

N. 20/2013 - 03.06.2013

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 20

**QUALCHE CHIARIMENTO E
PUNTUALIZZAZIONE IN
MARGINE AD UN ARTICOLO
DI STAFFETTA PETROLIFERA**
[pagina 1]

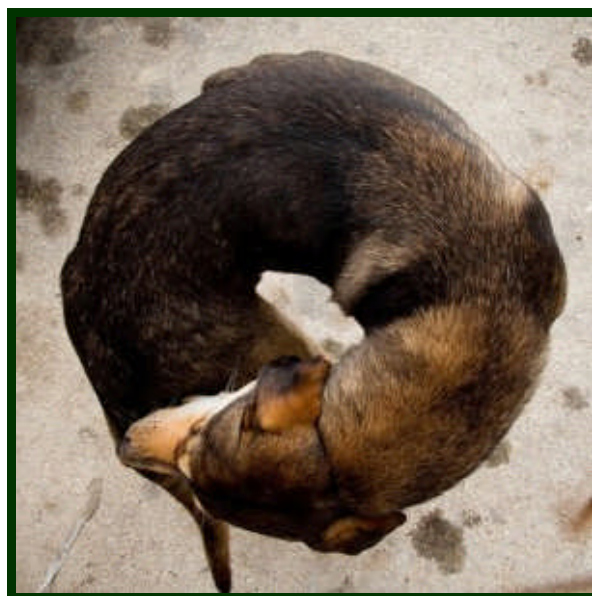
**STAFFETTA PETROLIFERA:
UNA RETE A CERCHIO, AL
PALO GLI OBIETTIVI DI
RAZIONALIZZAZIONE**
[pagina 4]

**ASSOPETROLI SU ULTERIORI
LIBERALIZZAZIONI E SULLA
RAZIONALIZZAZIONE RETE**
[pagina 7]

**UNA STIMA SUGLI EROGATI
MEDI PER MARCHIO DEGLI
IMPIANTI DELLA RETE
«COLORATA»**
[pagina 8]

QUALCHE CHIARIMENTO E PUNTUALIZZAZIONE IN MARGINE AD UN ARTICOLO DI STAFFETTA PETROLIFERA

Risponde alla realtà dei fatti la sintesi generale di *STAFFETTA* nell'articolo che pubblichiamo a pagina 3, quando sostiene che la situazione dei problemi della rete è rimasta ferma a cinque anni fa, nonostante tutte le vicissitudini intercorse nel settore a tutti i livelli dal 2008 ad oggi. Cinque anni in cui il cane - metaforicamente parlando - ha continuato a rincorrersi ed a mordersi la coda in preda ad incontrollati estri «liberalizzatori» ed allucinazioni di mercato, che non hanno risolto alcunché ed hanno aggravato la situazione, avviandola ad un esito implosivo.



Detto questo – ma si potrebbe persino retrodatare di almeno altri dieci anni l'inizio del moto inutilmente rotatorio del cane, sempre metaforicamente parlando e cioè all'inizio della prima liberalizzazione della rete [lo abbiamo già detto quando abbiamo avuto modo di parlare, ad esempio, della «*storia infinita della ristrutturazione della rete*» (FIGISC ANISA NEWS N. 17 del 15 maggio)] -, su altre cose contenute nell'articolo ci sentiamo nella necessità di dover precisare e puntualizzare sul piano sia del metodo che del merito.

Sul piano del metodo, pur comprendendo che il ruolo del «*commentatore*» è diverso da quello dell'«*attore*» dei processi del settore, non possiamo sottoscrivere l'abitudine di accontentarsi di mettere nel calderone senza distinzione alcuna le colpe ed i ritardi di «*tutti*»: i Gestori, e chi li rappresenta, anche agli occhi di un osservatore esterno, non possono che essere in realtà coloro i quali in tutte queste vicende hanno patito tutte le contraddizioni e gli attacchi che il sistema ha scaricato loro contro e che, per diseguale potere contrattuale ed economico, ne sono la parte oggettivamente più debole e meno strutturata per resistere alle sue involuzioni.

E se, invece, la constatazione che essere rimasti fermi al palo di cinque anni orsono sottende che bisogna recuperare in fretta il ritardo mettendo tutte le parti a discutere, va pur detto che i Gestori e chi li rappresenta non solo non hanno mai rifiutato il duro compito di confrontarsi, ma anzi quasi sempre sono stati gli unici nel settore – per necessità e/o vocazione – a proporre dialogo e confronto ed a porre la necessità di vie d'uscita e di prospettiva generale. Cosa che certo non si può dire né delle controparti – che hanno, invece, sempre alzato l'asta dello scontro e traccheggiato per non affrontare i nodi, lasciandoli marcire -, né della politica, dei Governi e delle varie Authority – che si sono limitate o a gestire la questione mediatica dei prezzi, o più concretamente ad aumentare la pressione fiscale sui carburanti [in cinque anni cresciuta del 43 %], o, ancora, a sostenere gli interessi

«*forti*» in nome di un astratto diritto del mercato, del tutto disgiunto da qualunque valutazione sulle regole e sul diverso potere contrattuale tra gli operatori del mercato stesso.

Se sul piano del metodo non riteniamo, in sintesi, corretto che si equiparino le responsabilità tra i diversi attori del settore, sul piano del merito, le obiezioni sono quelle che di seguito indichiamo punto per punto seguendo lo sviluppo dell'articolo.



1) Non è più attuale il riferimento ad «*opposte strategie sindacali*», le quali, se possono essere state così intese su singoli passaggi particolarmente critici, pure non toccavano la coscienza della comune responsabilità e finalità di tutelare la Categoria.

Vi sono certo state – come del resto presso tutte le realtà di rappresentanza e sindacalizzazione -, su questioni di dettaglio, ma anche su scelte tattiche e di opportunità, visioni ed interpretazioni diverse – anche fortemente divaricate -, su cui l'autonoma cultura e determinazione di ogni Federazione hanno inciso per la valutazione delle vie da intraprendere. Ma, senza negare assolutamente la specificità ed autonomia di ognuno, nessuno ha mai abdicato al proprio ruolo e tutti hanno saputo trovare infine le ragioni di un ricompattamento, come testimoniano – riprendendo le fila di una intesa che per lunghi anni

ha caratterizzato i rapporti tra le sigle - le comuni prese di posizione ed iniziative che da almeno da un anno a questa parte contraddistinguono quotidianamente l'agire di FAIB, FEGICA e FIGISC su tutti i temi aperti nel settore e verso le Istituzioni.

2) Ed a tal proposito, non possiamo che considerare inoltre decisamente grezza la classifica tra «*buonisti*» ed «*agguerriti*» che l'articolo attribuisce alle diverse sigle dei Gestori, classifica che - gettando anacronisticamente qualche grano di zizzania in una fase di ritrovata unità - non solo non fa giustizia a nessuna delle parti artatamente messe in causa [specie dopo quanto si dice in quel passaggio dell'articolo che rimanda espressamente alle conseguenze della proposta «*Libera la benzina*»], ma che per di più attribuisce, a FIGISC in particolare, una posizione del tutto falsa.

FIGISC ha sempre fatto le sue battaglie, forte del suo radicamento su tutto il territorio, generalmente assieme a tutti nel passato ed oggi nel presente, qualche volta assieme a FAIB e qualche volta assieme a FEGICA e, infine, qualche volta, e non per sua scelta, da sola [si ricordi la vicenda del *bonus* fiscale strutturale, ad esempio], sempre valutando responsabilmente se di fronte ad alcuni momenti salienti fosse più giusto negare l'evidenza della realtà o tentare di correggerla - pur sapendo che per un tanto avrebbe dovuto affrontare attacchi e pesanti distorsioni delle sue scelte -, se fosse più giusto far prevalere esasperati tatticismi o non far precipitare la situazione in modo da precludere ogni possibilità di dialogo.

3) Non risponde alla realtà dei fatti che sulla questione della ristrutturazione della rete, dopo l'invito alle «*larghe intese*» i Gestori, con «*un atteggiamento sindacale che non aiuta*» abbiano scelto di andare «*da soli*» a proporre provvedimenti e moratorie al Ministro Zanonato.

L'intesa scaturita dall'incontro con UNIONE PETROLIFERA prevedeva una prima fase di, diciamo, «*sensibilizzazione*» del Governo in cui le parti del settore avrebbero, anche

disgiuntamente, rappresentato l'urgenza e centralità della questione, ma con finalità e contenuti comuni. Così ha fatto Unione Petrolifera con propria comunicazione, così ha fatto ASSOPETROLI con propria comunicazione [ne diamo separatamente notizia in questo stesso numero].

L'esatto contrario di una «*fuga in avanti*», in sostanza.



4) E, sempre a proposito di «*un atteggiamento sindacale che non aiuta*», non possiamo certo sottacere che viene rimproverato ai Gestori il fatto che su una eventuale «*riappacificazione*» del settore penda «*ancora, come una spada di Damocle, la class action contro le compagnie petrolifere messa a punto dalla FEGICA e la diffida giudiziaria di tutte le sigle sindacali relativa alla vertenza autostrade*».

Non è di atteggiamento che si deve parlare, quanto di cruda e durissima sostanza: siamo di fronte al sistematico uso da parte delle aziende petrolifere della violazione ed elusione degli accordi economici già stipulati e non rinnovati, all'abuso della condizione di dipendenza economica, al disconoscimento di impegni assunti e certificati, a distorsioni di mercato tali che, dopo avere creato la concorrenza con la disparità del prezzo di acquisto del prodotto, i Gestori sono costretti a rinunciare anche a metà del margine con la fallace illusione che in questo modo potrebbero

recuperare parte di quell'erogato che è stato loro sottratto proprio in funzione del diverso potenziale di attrattività sul mercato. Tutto ciò dovrebbe essere giudicabile con un voto in pagella come «*atteggiamento*» che «*aiuta*» oppure che «*non aiuta*»?

Di fronte a tanto, invece, il problema è che le mediazioni non sono più sufficienti – specie se una delle due parti vi si sottrae – e che il ricorso a forme di tutela di natura legale, per quanto estraneo alla funzione, in tempi «*normali e civili*», dell'Associazione di Categoria o del Sindacato che chiamar si voglia, diventa una dura necessità. Su questo fronte non esistono divergenze di vedute tra le Organizzazioni di rappresentanza: alcune iniziative sono state già assunte da subito in forma unitaria, come nella rete autostradale, altre – attraverso percorsi anche se in una prima fase differenziati tra le diverse sigle sindacali, non per questo in conflittualità strategica tra le medesime – sono in fase di valutazione altresì per la viabilità ordinaria.

6) In finale di articolo – proviamo a ripeterlo con parole nostre – si dice: «*Si sono persi cinque anni di tempo per ritornare alle stesse cose: la rete, il tavolo del petrolio. Ma ora è peggio, eppure comunque si può rompere il cerchio, perché sono cambiati tutti i protagonisti [Unione Petrolifera, Governo, Antitrust....] e fra poco cambia anche il Presidente della FIGISC!*».

Bisognerebbe aggiungere che ancora molti Gestori – anche se, purtroppo, meno – sono quelli di cinque anni fa, che quelli di cinque anni fa sono ancora oggi i Presidenti delle altre Associazioni di Categoria, così come sono quelle di cinque anni fa le aziende petrolifere di oggi, e via dicendo....Nonché che la FIGISC non sarà, a partire da qualche settimana da oggi, molto diversa da quello che è il suo Dna, e che l'attuale Presidente non verrà certo relegato ad un'anonimo distacco, anzi, e tante cosette ancora....

E che su questo strano e non poco sforzato nesso di causa tra la «*rottura del cerchio*» ed il «*Presidente della FIGISC*» forse non

vale la pena di azzardare interpretazioni di sorta, dovendoci limitare a scegliere – tra due commenti che ci sono venuti in testa di primo acchito [il primo è quello del generale americano A. McAuliffe all'intimazione dei tedeschi di cedere Bastogne ed arrendersi] – quello meno *politically incorrect*. Perciò ci è rimasto quel che diceva Maurizio Ferrini a «*Quelli della notte*»: «*Non capisco, ma mi adeguo!*»



UNA RETE A CERCHIO, AL PALO GLI OBIETTIVI DI RAZIONALIZZAZIONE [Staffetta Petrolifera]

Pubblichiamo integralmente di seguito l'articolo comparso su Staffetta del 31 maggio a firma E. V.:

Il d.l. liberalizzazioni del Governo Monti, le nuove tipologie contrattuali, le battaglie sindacali, la concorrenza sempre più agguerrita degli indipendenti, i maxi sconti, l'addio di SHELL e OMV alla rete italiana, il modello grossista di ESSO, gli esuberanti di API, Q8 e ENI, i tentativi di una riappacificazione del settore. Il tutto nel quadro della crisi economica e del crollo dei consumi, in particolare nella raffinazione e nella distribuzione. Tutto questo nell'articolo che segue.

Visto dall'alto il percorso che la rete carburanti italiana ha seguito negli ultimi cinque anni appare a forma di cerchio. Molte cose sono infatti accadute: nuovi tentativi di liberalizzazioni, battaglie sindacali, indagini sui prezzi, cambi degli assetti industriali. Tutto questo per poi tornare all'obiettivo di partenza: la ristrutturazione della rete con una riduzione cospicua di punti vendita. E con la riesumazione di quel «tavolo del petrolio» avviato nel 2008 e chiuso dalle compagnie poco dopo per il timore di nuovi interventi da parte dell'Antitrust.



Ma andiamo con ordine: a gennaio 2012 il Governo Monti approva il DL liberalizzazioni che prevede anche una serie di norme per il settore: tra queste, le più discusse sono quella sull'allentamento del vincolo di esclusiva [di cui molti proprietari gestori avrebbero usufruito trasformandosi gioco forza in pompe bianche] e quella sulle tipologie contrattuali. In particolare, quest'ultima norma ha esacerbato ancora di più la contesa tra industria petrolifera e gestori: non riuscendo a trovare un punto di accordo, il Ministero infatti ha messo a punto – ancora in bozza – tre nuove tipologie contrattuali [l'affitto d'azienda, il contratto di *franchising* e quello di commissione].

Dopo di che molte compagnie hanno colto l'occasione per proporre nuovi contratti che secondo FAIB, FEGICA e FIGISC di fatto degradano il gestore a semplice «guardiano»

del punto vendita e fanno sì che le aziende premano sempre più direttamente sulle singole gestioni. Di qui la richiesta insistente al MSE delle tre sigle sindacali di un «urgente» avvio della mediazione delle vertenze collettive. Richiesta al momento ancora inevasa.

Dal canto loro, compagnie e retisti si difendono dicendo che i rapporti si sono inaspriti molto prima, ossia dopo la presentazione, a marzo 2011, del ddl targato FAIB e FEGICA «*Libera la benzina!*»: un ddl definito dai più irrealistico e provocatorio, che avrebbe portato l'industria a chiudersi al dialogo e ad indurirsi di fronte alle richieste dei gestori. Un ddl sottoscritto anche da alcuni marchi della GDO, portando ad un'alleanza spuria probabilmente con il solo scopo di mettere sotto pressione le compagnie.

Compagnie che effettivamente sono già molto sotto pressione: non si placa la crisi economica e in particolare della raffinazione [che ha portato nel frattempo alla chiusura degli impianti TAMOIL di Cremona e TOTALERG di Roma e alla fermata temporanea delle raffinerie ENI di Marghera e Gela e API di Falconara], i consumi calano ogni giorno di più, la rete è considerata sempre meno redditizia, la concorrenza di GDO e *no logo* è sempre più agguerrita.

Per attirare clienti, dal 2008, sulla scia dell'*Iperself* di ENI, le compagnie iniziano il contrattacco a suon di sconti, definiti su queste colonne «*sconti sulla fiducia*» visto che non è indicato da quale base si debba calcolare la promozione. Situazione che degenera quando ENI lancia, nell'agosto scorso, la campagna estiva «*Riparti con Eni*», con cui la società offre benzina e gasolio a prezzi ancora più scontati nei fine settimana, in modalità *iperself*. Una strategia commerciale difficile da sostenere per tutto il settore: i gestori temono una sempre maggiore automatizzazione, i retisti e le compagnie concorrenti sono costrette a vendere sottocosto senza riuscire a stare al passo.

Anche ENI stessa, finita la campagna «*Riparti con Eni*», non solo ha perso i clienti che aveva attratto grazie alle vendite sottocosto, ma ha addirittura visto ridursi la propria fetta di mercato. Nonostante l'Antitrust, nelle conclusioni della sua indagine su pompe bianche e GDO avviata nel marzo del 2011, avesse detto che ENI ed Esso sarebbero usciti «*vincitori*» da questa guerra a colpi di sconti e che solo le altre compagnie poco presenti, se non del tutto assenti, nella raffinazione e nella logistica avrebbero perso quote di mercato.

Sta di fatto che una società del calibro di SHELL ha annunciato di recente l'abbandono della rete italiana senza neanche aver trovato il compratore. Un annuncio che fa seguito al «*modello grossista*» [che mira a salvaguardare il marchio ed a cedere la proprietà degli impianti] messo a punto a inizio 2010 da Esso, che per molti osservatori è l'avvisaglia di un disimpegno della compagnia in Italia. E che fa seguito all'uscita nel 2009 anche di OMV dalla distribuzione italiana, alla cessione di una parte di SARAS ai russi della ROSNEFT e alla messa in mobilità o la cassa integrazione di parte di lavoratori del gruppo API, della KUPIT e di ENI.



Il risultato generale è quindi drammatico: le compagnie sono sempre più restie a investire sugli impianti e sulla formazione dei

gestori, non riescono a governare la crisi del settore e non hanno una visione lungimirante; i retisti continuano ad aprire impianti, che sono già troppi, facendo calare ancora di più l'erogato medio; i gestori sono sempre più esausti e sul piede di guerra; la GDO continua a denunciare che in Italia non riesce ad espandersi per i troppi vincoli burocratici; i consumatori rimangono altamente insoddisfatti per i prezzi sempre troppo alti [anche perché nel frattempo è aumentato il peso fiscale per reperire risorse]; la stampa continua ad avere nel mirino i petrolieri. Anche sulle autostrade la situazione è estremamente difficile: calano sempre di più traffico ed erogati.

Insomma, nessuno è contento e, a quanto pare, tutti ci rimettono.

Dal canto loro, i gestori oltre ad essere coloro che più subiscono le ripercussioni negative della situazione, sono divisi più che mai: abbiamo così due strategie sindacali diverse tra loro, a volte opposte, con FIGISC da una parte [più buonista] e FAIB e FEGICA dall'altra [più agguerrite] che a dicembre 2010 si sono unite sotto il «*Coordinamento nazionale Unitario*».

Insomma, il settore è sempre più disgregato.

Arriva a questo punto il colpo di coda da parte degli operatori: gestori, compagnie e retisti ci riprovano e programmano un incontro per cercare di riappacificare il settore e ricominciare quel dialogare interrotto nel 2008. Tutti d'accordo ancora una volta sulla necessità di razionalizzare la rete riducendo i punti vendita; il problema, ancora una volta, è però mettersi d'accordo sulle modalità: i costi di chiusura e bonifica degli impianti per compagnie e retisti sono troppo alti; i gestori capiscono la necessità di ridurre gli impianti ma a livello sindacale è difficile accettare «*sacrifici umani*»; i punti vendita di retisti, GDO e *no logo* continuano a proliferare.

Non aiuta poi l'atteggiamento sindacale: pochi giorni dopo aver invocato una «*larga*

intesa», già ci sono le prime fughe in avanti: FAIB, FEGICA e FIGISC si muovono da soli e inviano una lettera al Ministro Zanonato in cui sollecitano un incontro per presentargli un piano programmato di chiusure, accompagnato da una moratoria per nuovi impianti. Su una «riappacificazione» del settore pende anche ancora, come una spada di Damocle, la «class action» contro le compagnie petrolifere messa a punto dalla FEGICA e la diffida giudiziaria di tutte le sigle sindacali relativa alla vertenza autostrade.

Insomma, dopo mille vicissitudini e tentativi di cambiamento, la situazione è quella di cinque anni fa ma aggravata dal fatto che ora è effettivamente iniziato il tanto temuto disimpegno delle compagnie. Ora sono però cambiati gli attori: c'è un nuovo presidente dell'Unione Petrolifera e dell'Antitrust. È subentrato un altro Governo con un nuovo Ministro dello Sviluppo economico. A breve cambierà anche il presidente della FIGISC.

Cambiamenti che potrebbero aiutare a rompere il cerchio.

ASSOPETROLI SU ULTERIORI LIBERALIZZAZIONI E SULLA RAZIONALIZZAZIONE RETE

ASSOPETROLI-ASSOENERGIA, nella persona del suo Presidente Nazionale, Franco FERRARI AGGRADI, ha preso recentemente più volte posizione in merito allo stato della discussione sul settore carburanti.

Commentando una decina di giorni fa la dichiarazione, resa dal Ministro Flavio ZANONATO all'Assemblea Nazionale di Confindustria [*«Gli interventi sulle liberalizzazioni dovranno essere ampliati ad alcuni settori chiave, in modo da generare effetti positivi estesi all'intero sistema produttivo.....sul settore della distribuzione dei carburanti, che vede ancora restrizioni anticoncorrenziali contrastanti con il diritto europeo e che mantengono elevato il prezzo dei carburanti, anche a prescindere dal costo della*

materia prima»], Ferrari Aggradi ha evidenziato con una nota di Assopetroli che *«Ogni ulteriore azione tesa ad incidere su settori già liberalizzati come quello della distribuzione dei carburanti oltre ad essere inutile non fa altro che impedire alle misure precedentemente varate di dispiegare i loro effetti»*, aggiungendo che *«Il settore della distribuzione dei carburanti, che è bene ricordarlo <pesa> al lordo degli sconti solo per l'8% sul prezzo finale del carburante, ha subito negli ultimi 10 anni almeno cinque riforme che hanno reso impossibile qualsiasi programmazione e hanno ridotto il comparto ad uno stato di default che è, peraltro, già percepibile. Il settore, nel solo 2012, ha perso l'11% dei volumi che sommati a quelli dell'ultimo triennio hanno di fatto cancellato nove miliardi di litri, minando la tenuta del comparto. In questo quadro parlare ancora di liberalizzazione fa presagire il disastro. Sarebbe opportuno che il Governo cominciasse ad occuparsi seriamente del 60% tra accise e tasse che gravano come un macigno sui carburanti o sull'attendibilità dei <benchmark> che determinano il valore della materia prima che incide per il restante 32%»*.



Per Assopetroli *«il Governo ha, prima di tutto, il dovere di defiscalizzare il costo dei carburanti perché questa è la sola misura capace di incidere positivamente sul costo finale e, dando nel contempo alle imprese*

del settore una stabilità normativa di lunga durata assolutamente necessaria al settore per ritrovare un nuovo equilibrio, attuare quegli interventi già previsti oltre a ragionare in termini di razionalizzazione della rete di distribuzione. Proprio su questo tema chiediamo al ministro Zanonato di aprire urgentemente un tavolo di confronto con gli operatori del settore, evitando lo stratificarsi di nuove regole liberalizzatrici per lo più legate al susseguirsi di brevi stagioni politiche dai danni duraturi».

«Si tratta» – scrive il Presidente Ferrari Aggradi al Ministro in una nota avente al centro proprio la questione ristrutturazione – *«di un percorso difficile ma necessario, che, visto l'impatto sociale, è auspicabile preveda anche strumenti compensativi e/o di incentivazione per una sua graduale attuazione, approfondendo anche lo studio sulla possibilità di un periodo transitorio di moratoria o contenimento all'apertura di nuovi impianti e su un indispensabile intervento di semplificazioni e facilitazioni normative sul delicato tema delle bonifiche dei suoli che, in molti casi, costituiscono il più serio ostacolo alle chiusure».*

UNA STIMA SUGLI EROGATI MEDI PER MARCHIO DEGLI IMPIANTI DELLA RETE «COLORATA»

Quanto vale mediamente in termini di erogato un impianto di rete stradale italiana di qualsivoglia marchio della così detta rete «colorata», ossia un impianto che non è un *no-logo*, né un impianto della Grande Distribuzione né un impianto della rete autostradale?

Abbiamo azzardato una stima in base sia al valore complessivo delle vendite sulla rete «colorata», che alle quote di mercato rete indicate dai marchi nazionali, che, infine, al numero di impianti di ciascun marchio [in proprietà o in regime di convenzionamento].

La sconsolante stima – relativa al biennio 2011 e 2012 – è così riassumibile:

EROGATO MEDIO IMPIANTO STRADALE RETE COLORATA – MILIONI DI LITRI/ANNO

MARCHI	2011	2012
API-IP	0,734	0,664
ENI	1,934	1,750
ESSO	1,649	1,493
KUPIT	1,183	1,070
SHELL	1,812	1,639
TAMOIL	1,215	1,098
TOTALERG	1,075	0,972
MEDIA	1,344	1,216

Nessuno dei valori calcolati si avvicina a quelli riscontrati per i maggiori Paesi dell'Unione Europea che, per dimensione demografica e territoriale, possono essere posti a confronto con l'Italia [si noti che il dato di 1,419 milioni litri/impianto comprende TUTTI gli impianti italiani, compresi autostradali, *no-logo*, GDO], come si evince dalla successiva tavola:

EROGATO MEDIO IMPIANTO NEL 2011 [MILIONI DI LITRI]

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

Ma nessuno dei valori calcolati appare in linea neppure rispetto a quello che viene stimato l'erogato medio ormai raggiunto nel 2012 da un impianto *no-logo*, pari a circa 2,2 milioni di litri, quale comunemente si trova nella viabilità ordinaria, per non parlare dei volumi medi degli impianti presso i centri commerciali che si posizionano tra i 12 ed i 15 milioni di litri mediamente. Di cos'altro c'è bisogno prima di mettere mano con la massima velocità possibile alla razionalizzazione della rete?