Ha recentissimamente visto la luce una nuova esperienza editoriale - **Check-Up Prezzi news - Quotidiano on line Distribuzione Carburanti e Mobilità Alternativa**
- che si avvale della collaborazione personale di esperienze consolidate, significative e valenti a cui, senza retorica, va il nostro sincero augurio di buon lavoro.

Di seguito, per gentile concessione, pubblichiamo **link** e testo dell'intervista al Presidente di Fegica Cisl, Roberto Di Vincenzo, che ChK News ha pubblicato questa mattina on line, nella rubrica "3 domande a".

"Nuova rete p.v. in dirittura"

Sulla razionalizzazione, entro metà aprile, gli operatori potrebbero arrivare ad una proposta condivisa per il Mise. La rete autostradale: "una vicenda francamente scandalosa". E l'Antitrust "sempre più distante dalla realtà e persino dal tempo". Di questo e altro ancora abbiamo parlato con Roberto di Vincenzo, segretario generale della Fegica-Cisl.

24 marzo 2015 di **Elena Veronelli**

D. Da mesi si riunisce un nuovo tavolo al ministero tra gli operatori sulla razionalizzazione. Tuttavia appare in stallo. A che punto è la situazione? Perché non si trova una convergenza di vedute?

R. In realtà, il confronto fra gli operatori, per quanto complesso, è ormai in una fase pressoché finale e non è azzardato ipotizzare che entro la prima metà di aprile si possa arrivare ad una proposta da mettere a disposizione del Ministero, che contenga gli elementi comuni a tutti.

Ovviamente, la Fegica, insieme ai colleghi delle altre Organizzazioni dei gestori, non rinuncerà a sostenere ulteriormente la necessità di una “moratoria” sulle nuove aperture durante il periodo definito di razionalizzazione, allo scopo elementare di evitare il ripetersi delle esperienze negative già fatte in passato che produssero un aumento anziché la riduzione del numero dei punti vendita.

Allo stesso modo, rivendicheremo che siano indennizzati attraverso il fondo appositamente costituito anche quei Gestori che in questi anni sono stati letteralmente espulsi per essere sostituiti dai “ghost”.

Tuttavia, sarebbe bene che tutti avessero chiaro già da subito che senza che siano sanate le manifeste storture concorrenziale esistenti e colpite le sempre più diffuse pratiche commerciali scorrette che inquinano il mercato, ogni tentativo di razionalizzare la rete e ricondurre il settore alla sua naturale dinamica sarebbe fatalmente vanificato.

D. Sulle autostrade la situazione ancora bolle. Avete proclamato un nuovo sciopero, dopo quello di inizio marzo. Cosa non va nell’ “atto di indirizzo” (leggi notizia) emanato dal Governo?

R. Si tratta di una vicenda francamente scandalosa. La distribuzione carburanti, come ogni altro aspetto che riguarda la viabilità autostradale, è assoggettato al regime concessorio. Ci muoviamo perciò nell’ambito del pubblico servizio e di normative che assumo rilievo persino costituzionale.

Da questo se ne ricava che lo Stato dovrebbe vigilare ed agire anche per impedire a chiunque di trattare il “bene pubblico” come se fosse di sua proprietà e a suo esclusivo vantaggio. E invece il Mit sembra muoversi sistematicamente in completa assonanza con le aspettative dei Concessionari, mentre il Mise sembra essere relegato, all’interno della dinamica governativa, ad un ruolo di mera comparsa.

E’ in tale contesto, per quanto particolarmente opaco, che maturano provvedimenti come gli Atti di indirizzo assunti in questi anni, che hanno l’unico effetto -se non lo scopo precipuo- di

conservare privilegi e rendite di posizione, come la contemporanea -per noi indebita- imposizione dei pedaggi e delle royalty per retribuire un medesimo servizio.

Prima o poi i concessionari dovranno essere costretti a scegliere: o rinunciano al pedaggio o consentono agli automobilisti di ottenere prezzi sui carburanti e sui panini più decenti.

I Gestori, comunque, non mollano. Per questo sabato abbiamo proclamato una nuova tornata di scioperi e, contestualmente, incaricato i legali perché siano impugnati al TAR Lazio sia l'atto di indirizzo governativo che i bandi di gara da esso discendenti che dovessero essere pubblicati.

Piuttosto quello che lascia davvero perplessi in tutta questa vicenda è l'assoluto silenzio delle compagnie petrolifere, ripiegate, una volta di più, sui loro sterili mugugni.

D. L'Antitrust vuole i distributori di carburante in funzione 24 ore su 24, senza orari obbligatori di apertura e di chiusura. Che ne pensate?

R. L'Antitrust italiana sembra sempre più distante dalla realtà e persino dal tempo. E non solo perché, nel caso specifico, la "risposta" dell'Antitrust arriva con 10 anni di ritardo e a normativa completamente modificata, dalla segnalazione (del 2005) da cui trae origine.

D'altra parte, non c'è un solo soggetto che si aggira per questo settore che ancora avverte davvero il "problema degli orari". E dire che ben altri motivi di preoccupazione e di intervento l'AGCM potrebbe avvertirne.

Dalla "questione del Platts" (oltre 18 mesi di indagine hanno prodotto meno che un "topolino"), al "sistema delle permute"; dalle pratiche commerciali scorrette, alle discriminazioni sul prezzo che vengono operate a danno di una parte consistente dei gestori (e dei consumatori) dai fornitori che si avvalgono dell'esclusiva; fino alla stessa questione autostradale.

Ma l'Antitrust italiana appare ancora impegnata a realizzare il "modello" che ha essa stessa

immaginato e messo a punto e che pretende di imporre al settore, impermeabile a tutto ciò che accade al di fuori del cerchio di autoreferenzialità scelto per il confronto.

Con ciò perdendo di vista quel che accade nella realtà e le ferite sempre più profonde che vengono inferte sia agli operatori che ai consumatori. Se davvero ci fosse “mercato”, allora ci sarebbero prezzi più bassi e vera competizione. Ma siamo, purtroppo, alla parodia. Alla caricatura della concorrenza.