



CONFCOMMERCIO  
IMPRESE PER L'ITALIA

## GESTORI IMPIANTI STRADALI CARBURANTI COMITATO REGIONALE VENETO

Venezia, 23 gennaio 2012

### **Carburanti liberalizzati? Tanto fumo e poco arrosto, per tutti.**

Dopo tante bozze e contro bozze abbiamo finalmente un Decreto Legge definitivo, almeno sino a quando il parlamento non ci metterà le mani, nessun terremoto nel settore, e ancor meno vantaggi per i consumatori, almeno a livello Veneto, personalmente non vedo spazi per la diminuzione dei prezzi al pubblico, fortunatamente non vedo nemmeno danni evidenti nei confronti dei gestori, ma mi spiace parecchio il non aver visto in questo decreto legge il Monti della prefazione contenuta nella pubblicazione della Comunità Europea: **“La politica di concorrenza in Europa. Le norme comunitarie in materia di accordi di fornitura e di distribuzione”** del 2002. Comunque cerco di leggerlo e spiegarlo ai colleghi gestori, e non solo a loro, e alla fine vedrò di trarne una qualche conclusione.

### **Art. 18**

#### **Comma 1**

Qui hanno liberalizzato chi era già libero, il dichiarare illegali eventuali contratti di fornitura che prevedano un'esclusiva superiore al 50% delle forniture di carburanti per chi è sia gestore che proprietario fa sorridere, questi erano liberi da sempre compreso il scegliere di convenzionarsi con chi meglio volevano, pertanto molti di questi sono già passati nel sempre più folto gruppo dei bianchi e chi di loro ha deciso di mantenere il convenzionamento non sarà più di tanto attratto da quel 50% di libertà.

Poi la cosa non sarà così semplice, quel 50% comporterà tutta una serie di problemi nel rapporto con la compagnia convenzionata, pensiamo alle carte aziendali, alle campagne promozionali e ai cali carburanti solo per citarne alcuni, probabilmente la compagnia convenzionata avrà interesse a rescindere dal contratto, clausola contenuta in tutti gli accordi di convenzionamento, poi mettiamoci che, almeno a livello Veneto, gli impianti rimasti con le caratteristiche giuste sono veramente pochi pertanto l'effetto sia sui prezzi che sulla concorrenza sarà meno che blando.

Certo che si potranno rinegoziare le condizioni economiche e l'uso del marchio, ma che legge lo impediva prima di questo decreto? Nessuna che sia di mia conoscenza, come nulla vietava l'aggregazione tra gestori per un eventuale gruppo d'acquisto o stoccaggio e trasporto, bella novità, su questa liberalizzazione del 50% i media hanno fatto una confusione incredibile, non hanno capito il significato dei termini gestore e titolare di autorizzazione visto che hanno sparato cifre incredibili, 9 mila impianti “liberati”, probabilmente ciò è dovuto alle dichiarazioni di Assopetroli di questi ultimi tempi. Un gran bel polverone.

#### **Comma 2**

Un piccola, ma forse qualcosa di più, modifica dei commi 12,13 e 14 dell'art. 28 del DL 98/2011, viene aggiunta la possibilità di modificare anche il contratto di affidamento oltre a quello di somministrazione/fornitura, viene puntualizzato che tali nuove tipologie contrattuali possono essere adottate solo alla scadenza dei contratti in essere, sinceramente non è una cosa di poco conto visto che in molti degli contratti è presente una clausola di risoluzione immediata nel caso di modifiche alla normativa di riferimento, rimane l'obbligo di “tipizzazione” delle nuove formule contrattuali da attuarsi tra le organizzazioni sindacali dei gestori e proprietari con il deposito delle stesse presso il Ministero dello Sviluppo Economico.



## GESTORI IMPIANTI STRADALI CARBURANTI COMITATO REGIONALE VENETO

Il comma 13 dell'art. 28 è stato cancellato, viene sostituito dalla possibilità che gestori e proprietari si accordino per il riscatto dell'impianto con una serie di regole da definirsi nel dettaglio, in linea di principio è sicuramente interessante ma il "possono accordarsi" lo rende una mera affermazione di principio, chi non ricorda la stessa affermazione contenuta al punto 17 dell'accordo del 29 luglio 1997, hai mai visto qualcosa?

Anche il nuovo comma 14 subisce una leggera modifica, però non si può non notare che è cambiato un termine: si è passati da "Modelli contrattuali" a "Contratti", i quali devo assicurare al gestore condizioni contrattuali eque e non discriminatorie per la competizione nei mercati, conoscendo il sistema la cosa non è proprio di poco conto, un conto è dire modello contrattuale ovvero una bella teoria un conto è dire contratto, cioè la realtà.

### Comma 3

Il richiamo all'abuso di dipendenza economica ha sicuramente il suo valore ma non è che sia una novità, già c'era per chi avesse voluto usarlo in tribunale, però non guasta che venga richiamato in una norma del settore, chissà che compagnie, retisti e proprietari stiano un tantino più attenti al gestore.

### Comma 4

Viene modificato il comma 8 del DL 98/2011 ma non in modo tale da stravolgerne i contenuti, sono stati aggiunti i tabacchi con il vincolo di una superficie minima di 1.500 mq, aggiunta poi la possibilità di vendere ogni bene o servizio fermo restando le attuali norme che regolano i settori eventualmente interessati, ben poco cambia rispetto a prima e se qualcuno pensa che ciò possa permettere chissà quali guadagni si sbaglia di grosso. Diverso sarebbe stato che avessero derogato dalla normativa urbanistica. Ma poi i monopoli concederanno gratis la licenza dei tabacchi ai gestori? Meglio ancora: la concederanno obbligatoriamente o potrebbero rifiutarsi di farlo?

Un po' più interessante la modifica del comma 10 del DL 98/2011 viene sempre mantenuta la possibilità di gestione da parte di terzi delle attività diverse dalla vendita di carburanti, però non c'è più la distinzione tra le attività svolte nei locali affidati al gestore e quelle svolte in locali diversi, a mio parere viene rafforzato il ruolo del gestore, anche questa diversa formulazione fa pensare a una maggiore importanza del gestore nella eventuale rinuncia: "che può consentire a terzi...", deve essere inteso che **il gestore può?** Con quale autonomia? In cambio di che?

Sempre restando nel DL 98/2011 vengono aggiunte due righe al comma 4, due righe per mettere in riga tutti quei comuni che hanno trattato in modo disinvolto gli impianti incompatibili, chissà che sia la volta buona chiuderanno veramente gli impianti da tempo incompatibili.

La modifica del comma 6 del DL 98/2011 mette una toppa alla dimenticanza dello stesso, era un controsenso che l'obbligo dell'installazione del self service pre-pay valesse anche per gli impianti dichiarati incompatibili, viene inoltre fissata una data entro la quale devono essere installati i self pre-pay, inoltre essendo gli impianti incompatibili non adeguabili al self pre-pay gli stessi perdono l'autorizzazione alla data del 31 dicembre 2011.

### Comma 5

Qui viene dato un grosso dispiacere a quanti vedevano l'obbligo di installare il GPL e metano sui nuovi impianti come un freno alla proliferazione degli stessi, obbligo che sembrava tagliato su misura per la grande distribuzione organizzata, rimane il metano ma a chi spetterà valutare l'eccessiva onerosità e gli ostacoli tecnici? Così come sta scritto sarà molto soggettiva la valutazione.

L'aggiunta di un paio di righe al comma 17 dell'art. 83 del DL 112/2008 tende a rimettere sul giusto binario la concorrenza tra impianti esistenti e quelli di nuova costruzione, se la cosa la vedo da gestore, ma credo valga anche per il resto degli attuali attori, non posso che essere scontento del



## GESTORI IMPIANTI STRADALI CARBURANTI COMITATO REGIONALE VENETO

fatto che viene tolta una barriera alla costruzione di nuovi impianti, ovunque li costruiscano, se però la guardo con un occhio alla concorrenza non posso che essere d'accordo con chi ha sempre affermato che tali disposizioni falsavano la concorrenza per gli alti costi dei nuovi impianti, ciò a vantaggio dell'esistente.

### **Comma 6**

In questo caso il Governo cerca di rendere più facile e meno costosa l'installazione di nuovi impianti per la distribuzione del metano per autotrazione.

### **Articolo 19**

Questo non piacerà per nulla alle federazioni nazionali di categoria, si sono materializzati i tanto temuti fantasmi degli impianti Ghost (impianti non assistiti), si modifica il contenuto del comma 7 dell'art. 28 del DL 98/2011, una prima modifica colma una dimenticanza contenuta nel comma 7 ovvero sono aggiunti i collaboratori ai soggetti che devono essere presenti negli impianti che erogano con la modalità self service pre-pay.

Viene anche reso possibile il funzionamento senza assistenza delle apparecchiature self service pre-pay anche durante il normale orario di lavoro, i cosiddetti Ghost, però solamente fuori dai centri abitati, in un primo momento mi sono chiesto del perché vengono esclusi i centri abitati, non capivo la discriminazione, ma a ben pensarci potrebbe essere che questo miri ad impedire che si trasformino in Ghost tutti quei piccoli impianti dall'erogato antieconomico per un gestore, è proprio nei centri abitati che si trovano questi piccoli impianti, quelli fuori dai centri abitati sono, di norma, di più recente costruzione e questi impianti ha poco senso trasformarli in Ghost. Poi sappiamo tutti che il supposto sconto consentito dai Ghost è una bufala visto il che il "costo gestore" è di 4 centesimi al litro di cui almeno uno rimane comunque sull'impianto.

Insomma forse si tratta di una ulteriore spintarella alla razionalizzazione della rete mediante la riduzione degli impianti, però questa modifica potrebbe comportare un problema all'orario di servizio ovvero all'obbligatorietà dell'orario minimo e dei turni festivi, viene introdotto il principio che si può fare a meno dell'assistenza all'utenza, come si può continuare nell'obbligare i gestori al rispetto dell'orario minimo e alle turnazioni festive?

### **Articolo 20**

#### **Comma 1**

Si prevede la modifica del sistema di rilevazione dei prezzi al pubblico dei carburanti effettuato ogni lunedì dal Ministero dello Sviluppo Economico, la rilevazione dovrà essere fatta sui prezzi praticati in modalità self service post-pagamento, fai da te per capirci, a mio parere questo può servire solamente a diminuire il cosiddetto "Stacco Europa" tanto abusato per dire che i carburanti in Italia costano, tasse escluse, più che all'estero, quei famosi 4 centesimi che il nuovo sistema li ridurrà a 2 senza che diminuisca il prezzo dei carburanti e lo stacco reale.

#### **Comma 2**

Si cerca di mettere ordine alla cartellonistica di pubblicizzazione dei prezzi con l'intento di rendere più facile il confronto dei prezzi da impianto a impianto favorendo la scelta del consumatore, è stabilito un preciso ordine nella cartellonistica e, nel caso di impianti con la doppia modalità di servizio, servito o self service post-pagamento, deve essere esposti i soli prezzi della modalità senza servizio, deve essere indicato il prezzo effettivamente praticato senza l'indicazione di eventuali sconti rispetto al servito o altri tipi di sconti.

I prezzi dei prodotti speciali e quelli in modalità servito negli impianti con la contestuale presenza del servito e del fai da te vanno riportati su cartelloni separati, per i prodotti speciali si indica il prezzo effettivamente praticato mentre per i prezzi con il servizio si deve indicare solamente la differenza tra il fai da te e il servito ovvero "+0,040" oppure "più 0,040", comunque dovremo aspettare che vengano emanate, entro sei mesi, le modalità attuative da parte del MSE.



### **Comma 3**

Questa l'hanno copiata dall'Eni, praticamente nella cartellonistica dei prezzi la cifra dei millesimi dovrà avere un carattere di dimensione ridotta rispetto alle altre cifre, con ciò si cerca di rendere più facile il confronto tra i prezzi degli impianti, effettivamente il confronto tra i prezzi espressi con sole due cifre decimali è molto più facile e immediato di quelli espressi con tre decimali. A mio parere potevano far di meglio e cioè togliere i millesimi anche dai prezzi alla pompa, tanto le variazioni dei prezzi avvengono quasi sempre di un valore vicino al centesimo di Euro, ci sarebbe sicuramente molta meno confusione sui prezzi dei carburanti, quante volte i nostri clienti guardando il display delle pompe ci dicono: "oggi costa millesettecentoventicinque..." che, psicologicamente parlando, è molto più cara di 1,725 Euro.

### **Comma 4**

Dettagli burocratici.

### **Articolo 21**

Anche qui si cerca di favorire la chiusura degli impianti al fine della razionalizzazione della rete, viene aumentata la disponibilità del fondo indennizzi messa a disposizione dei proprietari degli impianti, con il limite di 10 impianti posseduti e non delle compagnie petrolifere, per la chiusura e lo smantellamento degli impianti, è altresì previsto il rifinanziamento del fondo indennizzi per un periodo non superiore ai tre anni.

Entro il 30 giugno il Ministero dello Sviluppo Economico dovrà decidere il contributo a carico dei titolari delle autorizzazioni e, ma speriamo di no, dei gestori, il contributo sarà composto da una componente fissa in base alla tipologia di impianto, ai litri erogati e, questa è la novità, terrà conto della densità territoriale degli impianti per bacino di utenza. Aspettiamo di vedere i numeri. Come ho già detto è una medicina amara da prendere con la speranza che serva realmente alla riduzione degli impianti. Solleverò le ire di qualcuno ma forse non sarebbe stato male avere dato qualcosa anche ai retisti in quanto molti dei loro impianti sarebbero da chiudere.

In definitiva si può certamente dire che questo Decreto Legge non è una rivoluzione per il settore della distribuzione dei carburanti, non credo che assisteremo alla riduzione dei prezzi tanto sbandierata dai media, media che probabilmente non sanno analizzare bene il contenuto del decreto e ancor meno conoscono il settore e le sue dinamiche, però va riconosciuto che tanti piccoli dettagli potrebbero portare a qualcosa di positivo, quanto positivo e quando è impossibile prevederlo, la vera liberalizzazione è stata attuata nell'agosto del 2008 dal decreto Scajola nel momento in cui sono stati rimossi tutti i vincoli alla costruzione di nuovi impianti, da quella data tutti potevano costruirli, compresa la grande distribuzione organizzata che tanto blatera a vanvera.

Per i gestori rimane l'opportunità di nuove tipologie contrattuali sia per l'affidamento degli impianti che per la fornitura dei prodotti petroliferi, opportunità che deve essere colta dalle organizzazioni sindacali dei gestori, ma, e qui sta il dramma, queste sono o completamente assenti o volano in stratosfera con proposte irrealizzabili e irricevibili dalla nostra naturale controparte, i proprietari degli impianti, certo che metà di questi rappresentanti dei gestori speravano in un blitz vendicativo del governo Monti, blitz che non è arrivato, forse Monti avrebbe dovuto mettere nel decreto un articolo che richiamasse alle proprie responsabilità le organizzazioni nazionali di categoria.

Gisc\_Veneto - il coordinatore  
Moreno Parin