

N. 12/2013 - 15.04.2013

Nota informativa a cura della Segreteria Nazionale

Piazza G. G. Belli, 2 - 00153 Roma

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

Segreteria Nazionale: telefono: 06-5866351 - fax 06-58331724

e-mail : figisc@confcommercio.it - anisa@confcommercio.it

sito internet: www.figisc.it

il presente numero si compone di 6 pagine

SOMMARIO DEL NUMERO 12

L'UNIONE EUROPEA VUOLE GLI IMPIANTI «GHOST» IN TUTTO IL TERRITORIO

[pagina 1]

CRISI DI LIQUIDITÀ DEI GESTORI: A RISCHIO IL SISTEMA DISTRIBUTIVO

[pagina 3]

GRUPPO API IP: PRESSIONI SUI GESTORI PER CAMBIARE I CONTRATTI IN PEGGIO

[pagina 5]

IL «CASO» DI VARESE OVVERO ANCORA UN CASO DI LUCCIOLE PER LANTERNE

[pagina 5]

LA FRANA IN AUTOSTRADA: IL «NON OIL» PERDE OLTRE IL 18 % DELLE VENDITE

[pagina 7]

L'UNIONE EUROPEA VUOLE GLI IMPIANTI «GHOST» IN TUTTO IL TERRITORIO

Inefficiente sul piano delle misure atte a contrastare la grave crisi economica che la investe, incapace di concordare regole minime sui mercati internazionali, ampiamente squilibrata tra i Paesi «forti» che la governano di fatto ed il resto dell'Unione, burocratizzata in sommo grado e persino gravata - ad onta delle politiche di austerità richieste ai suoi membri - da costi indecenti di struttura ed apparato, l'Unione Europea non manca colpo, invece, per intervenire con quotidiane vessazioni sul piano delle questioni di dettaglio che riguardano i singoli Stati, guarda caso sempre e solo in favore di interessi e poteri che di tutto han bisogno fuorché di ulteriori tutele.

L'ultimo esempio è dato dalla intrusione sulla questione degli impianti di distribuzione carburanti, la cui totale automazione [oppure per dirla giusta, «ghostizzazione»] è consentita per la legislazione italiana solo fuori dai centri abitati [articolo 18 della legge 24 marzo 2012, n. 27].

La Direzione del mercato interno e dei servizi della Commissione Europea, infatti, qualche settimana fa, ha richiesto chiarimenti sull'argomento al Governo italiano, facendo sapere di intervenire «*a seguito di una denuncia*».

Nella comunicazione, i burocrati di Bruxelles, oltre alla legge italiana sulle liberalizzazioni [la più sopra nominata 27/2012], citano altresì, in ordine, le norme regionali della Toscana [L.R. 52/2012], della Puglia e del Friuli Venezia Giulia [L.R. 19/2012].

«*Il divieto di stazioni di servizio non presidiate nelle zone urbane*» si dice negli uffici di EUROBUROLANDIA «*sembra costituire un vincolo alla libertà di stabilimento delle persone stabilite in altri Stati membri della UE che desiderino avviare, come stabilimento primario e secondario, una stazione di servizio completamente automatizzata nelle aree urbane in Italia senza la presenza del titolare o dei suoi dipendenti, che costituisce*» si aggiunge «*il modello imprenditoriale standard per le stazioni di servizio in molti Stati membri*».

In conclusione, le nostre normative sono limitative e pertanto in conflitto con la Direttiva europea dei servizi [2006/123/CE, o «*direttiva Bolkenstein*»], a meno che la limitazione prevista in tali leggi non sia giustificata da ragioni imperative di interesse pubblico e «*sia adeguata [test di adeguatezza], proporzionata [test di proporzionalità] e coerente [test di coerenza]*». E, in ogni caso, i servizi della Commissione fanno già sapere – mentre ovviamente chiedono i soliti chiarimenti e scartoffie – che «*non vedono alcuna valida giustificazione relativamente alla restrizione in questione*» e ribadiscono testualmente una volta di più che secondo loro la stazione di servizio non presidiata costituisce il modello *standard* in molti Stati membri, costa di meno ed è un efficace strumento di pressione concorrenziale.

Abbiamo già detto e scritto al Ministero nell'ambito delle consultazioni sul documento di Strategia Energetica Nazionale [si veda anche FIGISC ANISA NEWS N. 48 del 18.11.2012] che l'«*automatizzazione*», in sintesi, non è che un *escamotage* che tende

a risolvere le inefficienze del sistema e della rete con una mossa che blocca qualsiasi razionalizzazione della rete e dismissione di impianti inefficienti [abbiamo una rete che è doppia o tripla rispetto a Paesi come Germania, Francia o Regno Unito]: se, infatti, è sufficiente dotare un impianto marginale di un accettatore di banconote per assicurarne la continuità di erogazione, da ciò non verrà alcun contributo all'innovazione del sistema distributivo.

Abbiamo sostenuto che la pretesa di rappresentare questa operazione di banale «*automatizzazione*» come una sorta di razionalizzazione del sistema attraverso una scelta di «*intensive capital*» [che in questo caso è solo una macchina da disoccupazione senza alcun investimento di capitale od innovazione tecnologica] è assolutamente falsa e pretenziosa.



Abbiamo sottolineato che c'è un equivoco di fondo – cui la Commissione Europea, invece, fa finta di credere quando parla di un presunto «*modello standard*» -: nelle reti avanzate dell'Europa Comunitaria la modalità del «*self service prepay*» è residuale e minoritaria rispetto allo *standard* degli impianti, essendo stata soppiantata dalla modalità «*self service postpay*» per le palesi ragioni di superiorità ed affidabilità di tale formula: fruibilità e rapidità del sistema di erogazione e di pagamento per il consumatore, servizio e assistenza

sempre disponibili, sicurezza degli operatori e delle attrezzature, gestione delle attività collaterali *non oil*.

Ciò nonostante, ad onta del buon senso ed anche delle concrete esperienze internazionali, dunque, ci risiamo: come nel 2004, quando l'Unione Europea avviò la procedura di infrazione per fare piazza pulita della programmazione della rete, delle distanze, delle superfici minime e della presenza delle attività collaterali. E come allora – mentre i burocrati che nessun elettore si è scelto a rappresentarlo, con buona pace della democrazia, giocano a tavolino, o col diritto astratto con i vari test, sulla pelle della gente – di tutto ciò si dovranno ringraziare non le fantasiose *«persone stabilite in altri Stati membri della UE che desiderino avviare una stazione di servizio completamente automatizzata»* in Italia, ma interessi e soggetti che da sempre in questo nostro Paese operano e prosperano, nonostante le limitazioni di cui vanno a pietire a Bruxelles.

CRISI DI LIQUIDITÀ DEI GESTORI: A RISCHIO IL SISTEMA DISTRIBUTIVO

Pubblichiamo, anzitutto, testualmente l'articolo pubblicato dalla giornalista Nadia FRANCESCALACCI su PANORAMA.IT, il *magazine online* del notissimo settimanale nazionale, che riporta le dichiarazioni di Graziano BOSSI, del Consiglio Nazionale della FIGISC:

«Non abbiamo più i soldi per tenere aperti i distributori oltre l'orario lavorativo e quello che guadagniamo con il self service non ci basta per pagare la luce per l'illuminazione dell'intera struttura e quella per il consumo delle macchine erogatrici di carburante».

È la laconica dichiarazione rilasciata a PANORAMA.IT da Graziano BOSSI, presidente della FIGISC, la Federazione italiana gestori im-

pianti stradali carburanti della provincia di Cremona.

Dunque, addio al carburante nel *week end* e nelle ore notturne. Cremona è la prima città in Italia che spegne le luci dei distributori di benzina per colpa della crisi.

«Il comparto non riesce neppure a intravedere una via d'uscita per rialzare la testa - continua Graziano Bossi - ci sono gestori in provincia di Cremona che spengono i self service perché non incassano abbastanza ma ce ne sono altri che non riescono più a tenere aperto».

In pochi mesi solamente nella provincia di Cremona hanno chiuso definitivamente 10 distributori e altri 12 hanno deciso di sospendere il servizio h24 ovvero il *self service* notturno e festivo.

Non solo, nella provincia lombarda, considerata da sempre tra le più ricche d'Italia, ormai da alcuni anni neppure le compagnie petrolifere riescono a trovare qualcuno che subentri a chi ha lasciato.



Graziano Bossi, Presidente Figisc Cremona

«Nessun imprenditore vuole ipotecare la propria casa per 4 centesimi di euro lordi al litro di carburante, che poi nelle ore diurne di apertura al pubblico diventano 2 centesimi – prosegue Bossi –, non abbiamo più nessun margine di guadagno.»

Inoltre bisogna considerare che adesso ci sono automobilisti che si fermano al distributore per mettere 2 euro e 50 centesimi oppure 3 euro di benzina o gasolio. Non era mai successo prima».

L'ulteriore calo dell'erogato mette i brividi. Il raffronto tra i primi due mesi del 2013 e lo stesso bimestre del 2012, in alcune aree di servizio tocca il 40-45 per cento in meno. E già all'inizio dello scorso anno si era registrato un calo del 5-6 per cento.

«Ma il calvario per noi come per il resto dei cittadini italiani, non è finito perché oltre ai costi aumenteranno Iva e tasse varie».

L'intera categoria è in ginocchio. La carenza di liquidità toglie margini di manovra a tutti i gestori.

«Oggi ho dovuto dire di no ad una madre di famiglia che mi ha chiesto di mettere 20 euro di benzina per arrivare a fine mese e non è stata per me una scelta facile – prosegue Graziano Bossi – purtroppo le banche hanno chiuso i rubinetti e le compagnie non concedono più i cinque giorni per il pagamento ma pretendono un assegno circolare. Noi siamo ingessati e non possiamo fare nulla. Neanche un piccolo credito».

E l'unica cosa che è rimasta loro da fare è «chiudere».

Poi Graziano Bossi conclude: «Spegnere le luci dei distributori significa spegnere le luci di mezza città e creare aree buie che incentiveranno la criminalità esistente. La delinquenza, in questo modo, avrà nuove piazze 'non controllate' dove poter spostare i suoi sporchi affari e dove commettere nuovi reati. La chiusura di un distributore non è solo un fatto economico ma anche il termometro di un disagio sociale che è destinato a crescere ancora».

Ma al di là della questione di Cremona, l'analisi è replicabile in ogni angolo del Paese: la verità è che le imprese dei gestori sono oggi gravate da una montagna di debiti che si accompagna ad un crollo verticale dei

consumi [mancano i dati ufficiali di marzo (che usciranno oggi), ma in due anni sulla rete si è perso come dato medio nazionale il 10 % delle vendite, un dato superiore di tre volte alla contrazione degli altri consumi].

L'esaurimento di ogni ulteriore garanzia da impegnare per il credito bancario di esercizio, credito che il sistema bancario restringe sempre maggiormente [fatto che stride con le incursioni delle banche sui mercati tossici e con i salvataggi effettuati con soldi pubblici], l'aumento dei costi e della pressione fiscale giugulatoria, oltre al dimezzamento dei margini imposto dall'industria petrolifera di pari passo con una gestione unilaterale delle contropartite contabili che penalizza solo il soggetto più debole – il tutto sommato al già citato tracollo dei consumi –, hanno fatto lievitare in maniera esponenziale l'esposizione debitoria della Categoria, che oggi si può far ragionevolmente ammontare a mezzo miliardo di euro, metteranno inevitabilmente fra pochissimo in crisi il sistema della distribuzione al dettaglio dei carburanti, con una immediata conseguenza sugli automobilisti consumatori: impianti privi di prodotto e vuoti, imprese sul lastrico, vite umane devastate, è questo lo scenario che a una crisi generale aggiunge la devastazione di uno specifico settore, dovuta alle scellerate scelte economiche, ma anche politiche, che ad esso sono state per anni riservate.

GAME OVER

**CHIUSO PER
FALLIMENTO**

GRUPPO API IP: PRESSIONI SUI GESTORI PER CAMBIARE I CONTRATTI IN PEGGIO

Come già segnalato su FIGISC ANISA NEWS N. 10 del 19.03.2013, il **GRUPPO API IP** sta battendo la periferia per imporre, ovviamente con la tecnica della discesa diretta ai singoli gestori, contratti che prevedono – pur nel mantenimento del comodato e fornitura in esclusiva, in totale violazione delle norme ed unilaterale forzatura degli accordi, un netto peggioramento delle condizioni economiche.

Nel dettaglio, la pressione esercitata da **API IP** sui suoi gestori – sotto la pistola puntata della immediata sospensione dello sconto al pubblico pattuito in caso di non adesione – consiste in una costrizione a modificare le condizioni economiche con le modalità del postpay [nelle formule FIX o FLEX] a suo tempo pattuite [con sconti progressivi per essere competitivi nel proprio bacino d'utenza], in altrettante condizioni basate sulla modalità del prepay.

Il passaggio [che la compagnia vuol rendere obbligatorio] dall'una all'altra formula comporta per il gestore una ulteriore forte «*tosatura*» del margine.

Infatti, nel caso della modalità FIX, il margine del *self* [che già oggi è pari solo al 52 % del margine del servito] scenderebbe al 40 % del margine del servito: in sintesi, un taglio netto del 23 % [per ragioni di riservatezza non scriviamo i numeri netti]. Nel caso della modalità FLEX, l'attuale margine unico dell'impianto [che è pari al 66 % del margine del servito degli impianti in FIX] scenderebbe di un 10 % [diventando pari al 60 % del margine servito degli impianti in FIX], mentre il contributo riconosciuto per il sostegno alle vendite in servito ai gestori in formula FLEX come «una tantum *annuale ed in via posticipata*» viene fatto scalare verso l'alto: ad esempio, per conseguirlo ora bisognerebbe passare a vendite in servito pari al 45 % del totale dell'impianto, contro

il 35 % previsto dalla vigente modalità *postpay*; un'ulteriore penalizzazione.

Come sempre, sulla carta è scritto che è il gestore a «*richiedere*» all'Azienda l'«*accettazione*» dello schema in cui esso rinuncia ad una ulteriore fetta di margine, confidando in un «*accoglimento*». Né vi manca una nota che suona vagamente beffarda: le condizioni che il gestore ha appena «*chiesto*», contro i propri interessi, di farsi applicare, «*perderanno di validità ed efficacia nel caso di sottoscrizione di un accordo tra l'Azienda e le rappresentanze sindacali dei gestori, se migliorative nel complesso*».

E, infatti, l'Azienda – contravvenendo a tutte le norme di settore che sanciscono accordi preventivi – guardandosi bene dal cercare un rapporto qualsiasi con le rappresentanze sindacali, tenta di compromettere qualsiasi possibilità di «*miglioramento*» delle condizioni scendendo direttamente a minacciare i singoli gestori di cancellarli dal mercato per acquisirne in via preventiva un consenso estorto.



IL «CASO» DI VARESE OVVERO ANCORA UN CASO DI LUCCIOLE PER LANTERNE

La storia è di qualche settimana fa, anzi è vecchia di un paio d'anni. Nasce da un esposto presentato da CODACONS a 104 Pro-

cure italiane, che ad inizio estate 2011 denunciavano l'aumento dei prezzi dei carburanti intervenuto in quei giorni come *«l'inizio della speculazione sulle vacanze estive degli italiani»*. La Procura di Varese, unica tra tutte, ritenne di intervenire e nel marzo 2012 ciò portò all'acquisizione di tutta la documentazione attinente l'origine e l'andamento dei prezzi dei carburanti e dei motivi delle variazioni in aumento ed in diminuzione, per il periodo dal gennaio 2011 al marzo 2012.

All'inizio di aprile di quest'anno, il GIP di Varese, dichiarando l'incompetenza a procedere della Procura di Varese ed inviando gli atti alle Procure di Milano e Roma, rilevava che *«è possibile che siano stati commessi dei reati»* in relazione alla formazione del prezzo della benzina in Italia: le compagnie, secondo il Giudice delle indagini preliminari, avrebbero *«compiuto manovre speculative e posto in essere artifici e raggiri, consistenti nell'aver volontariamente livellato, concordandoli, i prezzi dei prodotti petroliferi alla pompa»*.

Ne è, ovviamente, seguito un codazzo di titoli sensazionalistici della stampa [a titolo di esempio: *«La grande truffa dei petrolieri»* (La Repubblica), *«Benzina, compagnie sotto inchiesta»* (Avvenire), *«Benzina, lo scandalo dei prezzi gonfiati»* (Quotidiano Nazionale), *«Cartello sulla benzina»* (La Stampa)] che poco hanno contribuito a fare informazione e meno che mai chiarezza.

Più dettagliato risulta il comunicato del 4 aprile, diffuso dalla Guardia di Finanza, che così testualmente recita: *«L'articolato esame dei fattori ha fatto emergere come la causa principale di tale aumento [dei prezzi] sia attribuibile, oltre che ad una crescente domanda di energia dei così detti Paesi emergenti, al ruolo rilevante dei fondi di investimento in commodity [materie prime come petrolio, rame, argento, oro ...] e gli ETF sul petrolio [fondi indicizzati quotati in borsa, in tempo reale, come semplici azioni] che, risultando fortemente influenzati da azioni speculative, stante la loro elevata redditività, da un lato hanno attratto investitori in grado di determinare un au-*

mento del prezzo del petrolio pur restando estranei al suo mercato reale, come talune banche d'affari, dall'altro hanno determinato un intervento speculativo da parte delle compagnie petrolifere attraverso operazioni finanziarie con strumenti di finanza derivata finalizzati al mantenimento di prezzi elevati sui mercati del greggio di loro proprietà ai fini di una definizione conveniente dei prezzi dei carburanti praticati alla pompa.»

Una puntualizzazione rigorosa che, secondo noi, chiarisce come la questione riguardi, più che supposti *«cartelli»* tutti italiani e fantasie sulle *«doppie velocità»*, i meccanismi di formazione del prezzo della commodity di base, ossia il greggio, sui mercati internazionali al massimo livello e sulle componenti di pura speculazione del tutto estranee alle dinamiche del mercato reale del petrolio.



Negli stessi giorni, Matteo TEMPORIN, dell'Università Cattolica del Sacro Cuore [e consulente di Codacons per la questione dei prezzi del petrolio] chiarisce la portata generale ed internazionale del problema, che *«riguarda tutto il mondo»*, con una nota che dice:

«Uno degli aspetti che dovrà essere messo a disposizione di tutti è come il mercato globale delle materie prime sia uno degli obiettivi della speculazione finanziaria globale. La crisi economica che stiamo vivendo ha visto nella finanza uno dei principali responsabili. La finanza invece che servire come facilitatore dell'approvvigio-

namento di risorse necessarie all'equilibrio economico del mondo in realtà sta svolgendo da lente di ingrandimento degli squilibri e nel far questo favorisce l'accelerazione delle crisi.

La variazione dei prezzi dei futures e delle opzioni sul Brent è sempre più guidata da valutazioni di tipo economico-finanziario, piuttosto che di tipo fondamentale [domanda-offerta del bene], da parte di una serie di investitori internazionali [Fondi Hedge, Fondi Sovrani dei Paesi Produttori, Grandi Banche Internazionali con propri capitali o con i capitali dei propri clienti, Compagnie Petrolifere]. Ognuno di questi operatori agisce con finalità diverse che condizionano il prezzo dei futures e determinano di conseguenza una serie di importanti effetti sui mercati fisici di greggio e prodotti.»

La questione della formazione del prezzo del petrolio – risorsa dalla quale continueremo ad essere a lungo dipendenti – riguarda una serie complessa di processi, che rimandano non solo al suo mero costo di estrazione, ma anche del suo reperimento e degli investimenti necessari per mantenere in esercizio e rinnovare gli impianti. Tuttavia, se è vero [e lo è!] che il mercato finanziario muove quantità di transazioni sul petrolio che sono superiori di sette-dieci volte rispetto a quanto è il petrolio fisico prodotto ogni giorno, è in questa anomalia tra mercato di carta e mercato reale che si annida ogni speculazione atta a tenere il prezzo artificiosamente alto rispetto alla logica dell'offerta e della domanda. Ed in un mercato, quale quello dell'energia, che di fatto tiene in mano l'intera economia che dall'energia dipende, ciò rappresenta un condizionamento pesantissimo, a mitigare il quale servono regole internazionali certe di disciplina della finanza internazionale. Una questione, dunque, che trascende le beghe mediatiche locali, le semplici teorie complottistiche sui prezzi finali dei mercati di teatro, ma anche il raggio d'azione di Procure ed Authority locali.

Bene dice STAFFETTA [*«Molto fumus, poco arrosto»* del 5 aprile] quando sostiene che l'«*incartamento Varese*» avrebbe dovuto

essere girato, più che ad altre Procure, direttamente alla Commissione Europea, visto che nel caso di fattispecie «*di esclusiva rilevanza nazionale non c'è proprio niente*». Quella Commissione Europea, anzi quell'Unione Europea che – come abbiamo detto più sopra in questo stesso numero – è del tutto inefficace a confrontarsi sul piano delle grandi questioni economiche mondiali [di cui dovrebbe essere coprotagonista, altrimenti spiegateci perché abbiamo fatto l'Europa], tra cui annoveriamo la necessità di nuove regole sui mercati finanziari. Ma che è curiosamente attiva sul nulla, ad esempio quando si tratti di stabilire la dimensione minima delle banane importabili o di imporre gli impianti di distribuzione carburanti «*ghost*» anche nelle aree abitate.



LA FRANA IN AUTOSTRADA: IL «NON OIL» PERDE OLTRE IL 18 % DELLE VENDITE

L'UNIONE NAZIONALE CONSUMATORI commissiona all'Istituto Piepoli una indagine [*«Una sosta di qualità?»*] sulla soddisfazione dei consumatori rispetto alla ristorazione autostradale: il 37 % degli intervistati esprime un voto tra 1 e 5 [su un massimo di 10] alla convenienza dei prezzi, mentre il 46 % la valuta tra il 6 e il 7. E fin qui, cose ovvie.

Ma l'UNC, dal suo punto di vista, certifica altresì la crisi che caratterizza il declino dell'intero comparto autostradale, anche per la parte delle attività *non oil*. Anche l'associazione dei consumatori, infatti, sostiene che il traffico totale in autostrada ha subito nel 2012 un decremento medio annuo superiore al 7 %, con punte fino al 15%, mentre le vendite della ristorazione sarebbero calate negli ultimi due anni del 18 %.

Secondo UNC, in un tale contesto critico non è accettabile che le dinamiche di prezzo siano influenzate così pesantemente dal meccanismo delle *royalties* che i singoli operatori [Autogrill, piuttosto che My Chef, o Chef Express o Sarni] devono contrattualmente corrispondere ai Concessionari, e che possono ammontare anche al 30% del fatturato.

A giudizio di UNC questa componente si scarica alla fine sul consumatore [con prezzi più elevati fino anche al 20%] e sugli operatori della ristorazione della rete, i quali, infatti, hanno dichiarato lo stato di crisi, avendo accumulato perdite di esercizio nel solo 2012 pari a circa 50 milioni di euro.

«Lo stato di crisi delle attività non oil, fatti gli opportuni distinguo, fa il paio con quello del settore oil» commenta Stefano CANTARELLI, Presidente di ANISA CONFCOMMERCIO *«se si pensa che, a dati non ancora definitivi sull'intero esercizio trascorso, le vendite di carburanti sono crollate con una flessione che ANISA stima dell'ordine del 26 %. Gli operatori della ristorazione sono sostanzialmente aziende strutturate e capitalizzate, in grado di gestirsi almeno con totale autonomia imprenditoriale; l'esatto contrario delle imprese dei gestori delle aree di servizio, che non solo dipendono integralmente dalle politiche commerciali e di prezzo delle compagnie petrolifere, ma che possono essere messe in grave difficoltà perfino da una ineguale gestione contabile del dare e dell'avere con il soggetto più forte. E se la ristorazione organizzata della rete lamenta perdite di esercizio di 50 milioni di euro, l'in-*

debitamento delle gestioni delle aree di servizio pesa oggi per un ammontare ipotizzabile nell'ordine di 80-90 milioni di euro, pregiudicando lavoro e futuro di molte di esse».



«Per questo comparto non vi sono, da troppi anni, una minima progettualità di innovazione, né strategie di permanenza sul mercato, essendo state privilegiate solo logiche unicamente orientate alla rendita di posizione da un lato, e, dall'altro, a condotte commerciali miopi e schizofreniche, la cui arbitrarietà e dannosità sono state ribaltate sistematicamente al livello inferiore del sistema, ossia sui gestori degli impianti [gli unici che davvero alla fin fine stanno pagando tutte le contraddizioni di questa paradossale situazione]» denuncia il Presidente ANISA.

«Le autostrade – che pure possono contare ancora, come dice l'UNC, su una clientela di venticinque milioni di persone –» conclude Cantarelli *«stanno diventando un settore del tutto privo di qualsiasi interesse per chi intenda fare impresa e non solo sterile rendita. Ancora un esempio di insipienza, consumato nella più totale trascuratezza da parte di chi avrebbe dovuto farsi almeno carico, nell'interesse comune, di quanto avviene su infrastrutture pubbliche date incondizionatamente in ostaggio a privati. Un ben triste bilancio ad un dodicennio dalla privatizzazione»*.