

# *La razionalizzazione “pilotata”*



**MODELLO PER UNA RETE DI DISTRIBUZIONE  
CARBURANTI ITALIANA PIÙ EFFICIENTE**

**A CURA DI  
FAIB CONFESERCENTI – FEGICA CISL  
FIGISC/ANISA CONFCOMMERCIO**

# *premessa*

2

- Nell’ottica di una necessaria razionalizzazione della rete distributiva dei carburanti, **obiettivo irrinunciabile** è quello di una **riduzione del numero degli impianti** -tanto più in presenza di un prolungato *trend* di consumi calanti- con la finalità di elevarne l’efficienza senza compromettere il livello del servizio al territorio.
- A questo scopo, appare corrispondere ad un interesse generale che un tale processo avvenga attraverso una **governance condivisa**, nel rispetto delle norme e del mercato, e comunque accompagnato da una riforma complessiva che accolga principi generali di ammodernamento e di tutela ambientale (strategia 20-20-20).
- Scopo del presente documento è sottoporre a tutti gli operatori del settore, alle Istituzioni centrali e locali, nonché agli Organi di vigilanza un “**modello aperto**” per una **razionalizzazione “pilotata”** della rete.

# *gli obiettivi*

3

- Riduzione di una aliquota del 30% (7.000 p.v. circa) della rete nel triennio 2014/2016
- Incremento proporzionale dell'erogato medio per impianto e recupero dei livelli di efficienza complessivi della rete
- Nuova disponibilità di risorse da investire per l'implementazione di nuovi servizi e l'ammodernamento degli impianti, con specifico riferimento alla necessità di ridurre le emissioni di inquinanti e i consumi energetici, oltreché incrementare l'apporto di fonti rinnovabili
- Abbattimento parziale dei costi fissi per impianto, superando le attuali condizioni di inefficienza
- Azzeramento dello "stacco Italia" (2 euro/cent ca) rispetto alla media dei prezzi praticati in Europa

# *i precedenti*

4

- La “scarsa fortuna” ed i risultati modesti che hanno accompagnato esperienze precedenti possono essere fondamentalmente addebitati a due fattori che vanno corretti per il futuro.
- In primo luogo, queste esperienze hanno fatto perno unicamente su un principio di “adesione volontaria” dei proprietari al piano di chiusure.
- Inoltre, specifiche e spesso contraddittorie condizioni che caratterizzano questo mercato, hanno contribuito a far sì che, nel medesimo arco temporale in cui venivano chiusi impianti esistenti, se ne aprisse di nuovi in numero superiore.

# il “modello”: i principi fondamentali

5

- Procedimento “*impositivo*” attraverso l’adozione di uno specifico intervento legislativo cogente e sanzionato, secondo gli obiettivi enunciati
- Costituzione di un Fondo pubblico a cui vengono “conferiti” gli impianti da portare in chiusura
- Meccanismi di incentivazione per impianti “inefficienti” e “incompatibili”
- Elementi di flessibilità secondo il principio “meno chiudi, più paghi” ovvero “più chiudi, meno paghi”
- Moratoria nel triennio su nuove aperture, con clausola di salvaguardia per “nuovi entranti”

# *il piano di chiusure obbligatorio*

6

- Come detto, sulla scorta delle passate esperienze non sembra obiettivamente sufficiente prevedere un meccanismo basato unicamente sull'adesione volontaria degli attuali proprietari.
- E', quindi, necessario coinvolgere Governo e Parlamento perché adottino un o strumento legislativo ad hoc.
- Tuttavia, la “forzatura” della chiusura obbligatoria può riscontrare l'auspicabile consenso dei proprietari ove il piano, attraverso la norma, garantisca la certezza del risultato, regole e criteri oggettivi e neutrali, meccanismi di flessibilità.

# il Fondo

7

- L'obiettivo posto in premessa chiede a ciascun proprietario di chiudere il 30% dei propri punti vendita.
- Mutuando esperienze già verificate positivamente in altri Paesi comunitari (es: Belgio ed Olanda), i punti vendita selezionati per la chiusura da ciascun proprietario sono “*conferiti*” ad un Fondo pubblico affinché ne gestisca ed assicuri sia la fase di bonifica ambientale che quella di effettivo e definitivo smantellamento.
- Sono evidenti, in tale contesto, i vantaggi in termini di trasparenza, neutralità, rispetto degli *standard* legislativi, programmazione -anche temporale- ed ottimizzazione dei costi di esecuzione.
- Per tali finalità, sembra poter essere utilmente identificabile il già costituito e funzionante “*Fondo indennizzi*”, dopo gli interventi normativi tesi a potenziarne le competenze.

# *meccanismi di incentivazione*

8

- I criteri di selezione per le chiusure individuano griglie di priorità, anche tra esse integrate, per gli impianti cosiddetti “**incompatibili**” (sia sul piano delle normativa ambientale che quella legata al nuovo codice della strada) e “**inefficienti**” (es.: con erogato inferiore a 600 klt., privi di attività e servizi integrati, abbandonati a far data dal 1.1.2012 dal Gestore per redditività inferiore alla “soglia di sopravvivenza”, ecc.).
- Con tale finalità, si deve prevedere un meccanismo di incentivazione per i proprietari che chiudono impianti che rispondano a tutte o ad alcune delle condizioni attraverso uno “*sconto*” sul contributo destinato ad alimentare il Fondo.

# la funzione di “ammortizzatore”

9

- Il modello di razionalizzazione -comportando processi di espulsione dal sistema di una quota degli addetti coinvolti- deve farsi carico anche della necessaria integrazione con gli ammortizzatori sociali.
- Il Fondo indennizzi, deputato da una tradizione normativa lungamente consolidata, sembra poter continuare ad offrire sufficienti garanzie.
- Le drammatiche condizioni di mercato, determinatesi in particolare negli ultimi due anni, hanno già costretto molte imprese di gestione ad abbandonare i punti vendita -per manifesta inefficienza degli impianti e palese impossibilità a garantire l’equilibrio economico- impossibilitati ad accedere al “Fondo indennizzi”, a seguito della decisione dei proprietari di mantenere i punti vendita in attività.
- Per mitigare il danno sociale emergente, appare necessario prevedere che sia classificato come “inefficiente” anche un impianto abbandonato dal Gestore almeno a far data dal 1° gennaio 2012, permettendo per un verso al proprietario di godere della relativa incentivazione, e per l’altro allo stesso Gestore -già espulso dal sistema- di poter comunque avere accesso al “Fondo indennizzi”.

# *flessibilità: meno chiudi, più paghi*

10

- Per dare flessibilità al metodo impositivo, la norma dovrebbe prevedere la possibilità per ogni proprietario di “cedere” ad altri, dietro compensazione economica, una quota di impianti a lui assegnata da portare in chiusura.
- Fermo restando il contributo verso il Fondo, i soggetti che ritengano di non possedere impianti inefficienti ovvero di possederne meno della quota di chiusure assegnatagli (ma vale anche al contrario), mantiene la possibilità di optare diversamente, in ossequio al principio “chi non chiude, paga” (simile a quello dei “certificati verdi”: chi inquina, paga).
- Per tale finalità, la norma dovrebbe affidare al Fondo il compito di fissare una “*quotazione*” per la cessione delle quote onde prevenire eventuali fenomeni speculativi.

# *moratoria e nuovi entranti*

11

- Per assicurare efficacia e raggiungimento degli obiettivi posti (di cui si avvantaggerebbero tutti, vecchi e nuovi operatori, oltreché la collettività), appare necessario prevedere per le nuove aperture di impianti una fase di “*moratoria*” corrispondente al triennio 2014/2016.
- Per stemperare l’effetto “barriera” e “sviluppo zero”, è opportuno prevedere una “riserva” (250 p.v. in ragione d’anno) gestita dal medesimo Fondo e a disposizione dei soggetti che non risultino essere proprietari al 31.12.2012.
- A tutela dei soggetti entrati da poco nel mercato, è possibile prevedere l’esonero dall’obbligo di chiusura del 30% (possibile comunque su base volontaria) per i soggetti che al 31.12.2012 risultino proprietari di un numero di p.v. inferiore a 20.

# le aree di servizio autostradali (1)

- La razionalizzazione della rete distributiva, ritenuta necessaria e prioritaria sulla viabilità ordinaria, assume ancora maggiore urgenza nel comparto autostradale, tenuto conto sia dell'elevato numero delle aree di servizio in rapporto alla lunghezza delle tratte, sia della straordinaria contrazione dei volumi di vendita.
- Le aree della rete autostradale hanno, infatti, perso circa il 50% delle vendite in appena 4 anni, con la conseguenza che un numero sempre crescente si è ormai attestato sotto al livello minimo di giustificazione economica (5.000 klt.) anche in relazione ai costi necessari a rispettare gli *standard* di servizi obbligati dai bandi di assegnazione.

## le aree di servizio autostradali (2)

- Il fatto che la distribuzione in autostrada sia ancora soggetta al regime di concessione pubblica offre l'opportunità, così come avviene senza contrasto con le norme sulla libertà di stabilimento in altri Paesi europei (vedi il Regno Unito), di disporre previsioni normative, nell'interesse collettivo, ad esempio in termini di distanze minime (35 km.) e massime (65 km.), utilizzabili per determinare il numero degli impianti da assoggettare a chiusura.
- Alla rete autostradale si applicano le norme, gli schemi, i meccanismi di incentivazione e gli ammortizzatori sociali previsti per la rete ordinaria.
- In autostrada appare tuttavia necessario accompagnare la razionalizzazione con una revisione complessiva di modelli e *standard* di servizio, finalizzata a recuperare l'equilibrio del rapporto tra erogati e sostenibilità economica dei costi gestionali.