

N. 1/2012 - 11.01.2012

Nota informativa a cura della Segreteria Nazionale

Piazza G. G. Belli, 2 - 00153 Roma

Presidenti Nazionali: FIGISC: LUCA SQUERI - ANISA: STEFANO CANTARELLI

Segreteria Nazionale FIGISC - ANISA Telefono: 06 5866351 - Fax 06 58331724

e-mail : figisc@confcommercio.it anisa@confcommercio.it - sito internet: www.figisc.it

pagine 7

RIFORME DI SETTORE: COMUNQUE LA SI RACCONTI, A RISCHIO È SEMPRE IL GESTORE (IRRICEVIBILI LE PROPOSTE DI UNIONE PETROLIFERA)

Si sta andando, dunque, velocemente verso l'ennesima "liberalizzazione" di questo settore. Che sarebbe, per inciso, la quarta dopo il decreto Bersani 32/1998, che aprì il mercato a chiunque e derubricò la concessione, sostituendola con la semplice autorizzazione, dopo la legge 133/2008 (successiva alla infrazione comunitaria promossa dalla GDO), che abolì vincoli numerici, di distanza, di superficie e di attività accessorie ed ampliò gli orari del 50 %, dopo, infine, quella della legge 111/2011, che ha obbligato il *self service* su tutti gli impianti ed il suo funzionamento 24 ore su 24 (con l'assistenza del Gestore) ed ha aperto sulla contrattualistica.

Questa ulteriore liberalizzazione - basando ci su quelle che sono le posizioni dell'Antitrust (di cui pubblichiamo in questo stesso numero le posizioni sul settore distribuzione carburanti), perché quelle del Governo non sono ancora nettissime - dovrebbe consistere in cinque assi di intervento: chiusura degli impianti incompatibili, eliminazione dei vincoli sul terzo prodotto negli impianti, via libera alla generalizzata diffusione del *ghost*, fine della contrattazione tipizzata e degli accordi di categoria (tre cose su cui non siamo assolutamente d'accordo!), distributori plurimarca (una cosa del tutto di fantasia!). **(continua in seconda pagina) →**

MANIFESTO ANTITRUST: POMPE BIANCHE, GDO E GHOST, NO AL TERZO PRODOTTO, NO AD ACCORDI SUI CONTRATTI

Pubblichiamo di seguito dalla Segnalazione di Antitrust lo stralcio relativo alla distribuzione dei carburanti:

DISTRIBUZIONE CARBURANTI Razionalizzazione della rete di distribuzione - Sviluppo operatori indipendenti ed impianti multimarca

Con riguardo a questo settore, al fine di garantire una più incisiva razionalizzazione della rete distributiva, nonché favorire lo sviluppo di operatori indipendenti da compagnie petrolifere anche attraverso forme di aggregazione di piccoli operatori e/o di gestori di impianti, l'Autorità ritiene necessario che in tempi brevi vengano adottate le seguenti misure pro-concorrenziali: **(continua in quinta pagina) →**

IRRICEVIBILE PROPOSTA DI U. P.: STOP A CONTRATTI E COMODATI, DEREGULATION ORARI, GHOST GENERALIZZATO

(in quinta pagina) →

**RIFORME DI SETTORE: COMUNQUE
LA SI RACCONTI, A RISCHIO È
SEMPRE IL GESTORE
(IRRICEVIBILI LE PROPOSTE DI
UNIONE PETROLIFERA)
(continua dalla prima pagina)**

Diciamoci con chiarezza, quindi senza giri di parole, e perfino con crudezza, alcune cose.

Ci pare che non siano poche le contraddizioni di fondo che si possono cogliere in questa vicenda (non nuova, peraltro): come è possibile, ad esempio, coniugare una fiscalità crescente con un contenimento apprezzabile dei prezzi agendo su un segmento marginale del prezzo (il ricavo industriale) che è ormai attorno al 10 % del prezzo finale? come è possibile intervenire su una rete che è pletorica e costosa (ma che, di converso, ha un elevatissimo indice di presidio territoriale ed una gamma di prezzi e modalità di servizio articolate), in un contesto di assoluta libertà di stabilimento (che ne ha gonfiato ulteriormente la dimensione ed abbassato l'efficienza per unità di vendita)? solo per citarne un paio.



La fretta di liberalizzare è una mossa tutta "politica" di un Governo di tecnici per dare una risposta mediatica alle tensioni sui prezzi. In sintesi: dopo avere pescato a piene mani sulla fiscalità dei carburanti (un anno fa i prezzi italiani della benzina stavano al decimo posto in Eurolandia, oggi sono al primo posto e la ragione è una sola:

+21 cent/litro per la benzina, +24 cent/litro per il gasolio di maggiori imposte nel 2011), si vuol fare intendere agli italiani di restituire loro qualcosa scavando in quel 10 % del prezzo finale costituito dal sistema distributivo, che vale in tutto 15 cent/litro (le imposte, per fare un paragone, pesano dal 52 al 59 % a seconda del prodotto).

Francamente, una presa in giro, anche se derivasse da un improbabile "senso di colpa".

E per arrivare a questo aleatorio risultato (è possibile? quanto vale? ne ripariamo appena più sotto) lo strumento è la scomparsa del Gestore (parte integrante ed efficiente del sistema nella fase finale della distribuzione): che altro, infatti, vogliono dire – dietro la facciata benevola di una supposta libertà, "a parole", per la Categoria di competere – la richiesta di abolire la contrattazione collettiva, il comodato, la scelta di *ghostizzare* gli impianti?

Posizioni che sono (casualmente o meno) singolarmente in sintonia con quelle di Unione Petrolifera (che riteniamo irricevibili!), la quale chiede di sbaraccare tutto ed avere mano libera su tutti i fronti nei confronti della Categoria [via contrattazione e comodato, via orari, *ghostizzazione* (si vedano in questo stesso numero le proposte di UP)], obiettivi il cui risultato finale sarebbe solo letale per i Gestori tanto quanto lo sarebbe l'esito delle proposte – nonostante sembrano collocate su un versante ideologico opposto – di chi incautamente ha attizzato il fuoco della "liberazione della benzina". Da tutte queste tre strade il benzinaio arriva solo sul burrone dove finisce il suo percorso.

Il modello di rete che sta nella testa dei nuovi e vecchi liberalizzatori è quello delle "pompe bianche" e della GDO, e la ragione per cui questo è "il" modello di riferimento per eccellenza è che esso "consente" un "prezzo più basso" di una decina di cent/litro; e perciò niente di più semplice e persino banale che ricreare in

laboratorio con una legge dello Stato l'estensione di questo miracolistico modello a tutta la rete, sostituendo tutto il vecchio sistema obsoleto e parassitario, cominciando a smontarlo pezzo per pezzo.

Può darsi che ne siano convinti in buona fede, può darsi che non abbiano messo in conto alcune variabili tutt'altro che irrilevanti, e questo non denota certo lungimiranza né comprensione dei fattori in gioco.

La prima variabile è che distribuzione e raffinazione sono intrinsecamente connesse: che questa "*filiera*" sia diseconomica è un assunto "*ideologico*" tutto da dimostrare, dipendente dalla scorciatoia di sezionare le criticità, mentre è evidente che per una serie di fattori (diminuzione dei consumi, vincoli, ritardi di ammodernamento, scarsa concorrenzialità con la raffinazione dei Paesi emergenti) la raffinazione italiana è in crisi; servono interventi di sistema complessivi, mentre si prosegue sulla strada di concentrare l'attenzione sulla fase distributiva, lasciando che la questione delle raffinerie vada ad arricchire il già corposo capitolo delle deindustrializzazioni del Paese.

La seconda variabile è che il modello "*virtuoso*" (o supposto tale) delle pompe bianche è in realtà una nicchia (costituisce meno del 10 % della rete) che funziona se e solo se può avere di fronte l'attuale rete tradizionale contro cui competere con i prezzi ed a cui sottrarre erogati: la sua generalizzazione sarebbe alla fine un generale livellamento dei prezzi e della concorrenza. Della qual cosa potrebbe non importare a nessuno se il risultato fosse un generale livellamento dei prezzi verso il basso, ma è questa una aspettativa fallace.

La terza variabile, infatti, è che gli oneri del sistema complessivo non sono comprimibili *ad libitum*: dalla raffinazione, ai depositi, all'ossatura della logistica per dirla in sintesi, al sistema dei trasporti secondari, alla gestione amministrativa (a meno che non si pensi di sostituire alle strutture delle aziende petrolifere un carrozzone pubblico

del tipo dell'Acquirente Unico o simili), e via dicendo, il sistema distributivo (24.000 impianti, 550 depositi, ecc.) hanno un costo; il modello "*virtuoso*" di cui abbiamo detto sopra, ha potuto avere il vantaggio competitivo di non dover sopportare oneri complessivi di sistema, di poter utilizzare raffinazione, logistica e scorte a costo zero. Laddove questa diventasse da nicchia a modello generalizzato, questi vantaggi di competitività sarebbero azzerati, gli oneri di sistema si riverserebbero su questi terzisti della filiera esattamente come ora si riversano solo sulla rete tradizionale o "*colorata*" che dir si voglia e i prezzi non si livelleranno affatto verso il basso. Fine della festa e dei miracoli.



Questi, in sintesi, sono i passaggi "*logici*" del contenuto "*ideologico*" che sta dietro questa ricerca di diminuzioni marginali del prezzo (ad onta degli aumenti tutt'altro che marginali della fiscalità nel prezzo): a) la benzina costa troppo, è una rogna; b) la causa è senz'altro del "*sistema*"; c) però esiste un prezzo "*più basso*"; d) esiste e non domandiamoci perché esiste, a quali condizioni è possibile, o se questo è un dato strutturale o straordinario; e) se esiste la cosa migliore è replicarlo in tutto il sistema; f) lasciamo che il mercato faccia e disfi da sé; g) evitiamo di continuare a tormentarci sull'insieme delle questioni di questo settore e sezioniamo i problemi (è buona tecnica dividere un grosso proble-

ma in diversi problemi più piccoli, magari di più rilevante impatto mediatico).

Così la riforma o "*liberalizzazione*" del settore (l'ennesima, ripetiamo) diventa un *cocktail* di vecchi e nuovi distillati: *deregulation* del sistema dei rapporti e delle relazioni tra i soggetti del settore, suggestioni antiche sul *non oil*, astruse formule commerciali (l'impianto "*multimarca*"), il tutto shakerato assieme al falso buonismo verso i Gestori (che ha un retrogusto acre di macelleria sociale), alle fantasiose aspettative sui prezzi con cui allettare il consumatore strizzato a sangue ed al rituale omaggio alle liberalizzazioni che sarebbero (per il solo potere della parola in sé) "*misure di sviluppo*" per un Paese in piena recessione economica.

Detto questo rimane ancora da notare che, come sempre, ogni volta che si riparte ad ipotizzare riforme si cancella quello che stava già scritto sul palinsesto ed a cui su era faticosamente arrivati.

Spieghiamoci meglio: l'articolo 28 della legge 111/2011 rappresentava un punto di accettabile equilibrio; metteva alcune tutele nei confronti della *ghostizzazione* indiscriminata, alcune sulle modalità di gestione del *self*, apriva, infine, la questione delle nuove forme contrattuali e recava i principi fondamentali dell'equità delle condizioni sul mercato, insomma, difendeva il ruolo del Gestore e gli consentiva un punto di ripartenza. Bene: ora si vogliono, a quanto pare, sbaraccare tutti i capisaldi per cui quella norma costituiva l'accettabile punto di caduta per la Categoria (*ghost*, *self*, contrattualistica).

Insomma, è una cosa che chiaramente sarebbe una totale disfatta. Qui non si tratta di essere prevenuti o di essere "*conservatori*" o contrari pregiudizialmente a qualcosa che metta in discussione equilibri ed assetti, bensì di essere terribilmente preoccupati per il fatto che ogni riforma (ed il discorso non vale solo per "*questa*" riforma, sia ben chiaro) esponga, senza rete, una Categoria - già sofferente per le acute contraddizioni del mercato e con scarsis-

simo potere contrattuale - ai contraccolpi di interventi di *rebuilding* del settore che finirebbero per penalizzarla ed estrometterla definitivamente dal sistema, altro che avvantaggiarla sul piano della competitività.

Sono cose che abbiamo puntualmente detto - a costo di apparire noiosi - anche in altre occasioni: abbiamo preso le distanze da proposte come la "*liberazione della benzina*" perché comunque prospettavano un modello in cui la libertà sarebbe stata quella di essere estromessi dagli impianti o di rimanere nella logica della guerra dei prezzi di tutti contro tutti; più recentemente abbiamo avuto una posizione critica sulla riduzione del vincolo di esclusiva al 50 % contenuta nella prima bozza del decreto "*salva l'Italia*" (l'abbiamo definita una "*dolce eutanasia del Gestore*"), perché avrebbe presentato rischi analoghi. Nel tritacarne c'è sempre il benzinai.



Che lo si voglia rappresentare totalmente schiavo o lo si voglia illudere di essere così libero da sembrare un petroliere in miniatura, la verità è che sono altre le partite che contano davvero, come i prezzi, o gli interessi dei poteri forti come la GDO, o altro ancora, e che in queste partite egli viene sempre usato come carne da cannone, sia che lo si coccoli sia che lo si pesti.

Non ci stuferemo mai di dubitare o di evitare di farci illudere, per quanto ciò sia scomodo.

MANIFESTO ANTITRUST: POMPE BIANCHE, GDO E GHOST, NO AL TERZO PRODOTTO, NO AD ACCORDI SUI CONTRATTI
(continua dalla prima pagina)

a) potenziamento ed estensione dell'applicabilità del Fondo per la Razionalizzazione della rete, istituito dal D.lgs. 11 febbraio 1998, n. 32 e di cui all'art. 28 del D.L. 6 luglio 2011, n. 98, convertito in legge dalla L. 15 luglio 2011 n. 111, per agevolare il più possibile l'uscita dal mercato degli impianti inefficienti;

b) introduzione di misure di penalizzazione dei Comuni che non ottemperano agli obblighi di chiusura degli impianti incompatibili ai sensi del comma 4 dell'art. 28 del D. L. n. 98/2011;

c) modifica dell'art. 83 bis del D.L. 25 giugno 2008, n. 112, convertito in legge dalla L. 6 agosto 2008, n. 133, con una previsione che vieti alle Regioni di inserire vincoli all'apertura degli impianti non previsti dalle norme nazionali, per eliminare gli ostacoli all'accesso a nuovi operatori non integrati verticalmente (pompe bianche, GDO);

d) eliminazione della limitazione specifica, posta dal comma 7 dell'art. 28 del D.L. 6 luglio 2011, n. 98, convertito in legge dalla L. 15 luglio 2011 n. 111, alla realizzazione di impianti completamente automatizzati (ghost), i quali hanno costi più ridotti e possono pertanto rappresentare un efficace strumento di pressione concorrenziale, ai fini di una maggiore efficienza della rete di distribuzione;

e) estensione della liberalizzazione delle forme contrattuali, prevista dal comma 12 dell'art. 28 del D.L. 6 luglio 2011, n. 98, convertito in legge dalla L. 15 luglio 2011 n.

111, a tutte le relazioni tra proprietari degli impianti e gestori (e dunque anche a quelle relative all'utilizzo delle infrastrutture che attualmente è regolato solo attraverso il comodato gratuito), consentendo l'utilizzo di tutte le tipologie contrattuali previste dall'ordinamento ed eliminando il vincolo della tipizzazione tramite accordi aziendali, nella prospettiva di sviluppare una rete distributiva maggiormente indipendente dalle compagnie petrolifere. La piena liberalizzazione delle forme contrattuali consentirebbe, da un lato, di aumentare l'autonomia del gestore rispetto al soggetto proprietario dell'impianto incentivando, ad esempio, forme di aggregazione di piccoli operatori nell'attività di approvvigionamento, dall'altro, potrebbe consentire alle società petrolifere di rifornire anche punti vendita non appartenenti alla propria rete (rendendo possibile la nascita di impianti multimarca).



IRRICEVIBILE PROPOSTA DI U. P.: STOP A CONTRATTI E COMODATI, DEREGULATION ORARI, GHOST GENERALIZZATO

Pubblichiamo, di seguito, la proposta di disegno di legge di regolamentazione del settore avanzata da Unione Petrolifera:

DISEGNO DI LEGGE

Articolo 1 **(Tutela della concorrenza)**

1. Le disposizioni della presente legge costituiscono principi generali in materia di tutela della concorrenza ai sensi dell'articolo 117 comma 2 lettera e) della Costituzione; nel rispetto delle loro competenze, le Regioni, le province autonome e gli enti locali, nell'adozione di leggi o provvedimenti in materia, assicurano la tutela di tali principi.

Articolo 2 **(Rapporti contrattuali tra titolari di autorizzazione o concessioni e gestori di impianti di distribuzione carburanti)**

1. Al fine di incrementare la concorrenzialità e l'efficienza del mercato attraverso una diversificazione nelle relazioni contrattuali tra i titolari di autorizzazioni o concessioni e gestori degli impianti di distribuzione carburanti, sono abrogati:

(a) l'art. 16, commi 8 e 9 primo periodo del decreto legge 26 ottobre 1970 n. 745 convertito nella legge 18 dicembre 1970 n. 1034;

(b) l'art. 1, commi 6, 6bis, 7, 8 e 10 del decreto legislativo 11 febbraio 1998 n. 32;

(c) l'art. 19, commi 1 lett. g), 3 e 4 della legge 5 marzo 2001 n. 57.

2. L'efficacia dei contratti di gestione, stipulati ai sensi dell'art. 16 comma 8 del decreto legge 26 ottobre 1970 n. 745 convertito nella legge 18 dicembre 1970 n. 1034 e dell'art. 1 commi 6, 6bis, del decreto legislativo 11 febbraio 1998 n. 32, cessa allo scadere di un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Articolo 3 **(Orari)**

1. Al fine di incrementare la concorrenzialità e l'efficienza del mercato, l'art 7 del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32 è sostituito dal seguente:

"1. È vietata l'imposizione di un orario massimo settimanale o giornaliero di apertura degli impianti stradali di distribuzione car-

buranti. L'orario minimo di erogazione deve essere di almeno cinquantadue ore a livello settimanale.

2. Ove presenti presso gli impianti stradali di distribuzione carburanti, non possono essere posti vincoli, limitazioni o restrizioni all'utilizzo continuativo ed ininterrotto, anche durante l'orario di apertura, delle apparecchiature per la modalità di rifornimento senza servizio con pagamento anticipato.



Articolo 4 **(Apertura di nuovi impianti e automazione)**

1. Al fine di incrementare la concorrenzialità, l'efficienza del mercato, la qualità dei servizi, il corretto e uniforme funzionamento nel settore degli impianti di distribuzione carburanti e di garantire che il consumatore possa scegliere liberamente tra le varie modalità di erogazione dei carburanti, non possono essere posti specifici vincoli per:

a) l'utilizzo di apparecchiature per la modalità di rifornimento senza servizio con pagamento anticipato, durante le ore in cui è contestualmente assicurata la possi-

bilità di rifornimento assistito dal personale;
b) l'apertura di nuovi impianti, ovvero la trasformazione di impianti già esistenti, con distribuzione carburanti in modalità esclusivamente automatizzata.

Articolo 5
(Apertura di servizi "non oil" nel settore degli impianti di distribuzione dei carburanti)

1. Al fine di incrementare la concorrenzialità, l'efficienza del mercato e la qualità dei servizi nel settore degli impianti di distribuzione carburanti, è fatto divieto di imporre specifici vincoli per l'esercizio di attività complementari a quella di distribuzione carburanti ivi incluse la rivendita dei generi di monopolio e della stampa quotidiana e periodica nonché la somministrazione di alimenti e bevande.

2. Le attività di cui al comma 1 possono essere gestite anche da soggetti diversi dai titolari della licenza di esercizio dell'impianto di distribuzione di carburanti rilasciata dall'ufficio tecnico di finanza. Tali attività non sono trasferibili in altra sede.

3. È abrogato l'articolo 2, comma 2bis del decreto legge 29 ottobre 1999 n. 383 convertito con modificazioni nella legge 28 dicembre 1999 n. 496.

