

LA RETE EFFICIENTE: PRIORITÀ ASSOLUTA.

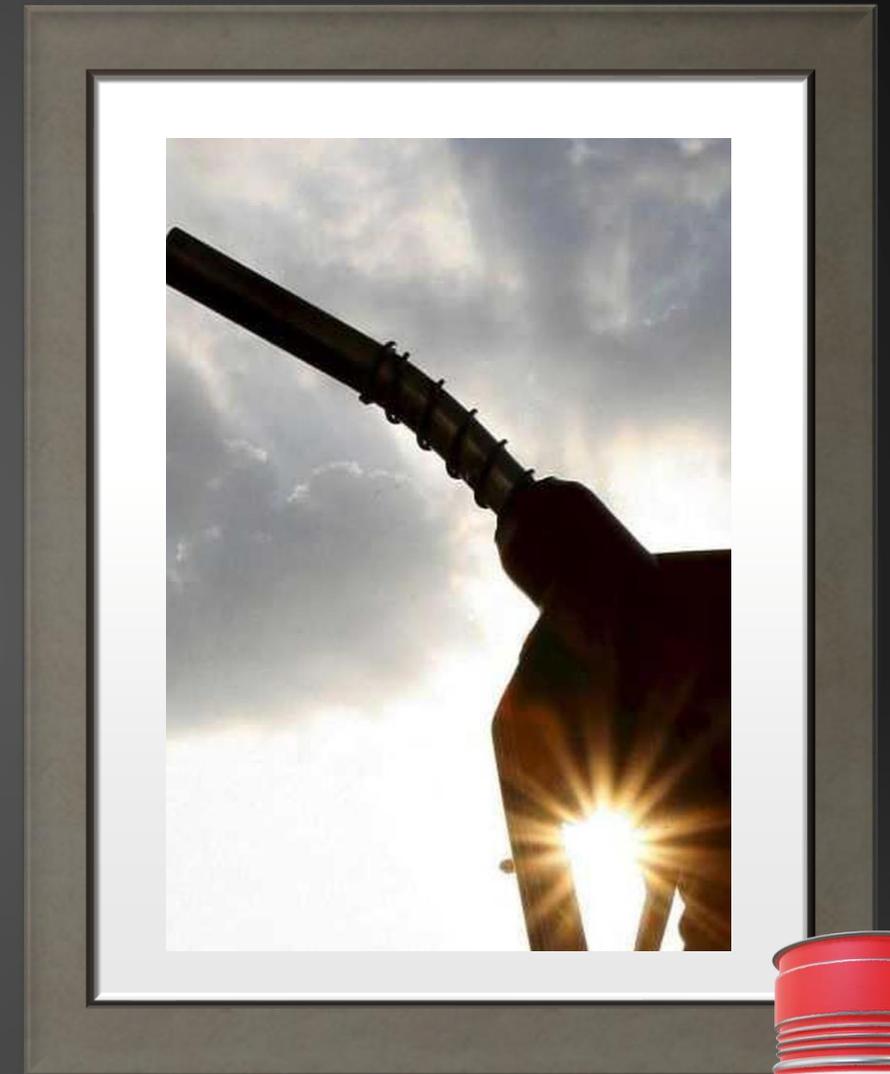
*Modello per realizzare una **rete**
di distribuzione carburanti **razionale***

*A cura degli Uffici Studi di:
Faib Confesercenti
Fegica Cisl
Figisc/Anisa Confcommercio*



LA RAZIONALIZZAZIONE: TRA STRUMENTALIZZAZIONI E INCOMPETENZA.

- La razionalizzazione della rete distributiva dei carburanti, di fatto la riduzione dei punti vendita, è **tema concreto**, ma che viene **usato in modo meramente strumentale**, dentro e fuori il settore, **da più di quattro decenni** (cfr. DPCM 8/7/1978).
- Ciò, per favorire l'affermazione di **interessi particolari**, non raggiungibili in modo dichiarato, o provare a **giustificare l'incapacità** di promuovere processi governati di sviluppo: sono queste, le ragioni sulle quali è stato sacrificato, di volta in volta, ogni proposito di rendere il settore più efficiente.





IL SETTORE IN CRISI: IL COVID SUGLI ERRORI DEL PASSATO.

- Le drammatiche conseguenze che seguono l'emergenza "covid-19" non fanno altro che evidenziare, in maniera dirompente, i danni già procurati ad un intero settore produttivo, strategico per il Paese, dalla prolungata **assenza di una Politica Industriale.**

- A ciò si deve aggiungere la **delegittimazione**, prima teorica e poi pragmaticamente ricercata, dei **fondamentali economici e normativi** del settore, tesa a modificarne surrettiziamente sia le regole del gioco che i rapporti di forza.

- Per ottenere senza "seccature" questo risultato è stato però necessario avviare un **sistematico smantellamento del quadro regolatorio certo** che, con pregi e difetti, aveva tuttavia assicurato equilibrio, sviluppo, investimenti e remuneratività al settore e alle sue diverse componenti.

- Una tale involuzione del "sistema" si è compiuta in **assenza di qualsiasi strategia** di lungo periodo, spesso innescata da **scelte improvvisate**, obbedendo solo alla ricerca affannosa di **vantaggi economici immediati**, tanto facili quanto effimeri.



TANTO DENARO E NIENTE REGOLE: OPPORTUNITA' PER «NUOVI IMPRENDITORI» E CRIMINALITA'.

«Nella distribuzione carburanti c'è un ingresso incontrollato di soggetti. Il traffico illecito di prodotti petroliferi ha assunto una rilevanza estremamente pesante e pericolosa anche per il controllo da parte della criminalità organizzata. Il 30% del venduto sfugge all'imposizione fiscale per un valore di circa 10-12 miliardi di euro.»

Dott. Sandro Raimondi, Procuratore della Repubblica, Tribunale di Trento, Audizione Camera dei Deputati, 5.11.2019.

- E' in questo contesto che la sostanziale totalità degli operatori, prima o dopo, si è sentita autorizzata a decidere se, quando e a quali Regole adattarsi, prima che il settore venisse, nel suo insieme, **travolto da una miriade di “nuovi soggetti”**, tanto più **“disinvolti ed organizzati”**, quanto più **“aggressivi”**.
- Soggetti che, sia chiaro, hanno potuto approfittare di quel **riflesso di insofferenza alle Regole di cui settore stesso era già intriso**; un riflesso prodromico allo sviluppo di quella illegalità ora così invadente che, oggi, a parole, ciascuno pretende (ovviamente solo dagli altri) che si contrasti.
- L'allentamento del sistema regolatorio ha indotto, per nulla casualmente, alla fuga le multinazionali (Shell, Esso, Total), a cui il Mercato ha reagito non promuovendo maggiore concorrenza (come qualcuno prediceva), ma **accogliendo al loro posto ogni tipo di criminalità.**

**Una tale situazione obbliga al
vario di riforme urgenti, razionali
e attuate in forma coattiva.**



I FALLIMENTI PRECEDENTI. LE RAGIONI.

La sola razionalizzazione efficace è avvenuta quando la rete era ancora in **REGIME DI CONCESSIONE.**

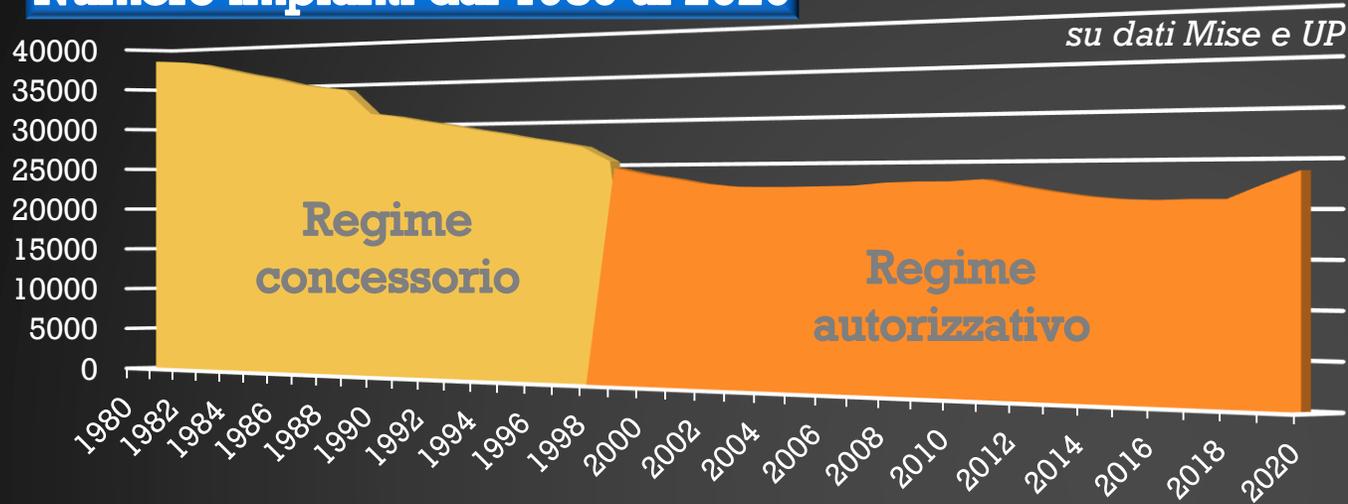
Ogni tentativo seguente ha fallito miseramente gli obiettivi in avvio proclamati.

- Si è rivelato del tutto **mistificatorio** affidarsi a concetti come “**incompatibilità**” e “**insicurezza**”, dimostratisi, alla prova dei fatti, approssimativi, eludibili e contestabili, anche in forza delle numerose competenze amministrative e territoriali.
- L’adesione volontaria al piano di chiusure non ha sortito altro effetto che “**premiare**” i **proprietari degli impianti più inquinanti**, consentendo loro (assai discutibilmente) di prosciugare il denaro del Fondo destinato invece ad indennizzare i Gestori esclusi dal settore.
- Il quadro regolatorio sgretolato ha reso molto appetibile **l’apertura di nuovi punti vendita** e persino conveniente **mantenere aperti quelli inefficienti e a bassissimo erogato** (quello **denunciato al Fisco**). Risultato: gli impianti sono aumentati e non diminuiti!



QUATTRO DECADI DI RAZIONALIZZAZIONI.

Numero impianti dal 1980 al 2020



Dall'analisi del database ministeriale al 1.10.2020

Punti vendita registrati:

23.805

Insegne esposte:

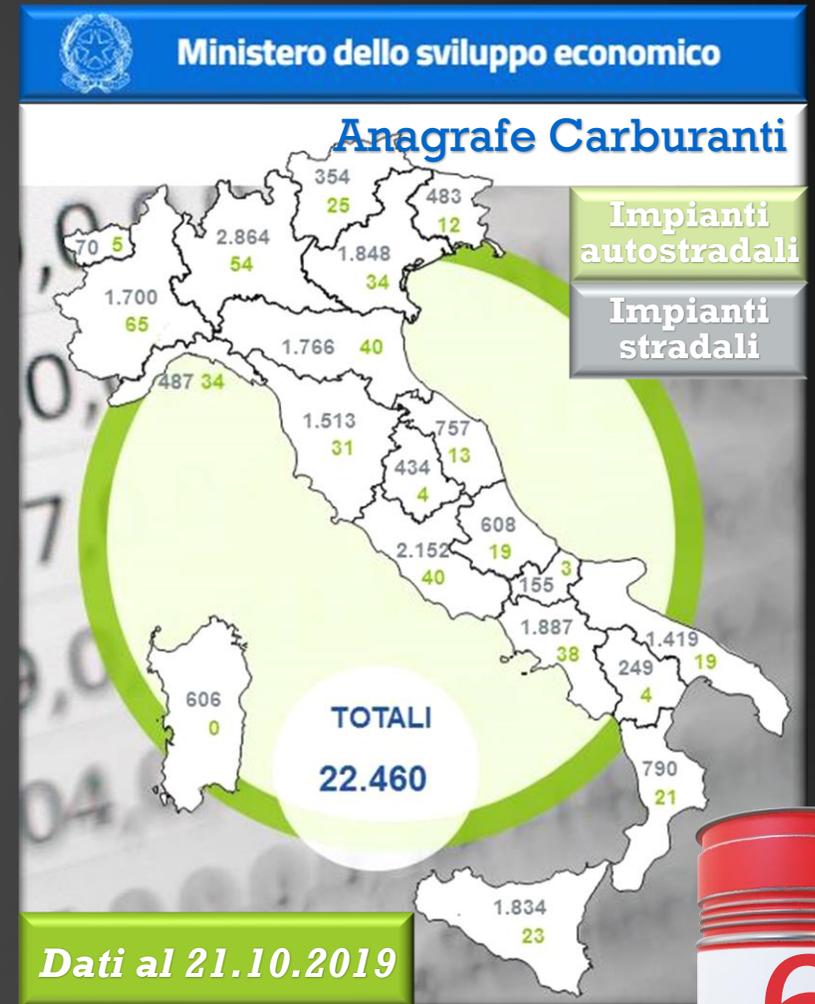
237

Di cui, marchi di petrolifere integrate:

6

Società titolari di autorizzazione di impianti carburanti in Italia:

1.083



IL NUOVO MODELLO: PRINCIPI FONDAMENTALI.

Già nel
2016, oltre
5.000
impianti
dichiaravano
un erogato
inferiore ai
300mila
litri di
carburanti
(che non chiudono).
dati MEF

Il Paradosso di Zenone

*Mai un impianto
raggiunge la
soglia di
inefficienza che
costringe il suo
proprietario alla
chiusura.*

*(Finché il Mercato
non ha regole certe
e controlli).*

I proprietari vengono
obbligati alla
chiusura
di quote
proporzionali
di impianti.

Metodo
impositivo

Criteri di
efficienza

Chiudere impianti
a basso erogato,
privi di servizi e
attività integrate,
abbandonati dal
Gestore.

Moratoria
aperture

Fondo
pubblico

Le aperture
sono interdette per
3 anni, con deroga
esclusiva e regolata
per nuove rilevanti
urbanizzazioni.

Ad esso sono
conferiti gli impianti
da chiudere perché
siano smantellati e
bonificati con
procedure, tempi e
costi certi e ottimizzati.

7

Ridurre di **10.000 p.v.** (-40% ca del totale)
la rete nel triennio 2021/2023.

GLI OBIETTIVI

Consentire una migliore **capacità ispettiva e di controllo** su una rete più snella per contrastare l'insediamento della criminalità e la diffusione di comportamenti illegali (contrabbando, elusione, frode).

Incrementare l'erogato medio e l'**indice di produttività**.

Restituire al mercato e alla collettività oltre **8 mld di gettito erariale** e **1,4 mld di margine industriale** attualmente sottratti dal traffico clandestino di carburanti.

Ricostruire un **sistema regolatorio certo** a cui gli operatori possano fare riferimento, per ricercare il giusto equilibrio tra competizione e remunerazione dell'attività intrapresa.

Incentivare il **rientro delle multinazionali** e di operatori integrati.

Attrarre nuove **risorse e investimenti** per aggiornare la rete tecnologicamente e offrire nuovi prodotti e servizi, coerenti con una mobilità sostenibile e la **transizione energetica**.

Erogato medio per impianto

	1.367mila lt.
	4.155mila lt.
	3.912mila lt.
	3.460mila lt.



Una rete distributiva più razionale ed efficiente si inserisce a pieno titolo nella più complessiva scelta “green”, almeno sotto due punti di vista generali.

In primo luogo, anticipa e semplifica **la verifica dei siti e la bonifica dei sottosuoli**, prima che ciò avvenga in maniera forzata in applicazione della norma specifica cogente.

In secondo luogo, una rete efficiente è naturalmente destinata a generare capacità di investimento e sviluppo per l’offerta anche di **nuove forme di energia a più contenuto impatto ambientale** (elettrico, GNL, ma anche benzine e gasoli evoluti) per la trazione dei veicoli a motore.

L’OPZIONE ECO FRIENDLY

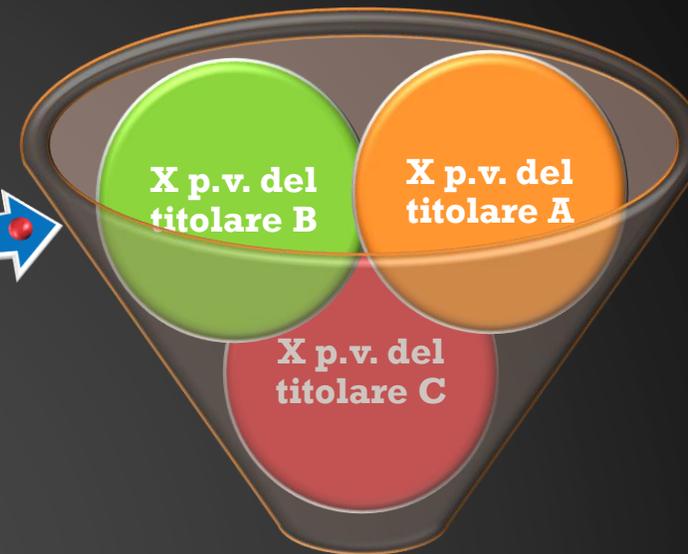


IN UN TALE CONTESTO, APPARE RAGIONEVOLE PREVEDERE CHE POSSANO ESSERE UTILIZZABILI ANCHE RISORSE PUBBLICHE DESTINATE A PROMUOVERE INTERVENTI TESI AD UN IMPATTO AMBIENTALE SOSTENIBILE.



LE FUNZIONI DEL FONDO PUBBLICO

Mutuando esperienze già sperimentate positivamente in altri Paesi comunitari (si veda l'Olanda), i punti vendita selezionati per la chiusura sono “conferiti” da ciascun proprietario ad un Fondo pubblico affinché ne gestisca ed assicuri sia la fase di **bonifica ambientale** che quella di **effettivo e definitivo smantellamento**.



SMANTELLAMENTO P.V.
E BONIFICA DEI SITI

Candidato naturale ad espletare una tale funzione sembra essere il già costituito e funzionante “**Fondo Indennizzi**”, dopo gli opportuni interventi normativi tesi ad aggiornarne le competenze.

VANTAGGI

- Trasparenza
- Neutralità
- Rispetto degli standard legislativi
- Programmazione temporale
- Ottimizzazione dei costi



IL FINANZIAMENTO DEL FONDO.



L'intero costo da finanziare può essere valutato in **800 mln di euro** nel triennio 2021/2023. Vale a dire meno di **9 millesimi di euro/lit** dei carburanti distribuiti in Italia in tre anni.

Tale cifra è comprensiva della funzione di **ammortizzatore sociale** a tutela dei Gestori che usciranno dal sistema. Aspetto che il **Fondo Indennizzi** ha sempre avuto tra i suoi compiti.



MECCANISMI DI INCENTIVAZIONE.

Per la selezione degli impianti da portare in chiusura debbono essere privilegiati **criteri di efficienza.**

Ad esempio:

- erogato annuo < 600 klt.;
- assenza di attività diverse e servizi integrati;
- già inattivi perché abbandonati dal Gestore per redditività inferiore alla "soglia di sopravvivenza".

I proprietari che chiudono impianti che rispondono ai criteri di efficienza codificati, godono di riduzioni del contributo destinato ad alimentare il Fondo.



A ciascun proprietario è consentito di **“cedere”**, in tutto o in parte, la quota di impianti da portare in chiusura a lui assegnata.

Tale cessione avviene dietro compensazione economica in ossequio al principio **“chi non chiude, paga”** (sul modello dei “certificati verdi”).

Il titolare che ritenga di possedere meno impianti inefficienti della sua quota o non voglia chiuderne, ha quindi una **possibilità alternativa**.

Per prevenire eventuali fenomeni speculativi, al Fondo viene assegnato il compito di fissare una **“quotazione”** per la cessione delle quote.

MECCANISMI DI FLESSIBILITÀ.

I titolari che al 30.9.2020 risultino proprietari di **meno di 20 impianti**, sono esentati dall'obbligo di chiusura. Che rimane comunque possibile su base volontaria.



MORATORIA E NUOVI ENTRANTI.

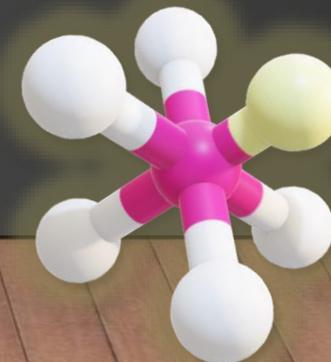
Se è vero che per raggiungere l'obiettivo è necessario adottare un metodo impositivo,

è anche vero che per giustificare una tale imposizione è essenziale assicurarne il beneficio finale.

Una "moratoria" temporanea sulle nuove aperture appare una misura necessaria e persino coerentemente elementare.

Sono noti e numerosi gli illustri precedenti in cui la moratoria in settori in fase di ristrutturazione è stata ritenuta, sia in sede comunitaria che nazionale, perfettamente compatibile con il Mercato e l'interesse collettivo prevalente: qui è sufficiente ricordare come, attualmente, in diversi Consigli Regionali, oltreché in Senato, siano al vaglio provvedimenti simili riguardanti ristoranti e grandi centri commerciali.

Per stemperare l'effetto "barriera" o "sviluppo zero", viene prevista una "riserva" di 200 nuove aperture in ragione d'anno, gestita dal Fondo, a disposizione di nuove urbanizzazioni e di soggetti non ancora titolari al 30.9.2020.



PENALITÀ. LA REVOCA. IL DURN.

A questo proposito, dovrà essere introdotto il cosiddetto **Durn carburanti** (Documento unico di rispetto della normativa carburanti) con il quale ciascun singolo titolare di autorizzazione/concessione autocertifichi (ex artt. 46 e 47 del DPR n.445/2000) di possedere i seguenti requisiti:

- non aver riportato condanne penali e non essere destinatario di provvedimenti civili e amministrativi ai sensi della vigente normativa;
- non essere destinatario di provvedimenti giudiziari che applicano le sanzioni amministrative di cui al decreto legislativo 8 giugno 2001, n. 231;
- aver dato piena applicazione alle norme speciali di settore (d. lgs. 32/1998, legge 57/2001, legge 27/2012, legge 1034/1970, DPR 1269/1971, d. lgs. 112/1998).

I titolari che si dovessero sottrarre alle disposizioni suddette saranno **penalizzati** con misure che vanno dalla sanzione amministrativa **fino alla revoca dell'autorizzazione/concessione.**

Nel medesimo modo, i titolari che dovessero essere riconosciuti responsabili, a qualsiasi titolo, della **violazione di alcune definite normative**, tra cui, a titolo di esempio, quelle che regolano:

- l'immissione al consumo di prodotti per autotrazione;
- i contratti di gestione e la contrattazione collettiva di categoria.



LA RETE DELLE AREE AUTOSTRADALI.

una **PRIORITA'**
nella **PRIORITA'**



***486** aree di servizio

Una ogni 14,295 km.

-80% La straordinaria contrazione dei volumi di vendita al netto del "covid-19" fatto registrare dal segmento in poco più di dieci anni.

L'obiettivo minimo e del tutto ragionevole è eliminare la distribuzione carburanti (non necessariamente anche il *food*) sul 30% delle aree censite.

-100 AdS





il FALLIMENTO del DECRETO 7.8.2015

LA RETE DELLE AREE AUTOSTRADALI.

Tale chiusura, per risultare davvero efficace, deve essere accompagnata da una **profonda riforma del Decreto MIT/MISE del 2015**, che ne corregga limiti e inefficienze manifeste.

Di fatto, è **stato largamente fallito ogni obiettivo posto dal DM**: razionalizzazione; sostenibilità economica; attività collaterali al gestore; contenimento delle royalty e dei prezzi; rispetto della normativa di settore.

Di conseguenza vanno **aggiornate anche le gare e gli schemi di convenzione** per l'affidamento dei servizi, pure in coerenza con il nuovo contesto che si delinea in tema di concessioni autostradali.





1^a REVISIONE del DECRETO MIT/MISE

LA RETE DELLE AREE AUTOSTRADALI.

Ogni attività esercitata nell'ambito della concessione autostradale è assoggettata al regime di **pubblico servizio**.

Le **royalty** sono definite ab origine per tratta con criteri oggettivi (es. flussi veicolari) e non concorrono più alla formazione del punteggio di gara e all'affidamento.

Obbligo del Concessionario alla **vigilanza** su provenienza, caratteristiche e qualità dei prodotti, nonché sul rispetto della normativa di settore in materia di rapporti contrattuali con la gestione da parte dell'affidatario.

Incentivi premianti per completare l'offerta dei prodotti energia per autotrazione con elettrico, GNL, benzine e gasoli evoluti.

Il **prezzo** dei prodotti energia in autostrada è unico per marchio e in linea con i prezzi consigliati sulla rete ordinaria per gli impianti con lo stesso marchio.

I punteggi di gara valorizzano solo gli impegni volti a **modernizzare** la struttura in linea con gli obiettivi della transizione energetica, migliorare la competitività, diversificare i servizi.





Via Nazionale, 60 - 00184 ROMA
tel. 0647251
faib@confesercenti.it



Via Anzio, 24 - 00178 ROMA
tel. 0676276241/2
info@fegica.it



P.zza Belli, 2 - 00153 ROMA
tel. 065866351
figisc@confcommercio.it

