

# LA RETE EFFICIENTE: PRIORITÀ ASSOLUTA.

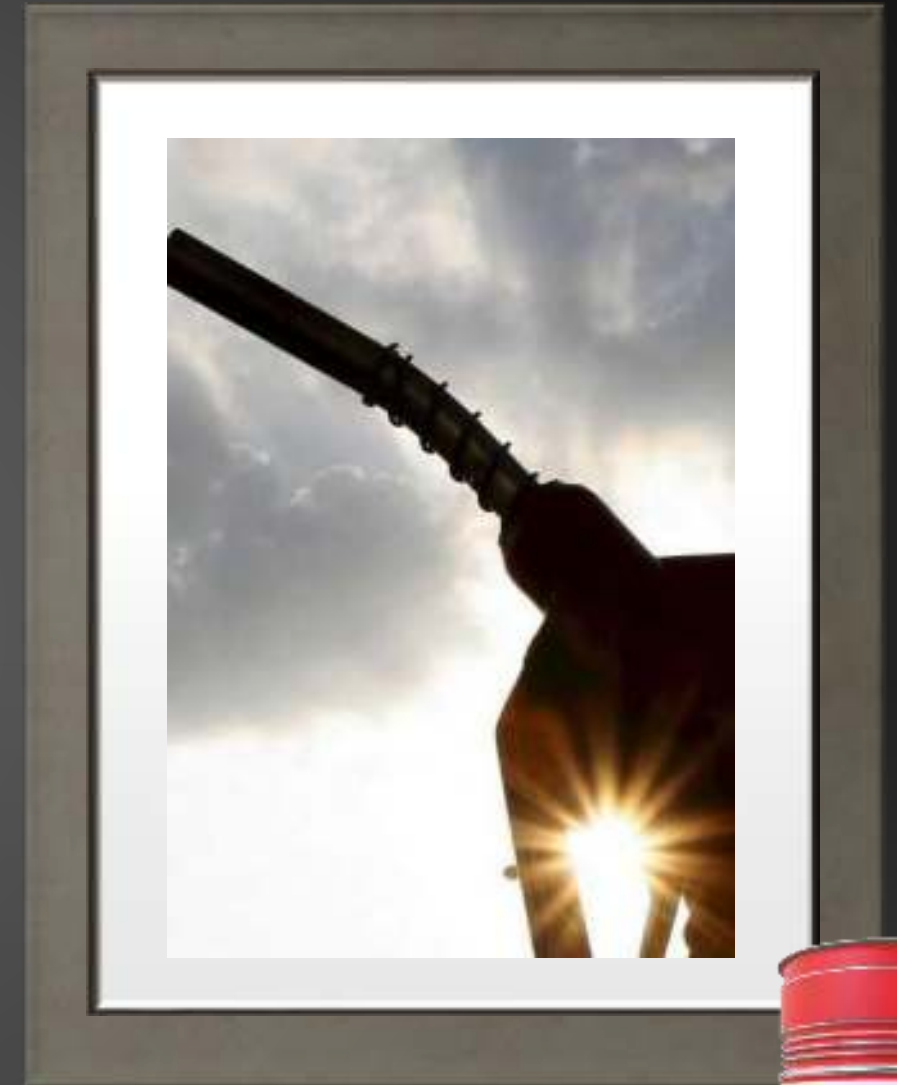
*Modello per realizzare una **rete**  
di distribuzione carburanti **razionale***

*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 varo 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.*

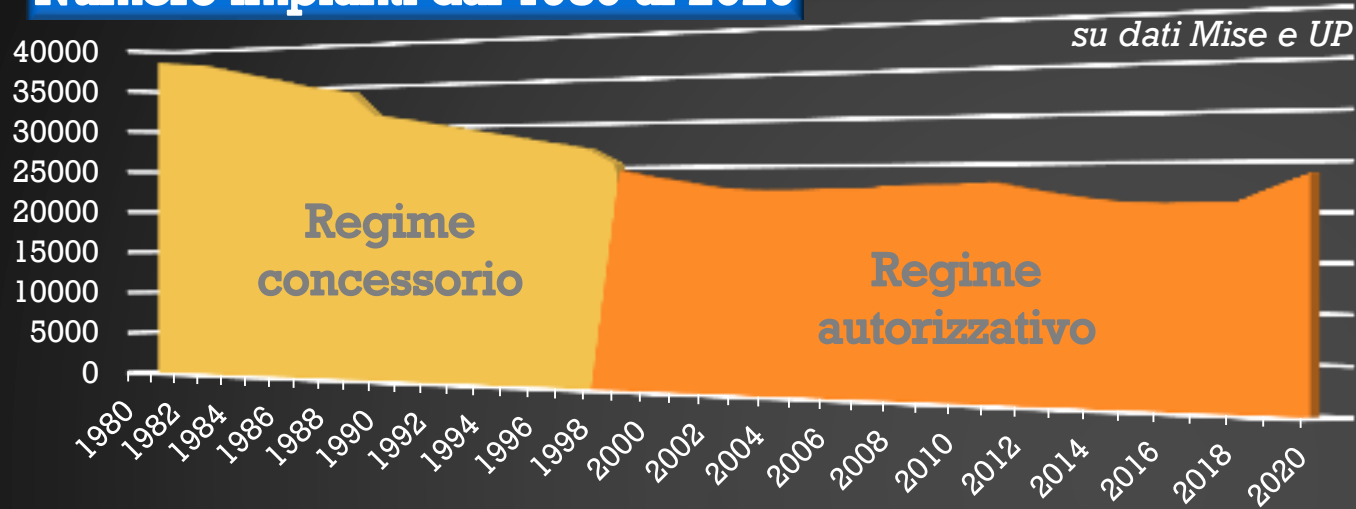
- Si è rivelato del tutto **mistificatorio** affidarsi a concetti come “**incompatibilità**” e “**insicurezza**”, dimostratisi, alla prova dei fatti, approssimativi, eludibili e contestabili, anche in forza delle numerose competenze amministrative e territoriali.
- L’adesione volontaria al piano di chiusure 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:

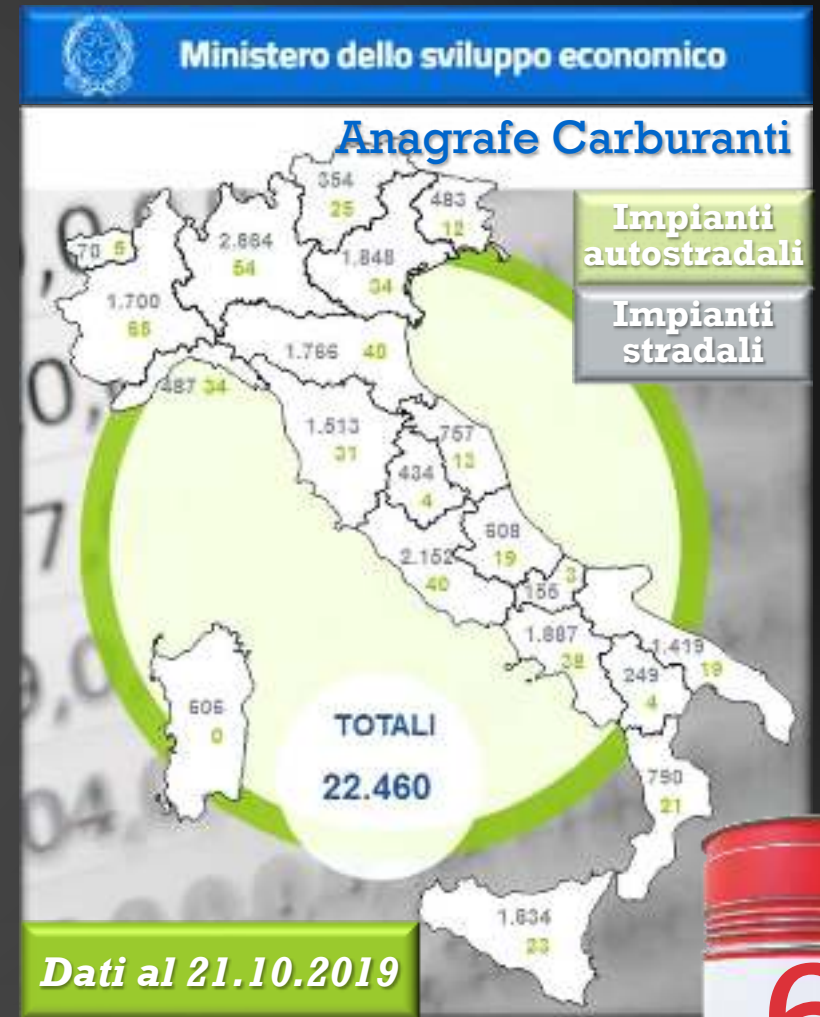
**237**

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.

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

Moratoria  
aperture

Fondo  
pubblico

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



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

## GLI OBIETTIVI

Erogato medio  
per impianto

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

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**.





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.

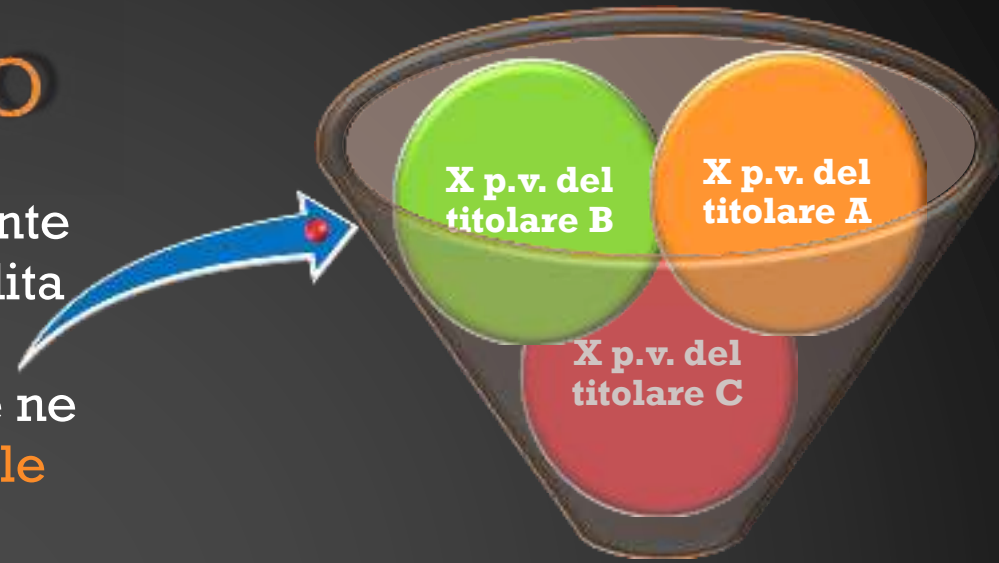
## L’OPZIONE ECO FRIENDLY



**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/litro** 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.

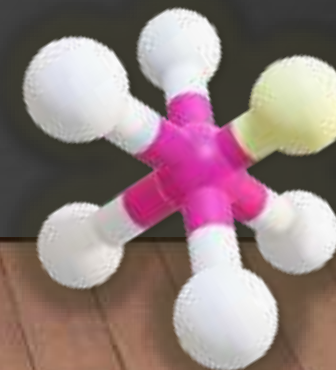
Se è vero che per raggiungere l'obiettivo è necessario adottare un metodo impositivo,

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.

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

LA RETE DELLE  
AREE AUTOSTRADALI.



\*486 aree di servizio

**-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

Una ogni 14,295 km.







# 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.





# 1a 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.



18





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

