

N. 17/2013 - 15.05.2013

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 8 pagine

SOMMARIO DEL NUMERO 17

**IL SETTORE SI RICOMPATTA
ALMENO SULLA NECESSITÀ
DI FARE MASSA CRITICA
PER RISTRUTTURARE LA
RETE**

[pagina 1]

**RISCHIO DI ABBANDONO
PER LE AUTOSTRADE:
IL COMPARTO VA TRATTATO
AL TAVOLO GENERALE
SULLA RISTRUTTURAZIONE**

[pagina 3]

**LA STORIA INFINITA DELLA
RISTRUTTURAZIONE DELLA
RETE ED IL GAP CON
L'EUROPA**

[pagina 4]

**FAIB, FEGICA, FIGISC/ANISA
SCRIVONO AL MINISTRO
ZANONATO SUL TEMA
RISTRUTTURAZIONE**

[pagina 7]

IL SETTORE SI RICOMPATTA ALMENO SULLA NECESSITÀ DI FARE MASSA CRITICA PER RISTRUTTURARE LA RETE

Se c'è qualcosa di positivo da sottolineare in margine all'incontro che si è svolto la scorsa settimana tra le RAPPRESENTANZE DEI GESTORI e l'UNIONE PETROLIFERA è l'intendimento di procedere ad un patto [sui cui contenuti dovranno essere attrezzati i necessari tavoli tecnici, anche con la presenza, ad esempio, delle rappresentanze dei retisti] per andare dal Governo con proposte urgenti, nette e risolutive per l'indispensabile ristrutturazione di una rete distributiva, che, in queste condizioni di mercato, non può più reggere ulteriormente una qualsiasi sostenibilità economica.

Restano intatte, nella dura realtà quotidiana, tutte le motivazioni di un duro scontro tra le parti e con le singole aziende sui temi delle politiche di prezzo e di margine, sui mancati rinnovi degli accordi e delle condizioni economiche; uno scenario sulle cui responsabilità l'industria petrolifera non ha ritenuto tuttavia di fare nessuna autocritica, limitandosi alla dichiarazione - da respingere seccamente al mittente - che «tutti [!!!] abbiamo sbagliato».

Ma sullo stato di crisi del settore le analisi - esposte dai Gestori con estrema chiarezza e con una precisa individuazione de-

gli addebiti – non potevano che coincidere nella sottolineatura della gravità per un settore che ha perso progressivamente e contemporaneamente margini e mercato, per di più senza alcuna razionalizzazione di una rete distributiva che è da decenni del tutto fuori misura rispetto alla evoluzione della domanda ed ai parametri di giustificazione economica.

Tant'è che due giorni dopo l'incontro, intervenendo al V° Congresso della FEGICA, il Presidente di Unione Petrolifera, Pasquale DE VITA è ritornato sull'argomento con dura schiettezza, come riferisce STAFFETTA con le testuali parole: *«Il problema è gravissimo, perché ora manca il lavoro. Abbiamo perso il 20 % delle vendite che non riusciremo a recuperare. Siamo tutti troppi e questo vale non solo per i gestori ma anche per le aziende e le raffinerie»*, aggiungendo che ora, in considerazione della crisi economica che si è abbattuta anche sul settore, non si può più girare attorno al problema della razionalizzazione della rete e bisogna ridurre drasticamente i punti vendita: *«Abbiamo una rete che è il doppio di quello che servirebbe. Bisogna ridargli una dimensione più sostenibile..... Le tre componenti del settore, società, rivenditori e gestori, devono trovare una strada comune per compiere questo abbattimento massiccio con i minori danni possibili, ossia con un accompagnamento all'uscita con un sostegno»*.

Il dato delle perdite della rete di marchio – il 20 % dichiarato da De Vita [e che, secondo i nostri calcoli, è già peggiorato di qualche ulteriore punto nel 2013] – coincide con le analisi che abbiamo sviluppato nel precedente numero di FIGISC ANISA NEWS [il n. 16 del 6 maggio], ma è evidente che, di questo tracollo, la responsabilità della crisi economica generale e della conseguente contrazione dei consumi pesa solo per una metà, mentre alla crisi delle gestioni – che hanno perso oltre il 40 % dei ricavi in pochissimi anni - hanno contribuito le discriminazioni dei prezzi di cessione tra rete ed extrarete ed il progressivo sacrificio di quote di margine imposto ai Gestori per misure di difesa mercato da una concorrenza

alimentata dalla stessa industria petrolifera, che hanno falciato la sostenibilità economica delle imprese di gestione e ne hanno dilatato esponenzialmente l'indebitamento senza conseguire alcun risultato di tutela degli erogati.



Che si cominci oggi da parte dell'industria petrolifera [dopo avere a lungo ommesso ogni intervento organico ed utile alle reali prospettive del sistema, dopo avere percorso ogni sorta di scorciatoie perverse e fuorvianti rispetto alle autentiche ragioni della crisi, dopo avere dilapidato risorse in iniziative commerciali estemporanee con prezzi sottocosto che avrebbero consentito di chiudere, invece, qualche migliaio di punti vendita marginali con l'indennizzo per il Gestore] a prendere coscienza che da questa radicale crisi del settore non si esce a colpi di fasulla selfizzazione o di mera ghostizzazione degli impianti [anche se gli sfregi normativi sono stati già inferti] è certo tardivo.

Pure rappresenta un modesto passo in avanti di cui sarebbe controproducente non tenere il debito, quanto cauto, conto. Così come non si può tacere sul fatto che serve una *«massa critica»* per puntare a strumenti normativi ed a risorse per sollecitare il Governo e la politica ad intervenire subito sulla crisi del settore, senza ulteriori scivolate in provvedimenti astratti, inutili o dettati dalle solite convenienze mediatiche che già tanti danni hanno arre-

cato senza risolvere nulla. E su questo, sia pure solo su questo e giocoforza, il settore deve almeno ritrovarsi unito.

Gli scogli sono certo numerosi, basti pensare al fatto che sulle ipotesi di ristrutturazione bisognerà concertare dei percorsi condivisibili e tutt'altro che unilaterali con le aziende, che bisognerà accertare le risorse indispensabili per gli ammortizzatori di sistema, che non si può pensare che una ristrutturazione possa essere attuata con un minimo di equilibrio in assenza di una fase di moratoria alla proliferazione della rete. Questioni tutt'altro che scontate e su cui si incontreranno certo resistenze e limiti di praticabilità.

Eppure si tratta di un percorso obbligato, senza il quale la rete dove ancora esiste il Gestore finirà per non avere più alcuna residua prospettiva: la questione centrale [e non solo da oggi per la verità, ma più che mai oggi con i numeri che sono sotto gli occhi di tutti] è che si sta perdendo il mercato, e che senza un drastico intervento sulla rete stessa anche tutto il resto [diritti, sostenibilità economica, accordi, contratti] finisce per non avere più alcun senso reale di fronte alla totale deriva del sistema.

RISCHIO DI ABBANDONO PER LE AUTOSTRADE: IL COMPARTO VA TRATTATO AL TAVOLO GENERALE SULLA RISTRUTTURAZIONE

«La rete distributiva autostradale ha perso in pochi anni il 37 % delle vendite oil, gli erogati medi/impianto sono precipitati da 7,5 milioni di litri a 4,7, il 40 % degli impianti è sotto la soglia di sostenibilità economica rispetto ai costi, le attività di ristorazione sono crollate del 20 % con perdite di decine di milioni di euro, il traffico ha avuto una contrazione non lontana dal 10 %, i Gestori delle AdS sono sommersi dall'indebitamento ed ogni giorno aumenta il numero di quelli

che vanno in default. Di fronte a tutto ciò, che replica in peggio quanto avviene sulla rete ordinaria, il settore [si legga industria petrolifera] non solo non ha da dire nulla, ma anzi il segnale inequivocabile che trasmette è quello di non essere più interessato al comparto e, quindi, di non nutrire alcuna intenzione di partecipare ai bandi al termine della scadenza di subconcessione dell'affidamento dei servizi.»

Questo il commento del Presidente Nazionale della ANISA CONFCOMMERCIO, Stefano CANTARELLI, in margine agli esiti dell'incontro con Unione Petrolifera di martedì 7 maggio, in cui - sottolinea - «*contrariamente a quanto attiene alla rete ordinaria, su cui si è registrata almeno una convergenza sull'obiettivo di puntare alla sua ristrutturazione, vi è stato il più assoluto silenzio sulle sorti della rete autostradale, come si tratti di una partita già bell'e chiusa e persa in partenza*».



Il Presidente di ANISA ricorda che, a seguito delle agitazioni della Categoria avviate sin da un anno fa, è stato attivato un tavolo ministeriale che ha trattato quasi tutte le questioni più scottanti del comparto: «*Un lavoro complesso che non è stato chiuso proprio per una precisa responsabilità delle Compagnie e sul quale però, in maniera del tutto inaspettata, il Ministro Passera ha ritenuto di concludere con un atto di indirizzo sulla formazione dei bandi di assegnazione in netta collisione sia con*

i lavori del tavolo che con le vere aspettative della Categoria dei Gestori».

«Non è invece pensabile – sia pure entro il contesto più complesso dei rapporti con i concessionari dato dalla disciplina giuridica del comparto – che questa partita sia decontestualizzata dal ragionamento generale sul sistema distributivo, che presenta forti analogie tra rete ordinaria ed autostradale per quanto riguarda la necessità della ristrutturazione, la presenza di tanti impianti marginali, la riorganizzazione dei servizi» sostiene Cantarelli, che rilancia la necessità di una concertazione bensì specifica, ma inclusa nella più generale ipotesi di lavoro emersa tra le parti nell'incontro del 7 maggio.

«Quali che siano le intenzioni dell'industria petrolifera che stanno sotto le righe di tale manifestazione di disinteresse» conclude il Presidente di ANISA «di certo non può essere consentito semplicemente di defilarsi o di restare indifferenti a quei soggetti che hanno, con le proprie scelte commerciali piuttosto che con la rinuncia a strategie di rilancio, consentito alla penalizzazione del comparto e contribuito al dissesto della Categoria, senza contare che sarebbe gravissimo che la rete viaria strategicamente più importante del Paese – che è patrimonio pubblico comune – sia colpevolmente abbandonata ad uno stato di progressivo degrado e marginalizzazione dei servizi essenziali all'utenza.»



LA STORIA INFINITA DELLA RISTRUTTURAZIONE DELLA RETE ED IL GAP CON L'EUROPA

La ristrutturazione della rete, che, in forza di una complessa serie di norme, ha prodotto risultati almeno per un ventennio a partire dalla metà degli anni '70, è stata soppiantata nell'ultimo decennio da una tanto astratta quanto dannosa foga liberalizzatoria: ora che il mercato crolla pesantemente per l'effetto combinato della crisi economica e delle contraddizioni del sistema distributivo, il tema – tardivamente, a causa dell'assenza di ogni minimo di responsabile progettualità - ritorna di attualità con drammatica urgenza.

Se è vero che dal 1970 ai primi anni 2000 una rete assolutamente sproporzionata ha chiuso il 43 % degli impianti [da 39.000 a 22.500], è del tutto assodato che dai primi anni 2000 ad oggi la rete è tornata a crescere in punti vendita, superando quota 23.000 unità [si veda la tavola seguente]; e si badi che si parla di dati finali che risalgono al 2011 e che da allora si sono aperti molti più nuovi impianti di quanti vecchi impianti si siano chiusi [non ne esiste neppure un censimento aggiornato].

RETE DISTRIBUTIVA CARBURANTI ITALIA

Anno	Impianti
1970	39.000
1975	39.300
1980	38.600
1985	36.000
1990	31.000
1995	28.200
2000	23.900
2005	22.400
2010	22.900
2011	23.100

La situazione è ancora più chiara se si esaminano le dinamiche evolutive degli ultimi anni nelle reti dei Paesi comunitari più significativi per popolazione e superficie territoriale: dal 2000, l'Italia con una rete

già assai più numerosa degli altri Paesi con cui si instaura il confronto, avrebbe diminuito i suoi punti vendita del 3 %, contro una diminuzione del 35 % nel Regno Unito, del 26 % in Francia e dell'11 % in Germania [unico caso in controtendenza la Spagna, che ha visto la rete crescere del 21 %, ma a fronte di un dato di partenza che evidenzia una rete a basso indice di presidio territoriale (appena 8.000 impianti per un territorio vasto più di una volta e mezza l'Italia e 46 milioni di abitanti)].

**EVOLUZIONE RETI DISTRIBUTIVE
MIGLIAIA DI PUNTI VENDITA**

Anno	F	D	I	UK	E
2000	16,2	16,5	23,9	13,0	8,0
2005	13,5	15,4	22,4	10,3	8,6
2011	12,0	14,7	23,1	8,5	9,7
Var. %	-25,9	-10,9	-3,3	-34,6	+21,3

Tornando indietro nel tempo, la necessità della ristrutturazione della rete è ben presente sin dal Delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica 23 dicembre 1975 che, formalizzando il piano energetico nazionale, definiva due obiettivi primari nella riduzione, rispettivamente, di un decimo della consistenza della rete e dell'elevazione a 500 m³ dell'erogato medio degli impianti. Si continua con la Delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica 23 dicembre 1977, che assume i seguenti obiettivi: a) conferma della riduzione entro l'esercizio 1980 di un decimo della consistenza della rete distributiva, già recata dalla citata Delibera 23 dicembre 1975, b) revoca delle concessioni marginali con erogato medio annuale inferiore a 100.000 litri nell'esercizio 1976, c) blocco del rilascio di nuove concessioni sino al termine del 31 dicembre 1980, d) chiusura degli impianti situati nei centri storici, ove incompatibili con la tutela del patrimonio storico, ambientale ed architettonico, ovvero con la tutela della circolazione.

A sua volta, con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 8 luglio 1978 si stabilisce che il numero degli impianti di distri-

buzione automatica di carburanti per uso di autotrazione debba essere ridotto: a) mediante chiusura entro il 31 marzo 1983 degli impianti che nell'anno 1976 abbiano erogato una quantità non superiore a litri 100.000 di prodotti; b) mediante ulteriore eventuale chiusura di impianti fino a raggiungere gradualmente entro il 1985 l'erogato medio europeo, principio confermato altresì dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 31 dicembre 1982.

Tutto ciò non bastando – e ricordando un po' quel che scrive il Manzoni nei «*Pro-messi Sposi*» sulle «*grida*» dei governatori spagnoli di Milano in materia di repressione delle attività criminose dei «*bravi*» – il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 settembre 1989 stabiliva che, per un graduale adeguamento della rete distributiva alla situazione già in atto a livello europeo anche in vista dell'integrazione del 1992, occorre perseguire una riduzione del numero di impianti, come premessa per una loro maggiore produttività.



Infine, con il Decreto del Presidente della Repubblica 13 dicembre 1996 – quello per capirci che istituisce la così detta «*banca decreti*» –, ha termine la fase, protrattasi per quasi un ventennio, caratterizzata da norme ed indirizzi di intervento gradualmente progressivi tendenti alla razionalizzazione e ristrutturazione della rete distributiva dei carburanti per autotrazione.

A questo punto subentra la « *riforma Bersani*», ossia il Decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, che, nelle more della liberalizzazione, contiene comunque elementi che richiamano riferimenti programmatori: basti pensare all'articolo 3, laddove si ritrova un inciso significativo: «*se al termine del periodo [diciotto mesi o due anni, NdR] si registra un numero di impianti sensibilmente divergente dalla media dei rapporti fra il numero di veicoli in circolazione e gli impianti stessi, rilevati in Germania, Francia, Regno Unito e Spagna, ... possono essere emanate ulteriori disposizioni attuative e integrative del disposto al fine di perseguire l'allineamento alla predetta media*». Il decreto prevedeva inoltre un periodo transitorio in cui per aprire un nuovo impianto se ne dovevano chiudere tre, inizialmente fissato con termine al 31.12.1999, successivamente prorogato al 30.06.2001 [Decreto legislativo 8 settembre 1999, n. 346] e poi ridotto nuovamente al 30.06.2000 [Legge 28 dicembre 1999, n. 496]

In sostanza, i tempi della razionalizzazione non sono durati che un paio d'anni. Quanto è avvenuto di seguito è ben noto: avviata la liberalizzazione, essa è stata seguita da ulteriori smantellamenti progressivi e sempre più invasivi di ogni residua finalità vagamente «*programmatoria*».

Tutti ricordiamo la procedura di infrazione comunitaria [promossa dalla Grande Distribuzione Organizzata] avviata nel 2004 che portò alla neo-liberalizzazione della Legge 6 agosto 2008, n. 133 [via distanze minime, bacini territoriali, superfici minime e obbligo di attività collaterali], e via via fino alle più recenti declinazioni del *ghost* di cui alla Legge 24 marzo 2012, n. 27.

Questa deriva astrattamente liberalizzatoria ha portato la rete distributiva italiana ad essere ancora la più polverizzata d'Europa, aggiungendovi il primato dei più bassi erogati, che erano nel 2011 [ma mettendo nel conto tutti, pompe «*colorate*» e pompe *no-logo*, GDO ed impianti autostradali], pari al 70 % del Belgio, al 53 % dell'Olanda, al 52 % della Spagna, al 48 % della Germania, al

40 % della Francia ed al 35 % del Regno Unito, come da seguente tabella:

EROGATO MEDIO PER IMPIANTO NEL 2011
[MILIONI DI LITRI]

Paese	Erogato
Regno Unito	4,016
Francia	3,504
Germania	2,937
Spagna	2,711
Olanda	2,681
Belgio	1,984
Italia	1,419

E se si vuole essere ancora più precisi basterà ricordare che nel 2012 – secondo un calcolo da noi sviluppato – la media dell'erogato per gli impianti della rete «*colorata*» sulla rete stradale è sceso a 1,170 milioni di litri [contro un dato dei *no-logo* che è di circa il doppio] e per gli impianti autostradali a 4,720 milioni di litri, dati su cui non c'è bisogno di alcun ulteriore commento per quanto riguarda la possibilità di reggere, in queste condizioni, sul piano di una giustificazione economica.

Ad un tanto si è arrivati per la miopia totale dell'industria petrolifera, della politica e delle Authority, per una concezione da un lato cinica e cervellotica e dall'altro astratta del mercato e dei suoi pretesi diritti, per scelte di provvedimenti incoerenti ed isterici, in ogni caso per mancanza da parte di tali soggetti di qualunque ragionamento di prospettiva per il settore.



FAIB, FEGICA, FIGISC/ANISA SCRIVONO AL MINISTRO ZANONATO SUL TEMA RISTRUTTURAZIONE

A seguito dell'incontro del 7 maggio tra le Rappresentanze dei Gestori e l'Unione Petrolifera, e delle convergenze registrate per sottoporre al Governo l'urgenza ed indilazionabilità della ristrutturazione della rete, è stata inviata dalle Organizzazioni di Categoria l'allegata lettera al Ministro per lo sviluppo economico [dal canto suo Unione Petrolifera, come concordato, ha inviato al Ministro una propria comunicazione avente per oggetto il medesimo argomento].

Roma, 14 maggio 2013

Egr. On.le

FLAVIO ZANONATO

Ministro Sviluppo Economico

Via Veneto, 33

ROMA

Raccomandata AR

Anticipata via posta elettronica e fax

Oggetto: Distribuzione carburanti.

Egregio Signor Ministro,

le scriventi Federazioni che rappresentano i Gestori degli impianti stradali ed autostradali di distribuzione carburanti per uso di autotrazione intendono, prima ancora di illustrarLe le tematiche proprie della Categoria e del settore, rinnovarLe gli auguri per un proficuo lavoro alla guida di un Dicastero complesso che ha il compito di presidiare ed orientare le politiche di ripresa della nostra economia.

Il settore nel suo complesso sta attraversando, da almeno un quadriennio, un periodo davvero straordinario per difficoltà e sofferenza.

Periodo che sta scaricando soprattutto su una intera categoria di lavoratori - i Gestori degli impianti, appunto - e le loro decine di migliaia di piccole imprese, i suoi effetti più drammatici: nei soli ultimi due anni le «vendite rete» hanno subito un vero e proprio tracollo, con una diminuzione di circa il 20% sulla viabilità ordinaria e di circa il 50% su quella autostradale ed il conseguente abbandono di migliaia di attività di gestione che, nel medesimo periodo, hanno già prodotto la perdita di circa 20.000 posti di lavoro.

Ciò, senza dubbio, per effetto della crisi economica e la conseguente contrazione dei consumi interni, ma anche a causa di una tassazione - diretta ed indiretta - che sui carburanti ha continuato ad aumentare come risultato delle misure introdotte dagli ultimi due Governi.

A questo si devono sommare i ripetuti interventi legislativi che, in generale, non sono stati sostenuti dalla necessaria forza e coraggio di riforma necessari al settore e, in particolare, sono stati troppo spesso fonte di ulteriore confusione ed incertezza.



Al di là di ogni considerazione questo settore ha l'urgentissimo bisogno di riappropriarsi di una prospettiva produttiva e di nuovi punti di equilibrio che tengano conto delle mutate condizioni di contesto, oltreché del ruolo di tutti gli operatori.

La situazione contingente, invece, continua ad essere caratterizzata da una forte

fibrillazione che sta producendo danni gravissimi nell'immediato e ancor più in prospettiva, sia per il settore che per il «sistema Paese».

Danni di cui l'abbandono ormai ufficialmente annunciato di una serie di compagnie petrolifere multinazionali costituisce solo il segnale più macroscopico e sintomo emblematico di una crisi strutturale che richiede un intervento di politica industriale che, con il contributo e la partecipazione convinta degli operatori, possa orientare nuove linee di sviluppo e stimolare nuovamente gli investimenti.

Occorre, in altre parole, quel salto di qualità nella proposta e nell'azione che, nel rispetto del ruolo istituzionale, possa candidarsi con una ragionevole possibilità di successo ad invertire la rotta.

A questo proposito, a parere delle scriventi Federazioni, appare ormai imprescindibile avviare una fase straordinaria di «*ristrutturazione della rete distributiva*» che riduca in modo sensibile - tra 5 ed 8 mila unità sulla rete ordinaria e, con opportune verifiche, sulla rete autostradale - il numero complessivo degli impianti. Si tratta di un percorso necessario per provare a reintegrare il minimo delle condizioni di economicità all'attività di distribuzione.

Il carattere di necessità ed urgenza dovrebbe consigliare e consentire la predisposizione di un «*piano programmato di chiusure*», anche attraverso l'utilizzo di strumenti già esistenti e che hanno dato buona prova in passato come il «*Fondo Indennizzi*», peraltro appena prorogato, anche se sui criteri e le modalità di rifinanziamento rimangono delle motivate riserve.

Al tempo stesso, però, per evitare di vanificare gli effetti positivi delle chiusure, come già avvenuto in passato, il «*piano*» ha bisogno di essere accompagnato da una «*moratoria temporanea*» nell'installazione di nuovi impianti per un periodo congruo (3/5 anni).

Una condizione essenziale, se si vuole che ad un consistente numero di chiusure corrisponda un equivalente «*dimagrimento*» della rete, per la cui attuazione sembra opportuno richiedere un preventivo parere dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, così come si è rivelato possibile in diversi Paesi comunitari per settori caratterizzati da stati di crisi del tutto simili.

Un tale «*piano programmato di chiusure*» è solo la prima, propedeutica ed urgente iniziativa da assumere, per avviare una nuova fase di sviluppo per il settore alla cui formazione debbano essere coinvolti sotto l'egida del MISE tutti gli operatori ed i soggetti a vario titolo interessati (compagnie petrolifere, Gestori, retisti indipendenti, Amministrazioni regionali, consumatori, ecc.).

Un passo in questa direzione le scriventi Federazioni lo hanno già fatto proponendo, proprio in questi giorni, all'industria petrolifera di rendersi disponibile ad un simile scenario di confronto, senza veti e senza soluzioni unilaterali.

Senza voler, in questa sede, elencare la lunga lista di questioni dolorosamente aperte e che spesso sono state motivo di «*incomprensione*» e finanche di «*scontro*» in un passato anche recente - questioni che confidiamo Lei vorrà concederci l'occasione di illustrarLe più nel dettaglio nel prossimo futuro - siamo convinti, signor Ministro, che Ella vorrà dedicare l'attenzione necessaria a definire gli strumenti di intervento adeguati allo stato di profonda crisi appena illustrato, in cui versa un settore strategico per l'intero Paese come la distribuzione carburanti ed il petrolio in generale.

In attesa di un Suo cortese cenno di riscontro, l'occasione è gradita per porgerLe vivissime cordialità e rinnovarLe gli auguri di buon lavoro.

LANDI - DI VINCENZO - SQUERI