

N. 28/2014 – 09.06.2014

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 10 pagine

SOMMARIO DEL NUMERO 28

**BASTA ALIBI E DELEGHE,
IL GOVERNO PRENDA IN MANO
DIRETTAMENTE LA SITUAZIONE
DEL SETTORE**
di Maurizio MICHELI
[pagina 1]

**IL MINISTERO HA CONVOCATO
PER OGGI FAIB, FEGICA E
FIGISC/ANISA**
[pagina 4]

**SENTENZA DI MASSA: PIÙ CHE
IL TRAGUARDO, UN COMPLESSO
PUNTO DI PARTENZA**
[pagina 4]

**BLOCCO RAFFINERIA TARANTO:
GESTORI ENI SENZA PRODOTTO
A RISCHIO *DEFAULT***
[pagina 8]

**SENTENZA TAR LAZIO:
TABACCHI NEI DISTRIBUTORI,
NESSUNA LIBERALIZZAZIONE**
[pagina _]

**BASTA ALIBI E DELEGHE,
IL GOVERNO PRENDA IN MANO
DIRETTAMENTE LA SITUAZIONE
DEL SETTORE**
di Maurizio MICHELI

Allo sciopero proclamato dalle Organizzazioni di Categoria dei gestori il giorno 4 giugno a metà mattina, ha fatto seguito, con ottimo tempismo, la convocazione da parte del Ministero nel tardo pomeriggio del giorno 5. E dunque oggi le rappresentanze dei gestori incontrano la rappresentanza del Governo.

Se la convocazione è finalizzata semplicemente a scongiurare una giornata di chiusura generale degli impianti, sarà meglio dire subito che questo sciopero sarà mantenuto, perché le ragioni per cui è stato indetto sono quelle fondamentali per cui la Categoria sta morendo: la discriminazione dei prezzi attraverso cui le compagnie petrolifere sviano clientela ed erogato dagli impianti dei propri gestori condannandoli a fallire, in abbinamento con la progressiva automazione della rete, la «ghostizzazione», con cui si intende soppiantare il gestore dopo averlo volutamente rovinato.

La vertenza aperta dai gestori oggi non è, dunque – per memoria al Governo – riconducibile a questioni particolari o marginali [anche se in questo settore nulla è mai stato purtroppo marginale], ma è una vera e propria ultima frontiera [e, dunque,

per la posta in gioco che comporta, non potrà che continuare ben oltre le iniziative attualmente assunte e ben più a lungo] che oppone i gestori alle compagnie petrolifere e che non può essere mediata «a fichi secchi», in sostanza a generici impegni di parole che non producono poi un solo fatto, nessun risultato reale per invertire la rotta.



Perciò il Governo e la politica debbono assumere direttamente e senza alibi o deleghe a terzi la questione di porre ordine in un settore che da anni procede solo in direzione di una feroce deriva verso qualunque assenza di regole e la distruzione del valore dell'impresa e della risorsa umana che la sostiene.

Non è una battaglia «corporativa» che la Categoria sta conducendo, né un tentativo connotato di assistenzialismo per salvare una nicchia di operatori del sistema distributivo dalle evoluzioni/involuzioni del sistema, bensì per difendere il diritto e la possibilità di lavorare per decine di migliaia di imprese e per i loro addetti, in una logica di regole minime per competere che rimane comunque – a meno che qualcuno non ci dica che non è più così – uno dei diritti garantiti nell'ordinamento costituzionale della nostra repubblica.

Le responsabilità dello Stato in questo settore sono tante e fondamentali: lo Stato è il maggior socio percettore del prezzo dei carburanti, lo Stato è ancora l'azionista di riferimento del *market leader*, lo Stato continua a servirsi di questo settore come *bancomat* per ogni copertura di spesa, con ciò influenzando sul prezzo e sul mercato. Responsabilità tali che non possono consentirgli in alcun modo l'atteggiamento pilatesco di «lavarsi le mani» di quanto accade nel sistema, continuando però a portare a casa i risultati che questo sistema produce e che sono gli unici che allo Stato interessano.

Né lo Stato – quindi i Governi – possono continuare a delegare ad altre istituzioni la *governance* del settore oppure a scaricare su altre istanze l'onere di porre rimedio alle sue storture oppure, infine, a lasciare alla brutalità del «mercato» dei più forti di far decantare i problemi o risolverli con le ricette della distruzione della rete e della «macelleria sociale».

Non è possibile, per essere più dettagliati, che la politica del settore sia delegata nelle sue scelte fondamentali – sia generali che particolari – alle Authority, le cui soluzioni impediranno che la rete sia realmente ristrutturata [senza una moratoria vi saranno solo contenziosi e gli impianti in eccedenza non saranno mai chiusi], le cui interferenze giungono persino a «picconare» le poche e superstiti tutele della contrattazione collettiva nel settore.

Non è accettabile che per accorgersi che non esiste un minimo equilibrio contrattuale tra gestori e compagnie sia la giustizia a doversi pronunciare e ristabilire qualche sporadico e singolo diritto, a fronte di un fragoroso silenzio di chi dovrebbe tutelare anche la piccola impresa di fronte agli abusi di dipendenza economica.

Non vi sono alibi di fronte al fatto che, a distanza di due anni e mezzo dalla norma sui nuovi contratti, nulla ne sia conseguito [ad eccezione dell'accordo con i retisti sui contratti di commissione] per effetto del

gioco di interdizione delle società petrolifere – evidentemente contrarie a qualunque discussione sui concetti di equità e possibilità di competizione contenuti in quelle norme – senza che alcuna sollecitazione o sanzione sia intervenuta da parte del Governo verso la controparte che sta eludendo la legge, né vi sono scuse che tengano rispetto al nodo irrisolto [e ormai sepolto?] della ristrutturazione della rete.

Su tutto questo il Governo si assuma le sue responsabilità, che non si limitano a tentare di scongiurare uno sciopero che può essere mediaticamente «fastidioso», né di tentare generiche ed astratte «mediazioni o raffreddamenti» della vertenza, ma che comportano un determinato e difficile «fare».

Premesso ciò, questo è uno sciopero contro le compagnie petrolifere – e sul diritto di sciopero aggiungiamo che esso è condizionato da una miriade di lacci e laccioli che ne limitano l'esercizio proprio da parte di una categoria che ogni giorno viene conculcata al di fuori di ogni norma e nel più totale silenzio -.

Il cuore della comunicazione che vogliamo trasmettere a suo sostegno è la discriminazione dei prezzi che uccide la Categoria portandogli via clienti, erogati e margini, mentre a prezzi stracciati di decine di centesimi vengono riforniti dalle medesime compagnie petrolifere gli impianti «no logo» e quelli della grande distribuzione, i «ghost colorati» delle compagnie o gli impianti condotti da società di gestione appartenenti alle medesime compagnie, senza che tale divario abbia alcuna – totale od anche solo parziale che sia – giustificazione di natura economica.

Il nocciolo del problema rimanda proprio a quegli strumenti contrattuali [vecchi e nuovi] su cui da due anni le aziende petrolifere esercitano il più totale boicottaggio – accompagnato dal mancato rinnovo degli accordi, dallo svuotamento e pervertimento dei contratti e degli accordi vigenti, dal difendersi dei contratti, illegittimi, di guardia-

nà e similari -, e su cui si registra l'inerzia dei Governi.

Rimanda alle tipologie contrattuali nuove e diverse da quella tradizionale, che comportano diversi gradi di assunzione di rischi e di posizionamento nella filiera [il contratto di commissione non pone gli stessi scopi e la stessa funzione imprenditoriale rispetto, ad esempio, all'affitto di azienda od al *franchising*], ma soprattutto e nel concreto rimanda allo squilibrio clamoroso che è venuto caratterizzando l'attuale rapporto contrattuale in conseguenza della discriminazione dei prezzi, ed in cui il vincolo di esclusiva per il gestore non può non essere controbilanciato da un vincolo a praticare prezzi di cessione da parte dello stesso fornitore [e cioè la compagnia] in maniera uniforme per il prodotto che viene venduto sulla rete sullo stesso bacino di utenza e territoriale.

Questo, tanto per cominciare, può mettere in cantiere – se intende assumersi qualche responsabilità – il Governo per dare un significato reale a qualsiasi mediazione, per riempire di contenuti leggi che altrimenti rimangono solo aria fritta, per ridare «regole» minime – e sono regole che non ci inventiamo e sulle quali, ad esempio, la magistratura comincia a pronunciarsi pur non potendo certo surrogare il legislatore – ad un mercato privo di ogni equilibrio e di ogni trasparenza, per ridare certezza e speranza ad una intera categoria di imprese.

Maurizio MICHELI
Presidente Nazionale FIGISC



IL MINISTERO HA CONVOCATO PER OGGI FAIB, FEGICA E FIGISC/ANISA

Il MINISTERO PER LO SVILUPPO ECONOMICO ha convocato per la giornata di oggi, lunedì 9 giugno, alle ore 15:00, in via Molise, FAIB CONFESERCENTI, FEGICA CISL e FIGISC/ANISA CONFCOMMERCIO a seguito della proclamazione dello sciopero nazionale generale del 18 giugno e delle iniziative di mobilitazione connesse.

Nella nota di convocazione si legge che: «*Su indicazione del Vice Ministro Prof. C. DE VINCENTI, codeste Organizzazioni nazionali di categoria dei gestori degli impianti di distribuzione dei carburanti sono convocate per l'esame delle problematiche connesse alle previsioni di sciopero della categoria per il corrente mese di giugno*».

Si ricorda che lo sciopero generale, con chiusura degli impianti sia di rete ordinaria che autostradale, è stato indetto per il 18 giugno, mentre per le giornate dal 14 al 17 giugno è prevista la chiusura delle apparecchiature *self service*, secondo programma complessivo già pubblicato su FIGISC ANISA NEWS N. 27 del 04.06.2014:

- ✓ dalle ore 7:00 del 14 giugno, alle ore 19:30 del 17 giugno, chiusura alle vendite dei self service pre-pay negli orari di apertura degli impianti, con relativo oscuramento dei prezzi «scontati» ad essi collegati e dell'insegna della compagnia;
- ✓ dalle ore 19:30 del 17 giugno, alle ore 7:00 del 19 giugno, sciopero generale nazionale degli impianti della rete ordinaria;
- ✓ dalle ore 22:00 del 17 giugno, alle ore 22:00 del 18 giugno, sciopero generale nazionale delle aree di servizio autostradali;

- ✓ 18 giugno, manifestazione nazionale di presidio dei Gestori di rete ordinaria ed autostradale a Roma;
- ✓ dalle ore 24:00 del 21 giugno, alle ore 24:00 del 28 giugno, non sarà accettato alcun mezzo di pagamento elettronico [carte di credito e di debito, *pago-bancomat*, carte petrolifere, ecc.] e saranno sospese tutte le campagne promozionali di marchio su tutta la rete ordinaria.



SENTENZA DI MASSA: PIÙ CHE IL TRAGUARDO, UN COMPLESSO PUNTO DI PARTENZA

La notizia è stata già da noi postata nelle News del sito nazionale www.figisc.it sin dal 26 maggio scorso.

Sulla discriminazione dei prezzi all'interno dello stesso marchio – aspetto che lascia indifferente ANTITRUST nel nome della concorrenzialità a tutti i costi ed a senso unico – una sentenza del Tribunale di Massa Carrara scopercchia oggi tutto uno scenario, condannando una compagnia petrolifera a reintegrare la parità del prezzo negata al gestore.

La Compagnia è la SHELL e la vertenza legale ha opposto il gestore di un impianto di rete all'azienda sulla questione del differente prezzo praticato dalla stessa ad un

vicino impianto a gestione AICO, società della stessa Shell che conduce gli impianti esclusivamente con l'associazione in partecipazione del gestore.

La decisione a sfavore di Shell è stata pronunciata per abuso di posizione dominante in ragione delle condizioni contrattuali ingiustificatamente gravose e discriminatorie.

Respingendo il reclamo a suo tempo avanzato da Shell contro una precedente ordinanza, il Tribunale di Massa Carrara ha intanto sentenziato e motivato che *«la presunta libertà del gestore di poter recedere dal contratto»* [evidentemente l'azienda aveva sostenuto che il gestore, se non è contento, può andarsene quando vuole] costituisce *«facoltà solo teorica»* ed è, per di più, una precisazione anche superflua, perché semplicemente dovuta in un contratto del genere: *«pleonastica perché affermativa di una normale facoltà di questo genere di contratti»*.

Le motivazioni del Tribunale specificano che la *«rivendicata asserita libertà di Shell Italia di determinare, nei confronti del gestore, i prezzi dei carburanti, intesa come diritto contrattuale e libertà di mercato»* è sì un diritto indiscutibile, ma anche, per contro, un diritto *«cirscritto dai limiti imposti dalla legge, uno dei quali è appunto il divieto di abuso di dipendenza economica»*, e che il *«consistente squilibrio tra i prezzi imposti al gestore e quelli fatti praticare»* all'impianto Aico *«non è giustificato da alcuna particolare e dimostrabile ragione commerciale»*.

Shell, portando acqua al suo mulino, aveva obiettato che la distanza tra gli impianti era tale da rendere indifferente la concorrenzialità dei diversi prezzi tra i due impianti: ma, smentendo la posizione aziendale su una *«presunta assenza di concorrenzialità»* tra i due impianti, il Tribunale ha opposto che la linea di difesa aziendale sullo specifico punto è *«parimenti non conferente»*, poiché tale distanza *«non è superiore ai 4 o 5 chilometri al massimo, e dunque è da ritenere minima e non certo ostativa, per un automezzo di qualunque genere, alla considerazione di scegliere di andare a ri-*

fornirsi all'impianto con il prezzo inferiore».

Ma il Tribunale di Massa, esaminando gli elementi della vertenza in discussione, ha anche svolto considerazioni più generali che toccano con mano il cuore dei rapporti tra gestori ed aziende petrolifere.

Ha infatti rilevato che il fatto che la compagnia abbia a suo vantaggio sia l'esclusiva di fornitura sia la possibilità di determinare il prezzo del gestore *«determina un evidente squilibrio nelle posizioni delle parti a favore di Shell nel senso che consente a quest'ultima di determinare pressoché unilateralmente ed arbitrariamente al gestore i prezzi di vendita dei carburanti»*, un tanto integrando *«condizioni contrattuali ingiustificatamente gravose o discriminatorie»*.



Si tratta di una sentenza *«esemplare»*, nei due diversi sensi in cui comunemente si intende questo concetto.

Ossia è, per ora, *«un esempio»* [e non ancora una generalità], dal momento che una sentenza definisce un singolo caso, un contenzioso tra due specifiche parti, e che viene per di più determinata da un singolo e specifico collegio giudicante [non si può cioè escludere che un altro collegio giudicante giunga, ad esempio, a conclusioni parzialmente od anche significativamente diverse].

Ma è anche un «*esempio*» che, per il suo valore fortemente significativo, «*dovrebbe o potrebbe*» assurgere ad indirizzo giurisprudenziale od a modello da seguire [diventare cioè «*generalità*»] per valutare le implicazioni giuridiche di precise e generalizzate prassi commerciali operanti nel settore della distribuzione dei carburanti in relazione ai rapporti tra le parti che vi sono coinvolte. E qui il «*dovrebbe*» è auspicato come una opportunità ed il «*potrebbe*» è inteso come una minaccia a seconda di quale parte del coltello si tiene in mano: una opportunità di giustizia per chi si trova la lama nel palmo ed una minaccia per chi impugna il manico.

Il diverso prezzo – dice il Tribunale di Massa – «*non è giustificato da alcuna particolare e dimostrabile ragione commerciale*» e la distanza tra impianti con un prezzo così significativamente diverso «*è da ritenere minima e non certo ostativa, per un automezzo di qualunque genere, alla considerazione di scegliere di andare a rifornirsi all'impianto con il prezzo inferiore*». Due aspetti, cioè, che sono proprio la generalità di quanto accade nel territorio sulla rete: prezzi molto diversi nello stesso marchio a distanze indifferenti per il consumatore, e l'assenza di qualunque «*fondamentale economico*» basilare [quotazione del prodotto finito, investimento per impianto, costi di logistica e di gestione, ecc.] per giustificare sbalzi troppo ampi di prezzo.

Ma procedendo sul territorio a forza di percorrere una distanza tra impianti che «*non è superiore ai 4 o 5 chilometri al massimo*», si va, pian piano, da Aosta fino a Trieste e dal Brennero fino a Reggio Calabria, passando per una infinita variazione di prezzi «*personalizzati*», «*cluster*» ed altre variabili con le quali si alterano i prezzi tra gestioni dello stesso marchio, di fatto perseguendo da parte delle compagnie – e questo è un aspetto che forse non ha un opportuno rilievo neppure nella sentenza, pur esemplare, di Massa – ai danni delle proprie stesse gestioni un vero e proprio sviamento di clientela.

Forse sarà opportuno ricordare ciò che ormai sembra preistoria [anche perché da allora si è assistito ad un incredibile imbarbarimento della situazione]: fu dall'indagine Antitrust del 2007 [la famosa indagine sul «*cartello*» dei prezzi e contro la «*eccessiva informazione*» sui prezzi che avrebbe favorito la collusione] che si originarono mostri come i prezzi personalizzati, gli *iperself* di varia intensità e colore, i *cluster*, tutte cose, si ricorda, formalmente e solennemente «*benedette*» dall'Authority e rese persino «*vincolanti*»: un esempio di come idee cervellotiche e libresche sulla astratta concorrenza abbiano dato – consapevolmente o no è meglio non indagare – via libera alle *lobby* petrolifere per inventarsi scorciatoie più che micidiali per penalizzare arbitrariamente e progressivamente dentro le proprie filiere proprio e solo l'ultimo anello della catena.



E quindi la sentenza di Massa – che ha smentito, per giunta, l'indifferenza su questi temi proprio di quelle istituzioni che dovrebbero vigilare sulle regole di concorrenza e mercato piuttosto che ergersi a sostituire in via autoreferenziale il legislatore in materia di mercato – potrà aprire un fronte di contenzioso tutto da esplorare, perché le compagnie petrolifere paventano – e forse non a torto, al netto della variabile che una sola rondine [cioè una sola sentenza] non fa ancora primavera, ma pur sempre primavera annuncia – che vi è una parte del castello di carte che rischia di crollare.

E non va sottovalutato che sarà da mettere in conto una reazione a tutti i livelli ad una sentenza che «*pesta la coda*» a chi di imporre al gestore «*condizioni contrattuali ingiustificatamente gravose ovvero discriminatorie*» ha fatto non l'eccezionalità, ma la regola comunemente applicata ed un raffinato e cinico mestiere: una reazione plausibile non solo sul fronte legale [le sentenze potrebbero anche essere rovesciate ad un diverso grado di giudizio, piuttosto che in un contesto ambientale diverso], ma, e soprattutto, sul piano dello stato dei rapporti con le controparti, sul piano dell'elusione di norme ed accordi, sul fronte di una ulteriore «*decontrattualizzazione*» ed espulsione del gestore. È bene saperlo.

E la sentenza di Massa pone ulteriori, doverose, riflessioni.

La prima è tutto sommato confortante: sopravvivono ancora norme e diritti [ed in un settore in cui sembra siano da tempo morti e sepolti!], tant'è che, dovendo andare forzatamente a trovare norme e diritti in una aula di tribunale [«*apparato di giustizia*»], infine norme e diritti si sono trovati e c'è stata, cioè, una «*giustizia*», nel senso più alto del termine che è quello del fine raggiunto e dell'equilibrio ristabilito. Ed è per questo, appunto, che esistono i tribunali.

Ma la seconda – per nulla confortante – è che il grado di imbarbarimento delle relazioni in questo settore è tale che la lunga e difficile stagione del confronto tra le rappresentanze degli interessi che vi stanno dentro sta venendo sostituita progressivamente dal contenzioso legale: bisogna sempre più andare in tribunale per comporre i contrasti veri, contrasti economici che significano vita o morte delle singole imprese e delle singole persone e che non sono affatto più le discussioni astratte che si fanno a tavolino tra opposti interessi in chiave generalista e generale.

In parole più chiare: più si allarga lo spazio degli avvocati, più si restringe lo spazio delle delegazioni che trattano. Piaccia o meno, questo è il segnale dell'incattivimento dei tempi – per di più nella peggiore crisi dai

tempi della guerra [del secolo scorso] - e bisognerà prenderne atto. E c'è altro.....

La sentenza segna un primo punto importante: essa, infatti, quanto meno interviene su uno dei nodi centrali del sistema, in quanto non giustifica – si badi, all'interno dello stesso marchio [questa era la materia del contendere] – differenze significative di prezzo nello stesso potenziale bacino di utenza sul territorio tra impianti di simile offerta di servizio, in quanto ciò «*non è giustificato da alcuna particolare e dimostrabile ragione commerciale*».

Ma, cambiando semplicemente uno ed uno solo dei fattori anzidetti, la sentenza forse non è più automaticamente applicabile.

Questa sentenza – ce ne vorranno altre evidentemente e volta per volta appropriate – non affronta [né lo poteva visti i termini dello specifico singolo contenzioso trattato] la questione della giustificazione e dimostrabilità delle ragioni commerciali delle differenze di prezzo in relazione a diverse tipologie - reali o «*forzate*» o fittizie - di servizio, in relazione alle diverse tipologie contrattuali, in relazione alle differenze del prezzo di cessione dello stesso fornitore tra gli impianti affidati in gestione e quelli di terzi.



La sentenza segna un altro punto importante laddove il giudice di Massa osserva che il fatto che il contratto di fornitura tra Shell ed il gestore preveda sia, da un lato, il vincolo di esclusiva di fornitura a favore della medesima, sia, dall'altro, consenta a

Shell di fatturare i carburanti ai gestori ai prezzi indicati di volta in volta in fattura per ogni singola fornitura, *«consente a quest'ultima di determinare pressoché unilateralmente ed arbitrariamente al gestore i prezzi di vendita dei carburanti»*: un classico caso di abuso di posizione dominante.

Fin qui nulla di nuovo, se non una autentica *«fotografia»* di quel che avviene sulla rete, ma il vero punto qualificante è rappresentato dal fatto che il giudice abbia sostenuto inequivocabilmente come l'abuso di dipendenza economica vada riconosciuto, e conseguentemente rimosso, indipendentemente dal contesto in cui è stato originato.

In altre parole – con particolare riferimento alla legge 27/2012 – le condizioni di equità nei contratti non sono un requisito che riguarda solo le nuove tipologie contrattuali [se mai ve ne saranno], ma bensì anche delle correnti tipologie contrattuali.

Beninteso, la sentenza non si spinge a dire [né lo avrebbe potuto o persino voluto] se l'elemento da rimuovere in questo eccesso di posizione dominante sia il vincolo della esclusiva, ovvero la pretesa di fissare il prezzo per ogni singola fornitura, non si avventura a definire quale sia un equilibrio corretto nel rapporto [ossia, ad esempio, se al vantaggio per la compagnia derivante dal vincolo di esclusiva di fornitura debba corrispondere il vincolo di garantire prezzi equi nello stesso canale di vendita, segmento di mercato e bacino di utenza]. Dice, semplicemente, che tutti i vantaggi non possono stare solo da una parte e tutti gli svantaggi solo dall'altra.

In entrambe le problematiche [prezzi e condizioni contrattuali], questa sentenza presenta spunti molto importanti di carattere generale e ripristina giustizia per il singolo che ha adito al contenzioso legale, ma ancora non entra nel dettaglio [né, si ripete, avrebbe potuto] nella grande maggioranza dei nodi più dolenti aperti sulla rete, che restano, pertanto e soprattutto purtroppo, ingiudicati.

Non c'è dunque – il riferimento è quasi d'obbligo nell'anniversario dei settant'anni dallo sbarco in Normandia – nessun *«D-Day»* ancora da festeggiare. Al di là delle comprensibili soggettive enfattizzazioni su questa sentenza, essa costituisce oggi, più che un traguardo finale, il primo faticoso passo di un lungo ed incertissimo percorso di ricerca di un minimo di giustizia.
[g.m.]



BLOCCO RAFFINERIA TARANTO: GESTORI ENI SENZA PRODOTTO A RISCHIO DEFAULT

«Mentre dura da più di dieci giorni il blocco dell'uscita dei prodotti dalla raffineria ENI di Taranto, i gestori del marchio, e solo i gestori del marchio, rischiano il default economico perché, senza prodotto da vendere, non sono in grado di alimentare il circuito finanziario con le banche, verso le quali sono – come tutta la categoria del resto – fortemente impegnati».

A denunciare questa intollerabile situazione è Paolo CASTELLANA, Vicepresidente nazionale della FIGISC e Presidente di FIGISC regionale Puglia, il quale mette in evidenza che, mentre per gli impianti di altre compagnie petrolifere – che pure ritiravano i prodotti dalla stessa raffineria – sono stati garantiti i rifornimenti con sufficiente regolarità ricorrendo ad altre basi di carico, ENI non rifornisce più i propri impianti della zona limitrofa [si tratta di una area che riguarda ben tre province in via pressoché generale, mentre nelle altre realtà territoriali – ritenute evidentemente

più «sicure» e praticabili in qualche modo la fornitura viene mantenuta sia pure con alcuni disagi] se non in maniera insufficiente, casuale ed a singhiozzo, non senza qualche arbitrarietà nelle precedenze che vengono date per evadere gli ordinativi.

La situazione, come è noto, si protrae sin dal 29 maggio, a seguito dello sciopero ad oltranza proclamato dagli operatori del Consorzio Logistica Trasporti e Servizi di Taranto, per protestare contro la decisione di ENI di assegnare dal primo giugno il servizio di autotrasporto dei prodotti di raffinazione a due aziende di Alessandria e Roma.

«Nonostante gli incontri tenutisi presso la locale Prefettura» precisa Castellana «non si registrano miglioramenti in una vertenza che non è certo di facile soluzione. Certamente la situazione non si può più protrarre con queste conseguenze: chi non vende non porta soldi in banca e rischia più che concretamente l'interruzione di ogni linea di credito ed il conseguente tracollo. Ciò che stride maggiormente in questa storia è che le altre compagnie hanno trovato il modo di garantire il servizio di approvvigionamento ai propri impianti rivolgendosi altrove: una doppia beffa per i gestori ENI che non solo vengono lasciati ad arrangiarsi con il cartello di "merce esaurita", ma che anche vedono sviata la propria clientela verso gli impianti di altri marchi che possono continuare la loro attività.»



«Oltre ad una situazione gravissima di disagio e danno per i gestori» precisa Paolo Castellana «ENI è inadempiente rispetto agli obblighi contrattuali, non essendo in grado di garantire la fornitura del prodotto presso i propri impianti che sono approvvigionati con il vincolo di esclusiva, un vincolo che evidentemente vale solo a senso unico quando impegna il gestore ad ogni sorta di forzature dell'azienda sui contratti, sulle condizioni economiche, sul sistematico taglieggiamento del margine e, oltre a tutto sulle discriminazioni del prezzo di cessione che penalizzano gli impianti affidati in gestione. L'azienda, in questo caso, non solo non è in grado, ma neppure si attrezza per rispettare l'unica condizione contrattuale che la vincola: rifornire di prodotto il proprio impianto».



«Stiamo scrivendo al Prefetto, che, come già accennato, abbiamo già incontrato, al Ministero dei Trasporti ed al Ministero per lo sviluppo economico, nonché all'azienda.» annuncia Castellana «A quest'ultima per diffidarla ad adempiere agli obblighi di fornitura, ai Ministeri per segnalare quanto succede nell'indotto rispetto al blocco della raffineria, al Prefetto perché – al di là delle misure da adottare per ripristinare la normalità – ci metta in condizione di lavorare, se occorre firmando un'ordinanza che ci autorizzi in considerazione della situazione eccezionale a prelevare prodotto altrove, sospendendo temporaneamente per lo stretto periodo necessario gli effetti del vincolo di esclusiva».

SENTENZA TAR LAZIO: TABACCHI NEI DISTRIBUTORI, NESSUNA LIBERALIZZAZIONE

La sentenza n. 05705/2014 del 28 maggio del Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio ha apposto un altro tassello alla ormai logora e stucchevole telenovela dell'estensione della vendita di generi di monopolio nella rete di distribuzione dei carburanti.

La sbandierata «liberalizzazione» della legge 27/2012, che avrebbe consentito la vendita dei tabacchi nei distributori è sempre stata una presa per i fondelli: appena approvata [marzo 2012], è stata subito smentita dalla legge 44/2012 [aprile 2012] ed è stata definitivamente affossata con il decreto del Ministero dell'economia e delle finanze del 21 febbraio 2013, n. 38.

A questa situazione si oppone ENI che, con ricorso n.ro 06101/2013, impugna presso il TAR del Lazio il citato DM 38/2013, sostenendo – assai correttamente – che esso è in contrasto con le norme del governo sulla liberalizzazione e prevede per le rivendite nei distributori di carburanti prescrizioni addirittura più gravose di quelle per le rivendite speciali.

Il Tribunale Amministrativo a distanza di un anno rigetta il ricorso di ENI sostenendo – si noti – che vi è una «*esigenza [di carattere generale] di operare un corretto bilanciamento di interessi tra tutela della concorrenza e tutela della salute, prevedendo [come primo principio generale per il riordino del settore] la "ottimizzazione e razionalizzazione della rete di vendita, anche attraverso l'individuazione di criteri volti a disciplinare l'ubicazione dei punti vendita, al fine di contemperare, nel rispetto della tutela della concorrenza, l'esigenza di garantire all'utenza una rete di vendita capillarmente dislocata sul territorio", con l'interesse pubblico primario della tutela della salute consistente nel prevenire e controllare ogni ipotesi di offerta di tabacco al pubblico non*

giustificata dall'effettiva domanda di tabacchi».

Contemperare salute e mercato, dunque, e, di conseguenza proprio nessuna liberalizzazione, perché siccome il fumo è dannoso ed i suoi danni sono un costo sociale, non bisogna aumentare l'offerta di fumo aprendo più rivendite di quante non siano già aperte.

Ora – messa una lapide sopra la possibilità di vendere tabacchi nei distributori – qualche parola in libertà deve pure esserci consentita.



Lo Stato si mette in tasca il 76,5 % del prezzo di un pacchetto di sigarette, la cui produzione vale di quel prezzo appena il 13,5 %, l'Agenzia dei monopoli gestisce in maniera autocratica ed onerosa [cioè fa pagare per il loro uso, oltre alle accise sui tabacchi] le autorizzazioni alle rivendite. Si può dire che ha trovato modo di gestire nettamente alla grande la bilancia costi/benefici del fumo, che è – se ancora qualcuno non lo sapesse – in regime di «*concessione pubblica*».

Quanto al fatto di contrastare il danno alla salute centellinando le botteghe dove si vende qualcosa che è dannoso alla salute, non prendiamoci in giro! Perché allora non contingentare i distributori di carburante che pure vendono prodotti che impattano sull'ambiente, perché non contingentare i supermercati dove si vendono bevande ed altri prodotti alimentari che inducono malattie metaboliche, obesità, ecc., o i bar dove si vendono alcoolici, con i relativi rischi per la salute pubblica ed i corrispondenti costi?