

N. 31/2013 - 22.07.2013

Nota informativa a cura della Segreteria Nazionale

Piazza G. G. Belli, 2 - 00153 Roma

Presidenti Nazionali: FIGISC: MAURIZIO MICHELI - 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 31

**IL GOVERNO COMINCI AD
OCCUPARSI DI QUESTO
SETTORE PER COSE SERIE:
TASSE, RISTRUTTURAZIONE
E CONTRATTI DEI GESTORI**

[pagina 1]

**POLEMICHE SUI PREZZI:
SI GUARDI A QUEL CHE È
SUCCESSO IN EUROPA**

[pagina 4]

**LE POMPE BIANCHE
SFONDANO IL 20 % DELLA
QUOTA DI MERCATO**

[pagina 5]

**TAR REGIONE LOMBARDIA
SPINGE GLI IMPIANTI
GHOST SUL TERRITORIO**

[pagina 7]

**IL GOVERNO COMINCI AD
OCCUPARSI DI QUESTO
SETTORE PER COSE SERIE:
TASSE, RISTRUTTURAZIONE
E CONTRATTI DEI GESTORI**

Il Governo - o, meglio, il Ministero che si occupa del nostro settore - non trova il tempo né la voglia di occuparsi dello sciopero dei Gestori autostradali [in via surrogatoria se n'è dovuta occupare la Commissione di garanzia per l'esercizio dello sciopero, che ha trovato quella apertura di credito delle Organizzazioni di categoria che il Governo non si è meritato], ma per una settimana insegue le farfalle delle polemiche sui prezzi dei carburanti, ora alimentandole, ora smentendole - a seconda di chi ne parlava -, infine ricorrendo alla solita chiamata alla sbarra dell'industria petrolifera, una sceneggiata preferiale che si ripete da vent'anni.

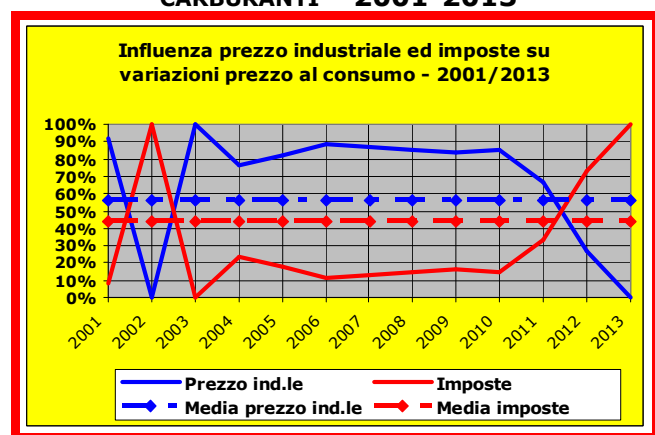
Che parlare - non importa se a ragione o no - di prezzi sia più facile ed abbia sicuramente un maggiore *appeal* mediatico rispetto a cercare di occuparsi dei problemi concreti di questo settore non è una novità: è stato così per molti governi, che siano tecnici o politici, e, tra questi ultimi, che siano «*partisan*» o «*bypartisan*» poco cambia.

Eppure è ora che il Governo cominci ad occuparsi di questo settore per cose serie - piuttosto che per le ricorrenti sparate mediatiche sui prezzi che, dopo la puzza

di bruciato, lasciano puntualmente il tempo che trovano -, come, ad esempio, LE IMPOSTE CHE SOFFOCANO I CONSUMI, LA RISTRUTTURAZIONE REALE DELLA RETE, lo stato dei rapporti interni, o, in parole più dirette, LE RELAZIONI CONTRATTUALI TRA INDUSTRIA PETROLIFERA E GESTORI.

Le imposte sui carburanti sono uno dei due fattori che hanno fatto crescere i prezzi mediamente del 75 % nell'ultimo quindicennio, l'altro è il prezzo industriale [il costo dei prodotti finiti e quello della distribuzione]. DAL 2000 AD OGGI - a prezzi medi tra benzina e gasolio, calcolati in base al *mix* dei consumi e su base annua] - I PREZZI AL CONSUMO SONO AUMENTATI DI 77 CENT/LITRO, E DI QUESTI 43 CENT/LITRO SONO DOVUTI ALL'AUMENTO DEL PREZZO INDUSTRIALE [cui contribuiscono le quotazioni del greggio, il valore del cambio euro/dollaro, le quotazioni dei prodotti raffinati, il costo di logistica e distribuzione], 34 CENT/LITRO ALL'AUMENTO DELLE IMPOSTE. Insomma, la causa degli aumenti del prezzo è da addebitarsi almeno per poco meno di metà - il 44,2 % - alle imposte.

COSA HA FATTO AUMENTARE IL PREZZO MEDIO DEI CARBURANTI - 2001-2013



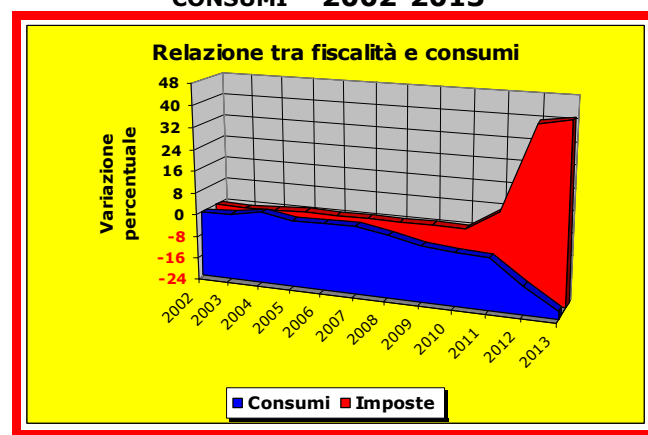
Ma SE SI PRENDONO IN ESAME GLI ULTIMI CINQUE ANNI [2008-2013] e non più quindici, la cosa cambia completamente: I PREZZI AL CONSUMO SONO AUMENTATI DI 40 CENT/LITRO, E DI QUESTI 26 CENT/LITRO SONO DOVUTI ALL'AUMENTO DELLE IMPOSTE E 14 CENT/LITRO ALL'AUMENTO DEL PREZZO INDUSTRIALE.

In altre parole, PER GLI ULTIMI CINQUE ANNI LA RESPONSABILITÀ DELL'AUMENTO DEL PREZZO AL CONSUMO RICADE PER DUE TERZI [65,5 %] SULLE IMPOSTE E PER UN TERZO [34,5 %] SUL PREZZO INDUSTRIALE.

Qualunque affermazione sui prezzi da parte di esponenti di un Governo che abbia esso stesso aumentato le imposte sui carburanti o le abbia mantenute elevate ancorché ereditate dai predecessori non può credibilmente prescindere da tale consapevolezza: in Italia si fa *bancomat* con le accise e questo fatto solo negli ultimi cinque anni ha contribuito per due terzi all'aumento dei prezzi. Tant'è che DI PREZZI I GOVERNI CHE SI SONO ALTERNATI NEGLI ULTIMI ANNI AVREBBERO DOVUTO SEMPLICEMENTE TACERE, VISTA LA NON LIEVE RESPONSABILITÀ IN TALE FACCENDA!

Come è fin troppo chiaro, l'escursione delle imposte sta facendo crollare i consumi e, per il noto «*effetto Laffer*» [ma è meglio parlare del cane che si morde la coda], sta erodendo alla lunga anche il gettito fiscale preventivato.

L'AUMENTO DELLE IMPOSTE ED IL CALO DEI CONSUMI - 2002-2013

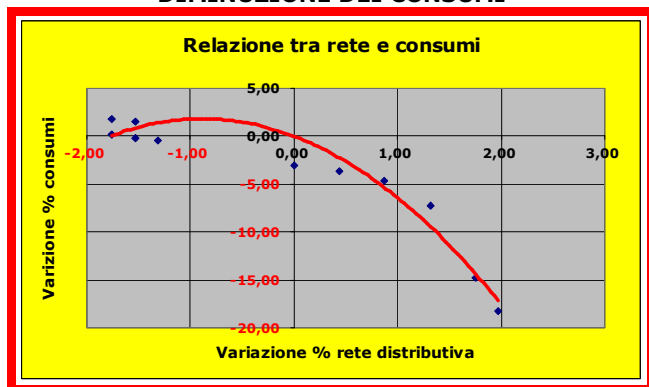


È ora, questo sì, che il Governo rimetta mano al sistema della fiscalità sui carburanti, ponendo gradualmente riparo al disastro che per frettolose e rozze manovre di cassa si è fatto nel recente passato, contribuendo al rilancio dei consumi ed alla stabilizzazione dei prezzi e del gettito.

Questo è l'unico modo serio in cui si possa parlare di prezzi!

È ora che si metta mano ad una ristrutturazione in UNA RETE CHE – per responsabilità di liberalizzazioni reiterate e del tutto astratte da ogni analisi sulla realtà del settore –, NON BASTANDO SI SIA CONTRADDISTINTA STORICAMENTE PER ESSERE LA PIÙ SOVRADIMENSIONATA E POLVERIZZATA D'EUROPA, NEGLI ULTIMI ANNI PARADOSSALMENTE HA CONTINUATO A CRESCERE NONOSTANTE IL DECLINO DEI CONSUMI, una autentica pazzia che sta condannando progressivamente alla marginalizzazione una frazione via via crescente degli impianti.

RELAZIONE TRA CRESCITA DELLA RETE E DIMINUIZIONE DEI CONSUMI



Dal 2003 al 2013 la rete è cresciuta numericamente del 2 %, mentre le vendite sono diminuite del 18,3 %, gli erogati per impianto sono crollati a livelli estremamente critici rispetto alla soglia minima di giustificazione economica dell'impresa di gestione, una situazione quanto di più lontano possa esistere dalle reti europee.

A tale stato palesemente fallimentare l'unica risposta che è stata individuata è quella, in gradazioni progressive, della selfizzazione/automazione/«ghostizzazione».

Per le Aziende questo percorso significa prendere con una fava tre piccioni: non investire onerosamente in tempi di margini stracciati sulla rete, abbassare il prezzo, ridurre il costo del Gestore [chi non ricorda l'«*algoritmo*» di Grossi (ENI), secondo cui se il margine del benzinaio è 4 cent/litro per il

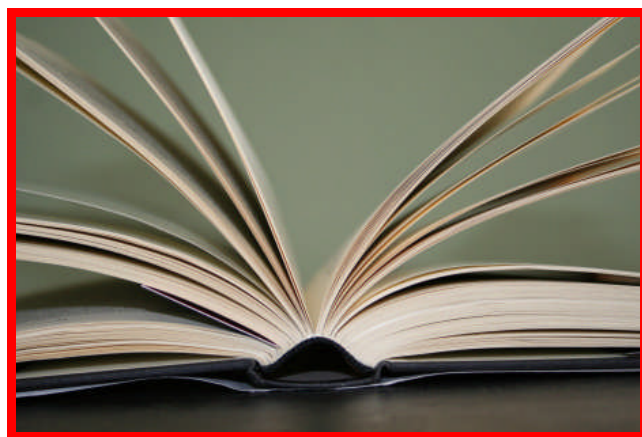
servito, se si spinge la selfizzazione al 70 % dell'impianto alla fine il costo gestore per milione di litri sarà solo di 12mila euro?].

Per i Governi o per la politica disattenta, le varie declinazioni «*self/ghost*» sono solo il miraggio di una possibile scorciatoia per diminuire i prezzi continuando senza batter ciglio a fare *bancomat* sulle accise.

Quanto poi all'attenzione sui rapporti interni al settore, vi è una così lunga esperienza di mediazioni non svolte, di protocolli non onorati, di situazioni sottovallutate e snobbate che non vale la pena di elencare. Da ultimo, il dimenticatoio in cui è stata lasciata la questione dei nuovi contratti previsti dalla liberalizzazione di Monti.

Se su questi punti – che, in dipendenza di questo o quel fattore, stanno mandando il settore allo sfascio, stanno facendo fallire i Gestori, erodono il potere di acquisto delle famiglie e deprimono i consumi avvitando ancor più la crisi in se stessa – i Governi [usiamo il plurale per evitare i fraintendimenti e far capire che esiste, purtroppo, continuità di comportamenti] ci mettessero almeno una piccola frazione di quella attenzione che così spesso spendono invece in logore pantomime sui prezzi, sarebbe già qualcosa.

Insomma, anche qui, è ora di voltar pagina e «*fare*», ma davvero.



POLEMICHE SUI PREZZI: SI GUARDI A QUEL CHE È SUCCESSO IN EUROPA

Come sempre da anni, si rinnovano gli scialbi rituali d'estate sui prezzi dei carburanti: lunedì 15 luglio il Ministro **Flavio ZANONATO** richiama le Compagnie dopo i rialzi delle due settimane antecedenti, ma «*Mister Prezzi*», **Gianfrancesco VECCHIO** avverte di andarci cauti a suscitare degli ingiustificati allarmi-smi; martedì 16 [complice la strana indeterminazione delle deleghe di via Molise: chi fa cosa? non si è ancora capito!] il Sottosegretario allo sviluppo economico **Claudio DE VINCENTI** getta di nuovo benzina sul fuoco e annuncia la convocazione dei petrolieri, mentre il Sottosegretario **Simona VICARI** tende a sdrammatizzare; infine il Ministro mercoledì 17 luglio precetta le Compagnie per il 25 luglio.

Mentre si svolgeva questa «*tempesta nella tazzina*», nella scorsa settimana i prezzi sono rimasti sostanzialmente fermi, né vi sono, nell'immediato, elementi sui fondamentali di mercato internazionale che ne annuncino un rialzo.

Quel che, invece – al di là di chiacchiere e *rumors* mediatici –, si può osservare oggettivamente per le prime due settimane di luglio è che i prezzi sono aumentati in conseguenza di quanto accaduto ai fattori del mercato internazionale, i cui dati sintetici sono che:

- ✓ LE QUOTAZIONI DEL GREGGIO SONO SALITE TRA 3 E 4 EUROCENTESIMI/LITRO [il Brent nordeuropeo da 0,496 a 0,522 €, ed il WTI americano da 0,468 a 0,505];
- ✓ LA QUOTAZIONI DELLA BENZINA, PRODOTTO FINITO, SONO SALITE IN EUROPA TRA 3,5 E 4,5 EUROCENT/LITRO [da 0,552 a 0,588 € in Mediterraneo, da 0,549 a 0,594 € su Rotterdam], negli Stati Uniti ad-

dirittura di più [da 0,535 a 0,587 €/litro].

Conseguentemente, I PREZZI DELLA BENZINA NELL'EUROPA COMUNITARIA SONO SALITI MEDIAMENTE DI 2,8 CENTESIMI/LITRO [media aritmetica al netto dei Paesi in cui il prezzo è tenuto artificialmente fermo per intervento dello Stato con il sistema di prezzi «*amministrati*» o simile]. In Norvegia e negli USA, per fare altri due esempi, è aumentato di 3,0 eurocent/litro. I dati sono leggibili nella tabella che segue:

**DELTA PREZZO BENZINA TRA RILEVAZIONE
DEL 1° LUGLIO E DEL 15 LUGLIO 2013 –
EURO/LITRO**

N.	Paese	01-lug	15-lug	Delta
1	Danimarca	1,666	1,723	0,057
2	Polonia	1,258	1,305	0,047
3	Estonia	1,281	1,325	0,044
	Svezia	1,650	1,694	0,044
4	Germania	1,595	1,636	0,041
5	Ungheria	1,404	1,443	0,039
6	Belgio	1,573	1,608	0,035
7	Austria	1,395	1,427	0,032
8	Lettonia	1,330	1,361	0,031
	Romania	1,263	1,294	0,031
9	Spagna	1,421	1,451	0,030
10	Italia	1,735	1,762	0,027
	Olanda	1,728	1,755	0,027
	Portogallo	1,564	1,591	0,027
11	Lussemburgo	1,316	1,341	0,025
12	Lituania	1,325	1,348	0,023
13	Grecia	1,681	1,700	0,019
14	Cechia	1,388	1,406	0,018
	Finlandia	1,645	1,663	0,018
15	Francia	1,525	1,536	0,011
16	Bulgaria	1,296	1,300	0,004
17	Regno Un. ⁽²⁾	1,558	1,561	0,002
	Slovacchia	1,479	1,481	0,002
	MEDIA U.E.			0,028
⁽¹⁾	Cipro	1,373	1,373	0,000
⁽¹⁾	Irlanda	1,575	1,575	0,000
⁽¹⁾	Malta	1,470	1,470	0,000
⁽¹⁾	Slovenia	1,495	1,495	0,000
	Norvegia	1,913	1,943	0,030
	U.S.A.	0,708	0,739	0,030

⁽¹⁾ Prezzo in regime amministrato

⁽²⁾ Accisa diminuita di 0,8 cent/litro

L'incremento di prezzo registrato in Italia [ossia +0,027 euro/litro] nell'intervallo della prima quindicina di luglio è, a quanto pare, sia in linea con la media comunitaria degli aumenti - e non si pone tra le prime posizioni [è alla decima, infatti] -, sia con le dinamiche incrementali del mercato internazionale del greggio e del prodotto finito.

Dall'inizio alla metà di luglio non vi sono state variazioni delle imposte sulla benzina nei Paesi comunitari, con l'eccezione del Regno Unito, che registra una diminuzione dell'accisa di circa 0,7 cent /litro [0,8 con IVA].

Intanto, in Italia il peso dell'accisa sulla benzina [più l'IVA, imposta sull'imposta] è pari, calcolando anche la media ponderata della incidenza nazionale delle addizionali regionali, a 0,893 euro/litro, peggio di così rimane solo l'Olanda con 0,914 euro/litro; la media europea è di 0,651 euro/litro. Per capirci meglio, IN ITALIA L'ACCISA E LA SUA IVA SONO PIÙ ELEVATE DEL +37,2 % SULLA MEDIA COMUNITARIA. Tanto per capirci bene di cosa dovremmo realmente occuparci !



LE POMPE BIANCHE SFONDANO IL 20 % DELLA QUOTA DI MERCATO

[G.M.] Stando alle risultanze dei consumi in rete ed extrarete contabilizzate recentemente dal Ministero per il primo semestre 2013 e sulla base dei dati antecedenti, l'Ufficio Studi FIGISC ANISA stima che LA QUOTA DI MERCATO SUI CONSUMI IN RETE DEGLI IMPIANTI INDIPENDENTI ABBIA RAGGIUNTO IL 22 %, un dato che sale al 23,5 % se si considerano solo i consumi della rete ordinaria.

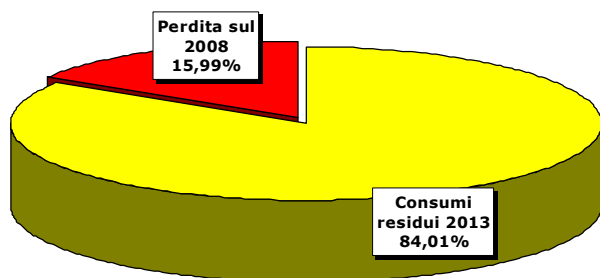
Si tratta, beninteso, solo di una stima che va soggetta a modificazioni parziali man mano che si modificano i dati dei consumi mensili, ma che costituisce un *proxy* abbastanza plausibile di come stanno andando le cose.

Il calcolo è stato effettuato sulla base delle differenze tra il 2002 ed il 2011 tra i dati dei consumi di benzina e gasolio elaborati dal Ministero e quelli dichiarati dalle Compagnie Petrolifere, nonché sull'andamento dei consumi extrarete di benzina, stimando quelli del gasolio in relazione al *mix* medio tra i due prodotti derivanti dal confronto tra numeri del Ministero e numeri delle Compagnie.

Dal 2008 al 2013 [si è ipotizzato per l'anno in corso un dato a fine esercizio sulla base della «fotografia» a giugno] la stima calcola una PERDITA DI CONSUMI COMPLESSIVI SULLA RETE PUBBLICA NELL'ORDINE DI CIRCA 5,7 MILIARDI DI LITRI, PARI AD UN -15,8 %. Ma LA RETE DI MARCHIO «COLORATA» PERDE BEN DI PIÙ: CIRCA 9,4 MILIARDI DI LITRI E BEN 28,4 PUNTI PERCENTUALI, mentre contemporaneamente GLI OPERATORI INDIPENDENTI, ossia in primo luogo i «no-logo», GUADAGNANO CIRCA 3,7 MILIARDI DI LITRI, CRESCENDO DEL 124,6 %.

CONSUMI STIMATI 2013 E CONSUMI CERTI 2008

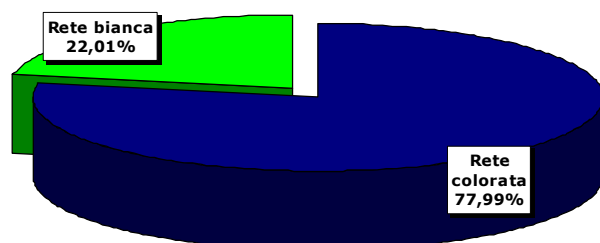
Stima consumi 2013 su 2008



Il risultato è che LE QUOTE DI MERCATO SONO OGGI RIPARTIBILI PER IL 78 % ALLA RETE «COLORATA» TRADIZIONALE E PER IL 22 % ALLA RETE DEGLI INDIPENDENTI, contro, rispettivamente, il 91,7 % e l'8,3 % nel 2008.

LE QUOTE DI MERCATO STIMATE PER IL 2013 TRA RETE «COLORATA» E RETE INDIPENDENTE

Stima 2013 quote di mercato
consumi in rete



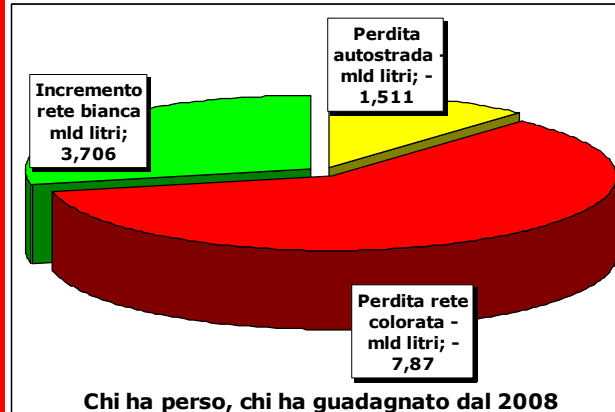
Per approfondire l'entità del fenomeno, è necessario togliere alla rete complessiva la tara della rete autostradale, un segmento che dal 2008 alla stima per il 2013 [per il quale si calcola una flessione ulteriore del 13,19 % sul 2012, anno del crollo] ha perduto oltre 1,5 miliardi di litri, pari ad un disastroso -43,80 %.

Al netto della rete autostradale, pertanto, la rete ordinaria è scesa dai 32,6 miliardi di litri di consumi nel 2008 ai 28,4 stimati per il 2013, con una per-

dita di 4,2 miliardi di litri [-12,8 %]. Nella RETE ORDINARIA, le stime di FIGISC calcolano che la rete «colorata» abbia PERSO 7,9 MILIARDI DI LITRI DAL 2008, OSSIA IL 26,6 %, a fronte dei già noti GUADAGNI DELLA RETE «BIANCA» - che in autostrada non per ora ancora presente -, OSSIA 3,7 MILIARDI DI LITRI ED UNA CRESCITA DEL 124,6 %.

Sempre IN RETE ORDINARIA, LA QUOTA DI MERCATO DELLA RETE COLORATA SAREBBE PASSATA DAL 90,9 % DEL 2008 AL 76,5 % DEL 2013, QUELLA DELLA RETE INDIPENDENTE DAL 9,1 % AL 23,5 %.

LE PERDITE DI CONSUMI IN RETE DAL 2008 AL 2013: CHI PERDE, CHI GUADAGNA



Nella tabella successiva sono indicate le vendite [consolidate e stimate] in miliardi di litri dei diversi segmenti ed assetti della rete dal 2008 al 2013.

VENDITE IN MILIARDI DI LITRI 2008-2013

Anno	RA ¹	RO-C ²	RO-B ³	RO-T ⁴
2008	3,4	29,6	3,0	32,6
2009	3,3	29,1	3,3	32,5
2010	3,2	28,4	3,8	32,2
2011	2,9	27,0	4,6	31,6
2012	2,2	23,7	5,7	29,4
2013 ⁵	1,9	21,7	6,7	28,4

¹RA = Rete autostradale

²RO-C = rete ordinaria «colorata»

³RO-B = rete ordinaria indipendente

⁴RO-T = rete ordinaria complessiva

⁵Stima per il 2013 su tendenze gen-giu

Nella tabella successiva, invece, sono indicate le quote di mercato [consolidate e stimate] distintamente per segmenti ed assetti della rete dal 2008 al 2013.

QUOTE DI MERCATO 2008-2013
TRA RETE AUTOSTRADALE ED ORDINARIA
E NELLA RETE ORDINARIA TRA RETE COLORATA
E RETE INDIPENDENTE

Anno	RA ¹	RO-T ²	RO-C ³	RO-B ⁴
2008	9,6%	90,4%	90,9%	9,1%
2009	9,3%	90,7%	89,7%	10,3%
2010	9,0%	91,0%	88,1%	11,9%
2011	8,4%	91,6%	85,5%	14,5%
2012	7,1%	92,9%	80,7%	19,3%
2013 ⁵	6,4%	93,6%	76,5%	23,5%

¹RA = Rete autostradale

²RO-T = rete ordinaria complessiva

³RO-C = rete ordinaria «colorata»

⁴RO-B = rete ordinaria indipendente

⁵Stima per il 2013 su tendenze gen-giu



TAR REGIONE LOMBARDIA
SPINGE GLI IMPIANTI
«GHOST» SUL TERRITORIO

La vicenda riguarda la trasformazione di un impianto normale in *self 24 ore ghost* in un Comune lombardo.

L'Amministrazione comunale nega l'autorizzazione alla trasformazione in base alla norma regionale che prevede che per «la trasformazione di impianto da servito in impianti di cui all'art. 82, comma 1, lettera f) (impianti self service 24h su 24h)..... l'au-

torizzazione può essere rilasciata, anche in deroga ai vincoli stabiliti dalla presente legge, esclusivamente nei Comuni appartenenti alle comunità montane e nei piccoli Comuni di cui alla L.R. n. 11/2004, a condizione che non esistano altri impianti a distanza stradale inferiore a quattro chilometri dall'impianto che si prevede di trasformare ...».

L'azienda che ha richiesto la trasformazione ricorre in giudizio presso il Tribunale Amministrativo Regionale, sostenendo che dopo la procedura di infrazione comunitaria che ha originato la legge 133/2008 [seconda liberalizzazione], le distanze minime non sono più legittime. Il Tribunale allora conviene in giudizio anche la Regione Lombardia, che ha emanato la norma.

La Regione spiega che ha notificato alla Unione Europea le motivazioni di tale specifica norma, «necessaria per salvaguardare l'occupazione dei gestori degli impianti di distribuzione carburanti, a maggior ragione nell'attuale periodo di crisi economica con ricadute negative anche nel settore dei servizi», norma «proporzionale all'obiettivo perseguito in quanto comunque ammette il servizio non assistito nelle zone svantaggiate del territorio ...».

Il Comune, a sua volta, sostiene che «la disposizione intende tutelare il bacino di utenza che risulterebbe assai svantaggiato da una totale selfizzazione prepay degli impianti, ossia in particolare disabili, soggetti anziani o, più in generale, tutte le persone che, anche solo per comodità, privilegiano rifornirsi presso l'impianto di distribuzione carburanti collocato nelle vicinanze, facendosi assistere dal relativo personale durante l'orario di apertura».

A queste sensate motivazioni cosa risponde il Tribunale Amministrativo Regionale della Lombardia, sezione staccata di Brescia?

Rigetta, in primo luogo, la motivazione invocata dalla Regione Lombardia: «Detta giustificazione non appare al Collegio con-

vincente, dato che le considerazioni di natura economica non sono sussumibili tra i motivi imperativi di interesse generale idonei a giustificare la limitazione di una libertà fondamentale garantita dal Trattato. Se il sostegno all'occupazione assume rilevanza fondamentale nelle politiche dei paesi membri dell'UE, detta finalità non può estrinsecarsi in indebite restrizioni al pieno sviluppo della concorrenza, con la precostituzione di una nicchia di mercato per gli operatori esistenti: il disegno che mira a favorire (o quanto meno a sostenere) le attività già avviate realizza uno squilibrio nell'andamento delle dinamiche economiche, che rischia di perpetuare disfunzionalità e marginalizzare iniziative imprenditoriali utili per la collettività. Si richiama al riguardo il parere espresso dal Presidente dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato Prof. Giovanni Pitruzzella nel corso dell'audizione del 4 aprile 2012 alla X^a Commissione del Senato».

E respinge anche le motivazioni del Comune: «Detta finalità appare in astratto idonea a supportare la previsione di garantire, in piccole realtà, un servizio di pubblica utilità completo, sicuro e capace di assicurare un "comfort minimo" ai cittadini. Si concorda con l'obiezione per cui questa qualità verrebbe sicuramente meno laddove ciascun impianto del centro urbano funzionasse in modalità self-service prepagato 24h su 24h. Tale eventualità, però, è stata smentita dall'attestazione resa dalla difesa comunale nel corso dell'udienza pubblica di discussione della causa, dal momento che risultano presenti – lungo arterie non lontane ad una distanza variabile tra 1,9 km e 2,3 km. – altri 3 distributori di carburante che contemplan la presenza del gestore: ne deriva che l'utenza "debole" può senza sforzi eccessivi raggiungere detti impianti (uno dei quali ubicato proprio nel Comune di) per rifornirsi in comodità e sicurezza».

Il TAR lombardo censura, inoltre, la norma regionale che prevede il ghost solo nelle aree montane ed a condizione che non esistano altri impianti nel raggio di quattro

chilometri: «Estranea alla finalità di sicurezza stradale, di tutela ambientale e della salute risulta la previsione limitativa di cui si discorre. Siamo, infatti, di fronte a un impianto funzionante, ubicato nel territorio in una determinata posizione, e destinato semplicemente a subire una modifica. Gli indicati scopi sottesi alle distanze minime potrebbero essere raggiunti con adeguate prescrizioni tecniche – capaci di assicurare adeguati standard minimi di sicurezza – e con il potenziamento dei controlli "a valle". Sotto altro punto di vista, l'ostacolo alla trasformazione di un impianto esistente – contrariamente a quanto opina la difesa comunale – lede ugualmente la libertà di stabilimento poiché se è vero che l'operatore è già insediato sul territorio, gli viene impedito di armonizzare la propria strategia imprenditoriale – elaborata con considerazioni economiche e vagliando le opportunità di investimento – alle variabili di mercato, con una restrizione incomprensibile della piena espansione della libertà economica, che si traduce anche nel mantenimento dell'attività sul territorio a condizioni e secondo modalità maggiormente convenienti».

Mentre Unione Europea ed Antitrust spingono sempre più energicamente per la generalizzazione del ghost anche nelle aree abitate, a livello territoriale la «Giustizia» Amministrativa sta già esercitandosi al tiro al piccione.

