bianche*" acconciandosi poi a spendere di più per difesa mercato di quanto si risparmi in termini di ammortamento degli investimenti non effettuati (una delocalizzazione onerosa), il doppio mercato dei prodotti ha inventato il mostro del prezzo "*civetta*" – figlio della congiuntura della raffinazione e della delocalizzazione onerosa di cui sopra -, facendo strage delle regole di mercato e schiacciando i gestori, ultimo anello della catena.

Di tutto ciò vi è ben poco o nulla nel protocollo di lavoro (se non un generico riferimento ("*permettere nei rapporti commerciali l'adozione di nuove forme contrattuali negoziate tra le Associazioni dei gestori ed i singoli ope-*

*ratori, valorizzando il ruolo delle singole componenti*") ad una ridefinizione – che non potrà che essere per via normativa, viste le leggi vigenti in tema di contratti – dei rapporti tra azienda e Gestore.

Sulle questioni del prezzo (ed è innegabile che questo protocollo si incardina sul prezzo, ovvero sulla sua percezione mediatica), date le premesse che hanno avviato l'intera operazione, i risultati sono, dunque, abbastanza positivi e di buon senso. Certo, i nodi autentici del settore sono ancora da sciogliere.

## ENI AUTOSTRADA: IL TEMPO PASSA, LA SITUAZIONE PEGGIORA

**di Stefano Cantarelli**

Il 25 febbraio – all'apertura del tavolo di lavoro con ENI Autostrade – rimarcavamo che erano passati 785 giorni di calendario dalla scadenza del precedente accordo. Dopo un avvio promettente, però, tutto ha cominciato imprevedibilmente a zoppicare e ad assumere contorni indeterminati financo sull'agenda dei lavori, mentre nel contempo il calendario va avanti (i giorni sono diventati 841, se vogliamo continuare a contarli) e la situazione – già difficile allora -, naturalmente, si degrada a vista d'occhio.

Non solo rimangono al tappeto le ipotesi di approccio ai contenuti economico-normativi dell'accordo da rinnovare (che, si ricorda, è spirato il 31 dicembre 2007), le complesse situazioni di ogni punto vendita, la crisi generale del comparto autostradale rispetto alla diminuzione dei consumi, ma si aggiungono ulteriori fattori di disagio, quali, ad esempio, gli effetti dirompenti dell'applicazione operativa della Direttiva comunitaria 2007/64 sui servizi di pagamento del mercato interno, lo stato deplorevole delle manutenzioni, ecc.



Rispetto ad un tanto, l'Azienda sembra assorbita da altre questioni – riassetti interni? ruoli e funzioni o chissà cosa? –, questioni magari reali, ma che hanno come solo risultato concreto quello di stiracchiare il tempo – bucando ogni possibile traguardo ipotizzato al 30 giugno per chiudere l'accordo - e di portare ad esasperazione le gestioni sul territorio, costrette a confrontarsi con ben altri disagi e prospettive.

Il tempo passa, dunque, e la situazione peggiora. O intervengono segnali di controtendenza in "*tempo reale*" o sarà giocoforza arrivare ad una mobilitazione dei Gestori delle AdS fatta di iniziative concrete ed incisive azioni.

Se l'Azienda c'è, dia un colpo subito.

# IL TESTO DEL PROTOCOLLO DI LAVORO DEL MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO

**Protocollo di lavoro in materia di ristrutturazione della rete di distribuzione carburanti.**

Al termine della prima fase dei lavori del tavolo sulla riforma del settore petrolifero presso il Ministero dello Sviluppo Economico sono emerse le seguenti possibili misure da adottare per uno sviluppo in senso concorrenziale del settore della distribuzione dei carburanti, finalizzato al miglioramento dell'efficienza e della qualità del servizio e alla riduzione dei prezzi.



**Il Sottosegretario**
**On.le Stefano Saglia**

Alcune misure necessitano di un intervento normativo, altre possono essere attuate con accordi e atti di indirizzo.

- considerata l'esigenza di interventi sulla rete di distribuzione carburanti per autotrazione, al fine di contenere il divario di prezzi che si presenta tra il mercato italiano e quello degli altri paesi europei, migliorare il servizio all'utenza e rendere più efficiente il settore in tutte le sue componenti;

- attesa la necessità di indurre gli operatori della distribuzione di prodotti per autotrazione, ad adoperarsi affinchè entro 12 mesi il numero degli impianti selfizzati sia in linea con quello degli altri grandi paesi europei (14.000 – 15.000 impianti), sviluppando appositi piani di investimento;

- attesa l'intenzione del MISE di indurre gli operatori a non aumentare i propri listini prezzi consigliati per almeno 7 giorni consecutivi e di porre in maggiore evidenza nella cartellonistica di pubblicizzazione dei prezzi sugli impianti i valori sino al centesimo;

- atteso che il MISE ha reso operativa la rilevazione dei prezzi sul mercato italiano, con l'acquisizione dei dati relativi ai prezzi da parte di tutti gli operatori inclusi quelli delle c.d. "*pompe bianche*" e della GDO;

- attesa la determinazione del MISE a rendere omogeneo il confronto tra i prezzi praticati sul mercato italiano ed i prezzi europei, considerando per entrambi gli insiemi i valori rilevati con riferimento agli impianti selfizzati, al raggiungimento dell'obiettivo di cui al precedente punto relativo al numero degli impianti selfizzati;

- attesa la determinazione del MISE a farsi promotore, in sede di Commissione europea, della definizione di un unico "*campione statistico o-*

*mogeneo*" e di un comune giorno settimanale di rilevazione del dato oggetto del raffronto;

- attesa la determinazione del MISE ad adoperarsi presso le altre Amministrazioni Centrali per rimuovere i residui vincoli attualmente esistenti sull'estensione delle attività *non oil*,

**IL MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO**

adotterà le iniziative opportune per l'attuazione delle seguenti misure:

✓ **incentivare la chiusura volontaria di impianti mediante il Fondo indennizzi esistente presso il MISE**, anche attraverso modifiche regolamentari del Fondo che ne consentano una più ampia portata;

✓ **prevedere che** gli operatori che forniscono carburanti per autotrazione ai punti vendita **non adottino variazioni in aumento dei propri listini prezzi consigliati**, di cui al DM 7 maggio 1994, **prima di sette giorni dall'ultimo aumento**;

✓ **prevedere che il prezzo effettivamente praticato**, **esposto** all'esterno di ogni distributore ai sensi del DM 30.09.1999, **non sia variato in aumento per almeno sette giorni**;

✓ **predisporre tutte le iniziative possibili**, di natura normativa regolamentare e di politica concertativa con le Regioni e gli Enti locali **al fine di arrivare alla rimozione dei vincoli per l'estensione delle attività *non oil*** nei distributori e per **l'estensione degli orari di apertura dei distributori**, in armonia con quanto disposto dal decreto legge 112/2008, convertito con modificazioni dalla legge n. 133/2008;

✓ **permettere nei rapporti commerciali l'adozione di nuove forme contrattuali negoziate tra le Associazioni dei gestori ed i singoli operatori**, valorizzando il ruolo delle singole componenti;

✓ proseguire l'attività dei tavoli di concertazione istituiti dal MISE al fine di:

a) **monitorare gli effetti delle misure adottate per ridurre il divario tra il mercato italiano e quello eu**ropeo;
b) **concertare con le Regioni e le compagnie petrolifere la promozione degli investimenti per la selfizzazione degli impianti, e per la diffusione di carburanti ecocompatibili**;



✓ al fine di **accrescere la sicurezza dei gestori degli impianti di distribuzione carburante**, **preve-**

**dere misure per favorire l'installazione di sistemi di pagamento elettronico con carte precaricate a costo zero per i consumatori**, anche mediante protocolli d'intesa tra ABI, rappresentanti delle industrie petrolifere, rappresentanti dei gestori e MISE;

- ✓ prevedere, quanto alla logistica, che gli operatori comunichino al MI SE, con cadenza periodica, le disponibilità di stoccaggio e transito sul territorio nazionale e le relative tariffe e che il MISE, anche tramite il costituendo Organismo Centrale di stoccaggio, organizzi un'apposita piattaforma di informazione;

- ✓ promuovere lo sviluppo di consorzi di acquisto tra gli operatori attivi nel mercato all'ingrosso dei prodotti petroliferi, privi di infrastrutture logistiche di transito e stoccaggio proprie, sia per facilitare la creazione di nuove infrastrutture, qualora necessarie, sia per favorire l'utilizzo delle capacità logistiche disponibili esistenti;

- ✓ promuovere misure per ridurre i costi di allacciamento alla rete di trasporto e di distribuzione dei distributori di metano per autotrazione per nuovi impianti in aree ancora scarsamente dotate di tale tipo di carburante e per evitare penalizzazioni per tali tipi di impianti;

- ✓ il Ministero si impegna a **curare una analisi istituzionale della velocità di trasferimento sul prezzo al consumo delle variazioni dei prezzi internazionali dei carburanti**.

