



Audizione della
FEDERAZIONE ITALIANA PUBBLICI ESERCIZI

presso

la X Commissione permanente Industria, Commercio, Turismo
del Senato della Repubblica

Esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 24
gennaio 2012, n. 1, recante: "Disposizioni urgenti per la
concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività"
(A.S. 3110)

Roma, 7 febbraio 2012



Piazza G.G. Belli, 2 - 00153 ROMA
Tel. 06.58.39.21 - Fax 06.581.86.82
Web: www.fipe.it - Email: info@fipe.it



L'ART. 17 SULLA LIBERALIZZAZIONE DEI CARBURANTI, LE NUOVE ATTIVITÀ COMMERCIALI DEI GESTORI OIL E LA NECESSITÀ DI RISPETTARE I CONTRATTI IN ESSERE E DI ATTENDERE GLI STANDARD DALL'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI .

* * *

Le osservazioni che seguono riguardano la riformulazione del comma 10 dell'art. 28 d.l. 98/11, che è dettata dall'art. 17, comma 4, alinea b, d.l. 1/12.

I

Questa riformulazione presenta un primo punto critico, di notevole gravità.

Il testo originario dell'art. 28 (d.l. 98/11), dopo aver attribuito ai gestori di impianti oil la facoltà di svolgere altre attività commerciali (facoltà ulteriormente ampliata dal d.l. 1/12: punto non in discussione in questa sede), sanciva espressamente che tali attività commerciali, diverse dalla distribuzione carburanti, *"Possono essere gestite anche da altri soggetti, nel caso tali attività si svolgano in locali diversi da quelli affidati al titolare della licenza di esercizio"*.

L'attuale testo dell'art. 28, così come modificato dal d.l. 1/12, ha soppresso l'inciso sopra citato. Da ciò **potrebbe desumersi, a contrario, che attività in concorrenza con quelle del gestore dell'impianto oil non possono essere gestite da altri soggetti, neanche in locali diversi da quelli in cui il gestore oil esercita la propria attività.**

Questa conclusione darebbe luogo ad una incostituzionale limitazione del diritto di proprietà e del diritto di iniziativa economica. Paradossalmente, la norma, se interpretata nel senso sopra descritto, creerebbe una nuova riserva di attività (i.e. un diritto esclusivo, cioè un diritto di monopolio) a favore di determinati operatori.

Il contenuto dispositivo della norma, in quanto attributivo di un vero e proprio diritto di esclusiva, sarebbe poi in contrasto con l'art. 106 T.F.U.E. e quindi darebbe luogo ad una procedura di infrazione in sede comunitaria.

E' dunque necessario ripristinare il testo originario del d.l. 98/11. A ciò è finalizzato l'emendamento n. 1.

II

Gli altri due emendamenti mirano a correggere alcune conseguenze incongrue che la nuova disciplina di liberalizzazione verrebbe ad avere nella gestione dei servizi oil e non-oil nelle aree di servizio autostradali.

Si deve premettere che la scelta politico-legislativa che allarga la facoltà dei gestori di impianti oil di svolgere attività commerciali di vario genere mira a creare una maggiore concorrenza tra i gestori stessi, con conseguente incentivo a ridurre il prezzo dei carburanti alla clientela finale.

Questa scelta politica appare, per la verità, irrealistica, in quanto nessuna analisi economica induce a ritenere probabile che il gestore dell'impianto, per il solo fatto di poter allargare la propria offerta commerciale, sia altresì indotto a proporre sconti sul prezzo dei carburanti.

La riforma ha quindi piuttosto le caratteristiche di una misura di politica industriale volta a tutelare una determinata categoria di operatori economici, per finalità di carattere redistributivo.

Senza volere mettere in discussione tale scelta politica, è da notare che la stessa avrebbe effetti profondamente diversi sulla rete stradale ordinaria e sulla rete autostradale.

La nuova disciplina avrebbe infatti effetti dirompenti sull'industria della ristorazione dei servizi alla sosta offerti dalla rete degli autogrill, che fin'ora è stata regolata, secondo una logica di pubblico servizio, con la previsione di offerte separate di oil e servizi commerciali accessori, da un lato, e servizi di ristorazione e market, dall'altro.

Se d'ora in poi sarà consentito a tutti i gestori di impianti carburanti autostradali di esercitare l'attività di somministrazione di alimenti e bevande e la vendita di tabacchi in un mercato a domanda rigida (e per di più decrescente nell'attuale fase congiunturale – cfr. allegato 1), la conseguenza sarà inevitabilmente quella di penalizzare l'offerta di ristorazione degli autogrill, che vedranno ridurre i propri ricavi in misura incompatibile con i piani di investimento su cui l'attuale offerta è stata programmata.

Se, a puro titolo di esempio, solo il 10% del fatturato del settore (ipotesi assolutamente riduttiva) si spostasse verso i gestori oil, si tratterebbe di circa 100 milioni di euro, corrispondenti a circa 10 milioni di iva versata e all'esubero di circa 1000 dipendenti, che non sarebbero riassorbiti da micro aziende di gestione degli impianti di distribuzione carburanti.

Inevitabilmente, i ristoratori no oil che gestiscono aziende di grande peso nazionale e internazionale (Autogrill, Chef Express, Fini, Ristop, Sarni, My Chef, ecc.) dovranno ricercare nuovi equilibri economici riducendo i costi, con effetti negativi, oltre che sui livelli di occupazione, anche sulla qualità del servizio. Altra conseguenza negativa sarà la difficoltà di garantire la continuità dell'offerta 24h su 24h.

E' ragionevole osservare, dunque, che l'introduzione delle nuove regole non contribuirebbe al benessere del consumatore e comporterebbe la distruzione di un know how formatosi in capo ad imprese italiane che hanno "creato" il settore della ristorazione autostradale e l'industria della sosta e hanno raggiunto livelli di qualità ed efficienza eccellenti a livello mondiale.

* * *

Senza voler stravolgere l'impianto della norma introdotta, si rendono necessari due altri emendamenti [emendamenti n. 2 e 3, sotto riportati] all'art. 17 (comma 4, linea b), d.l. 1/12.

Gli emendamenti sono tesi a chiarire:

- (i) che l'innovazione legislativa non può incidere sui rapporti contrattuali in corso alla data di entrata in vigore della legge, quale che ne sia la fonte (ogni diversa soluzione darebbe luogo a contenziosi, perché inciderebbe su diritti contrattuali già acquisiti);**
- (ii) che gli standard e le finalità delle procedure competitive non ancora bandite dovranno essere fissate, in un quadro di programmazione di pubblico servizio, dall'Autorità di regolazione dei trasporti, senza vincoli predeterminati rigidamente dalla legge sul tipo di attività che potranno svolgersi nelle aree di servizio.**

* * *

Emendamento n.1

Il testo del comma 10 dell'art.28 del dl 98/11, così come modificato dal dl 1/12, ha soppresso la seguente frase, contenuta nel testo originario: *"Possono essere gestite anche da altri soggetti, nel caso tali attività si svolgano in locali diversi da quelli affidati al titolare della licenza di esercizio"*.

La soppressione di questa previsione può essere interpretata nel senso che i gestori degli impianti di distribuzione carburanti hanno un diritto di esclusiva per l'esercizio di qualsiasi attività commerciale che possa porsi in concorrenza con quella servita dal titolare dell'impianto nell'area di servizio in cui egli opera. Così intesa la norma creerebbe un vero e proprio diritto di monopolio in palese contrasto con l'articolo 106 del TFUE, esponendo così l'Italia ad una procedura di infrazione. Una simile disposizione sarebbe inoltre in contrasto pieno con il programma di promozione della concorrenza che ispira l'intero dl 1/12.

- 1. All'articolo 17 comma 4, alinea b, dopo le parole "predette attività" aggiungere la seguente frase "Possono essere gestite anche da altri soggetti, nel caso tali attività si svolgano in locali diversi da quelli affidati al titolare della licenza di esercizio".**

* * *

Emendamento n.2

L'emendamento mira a chiarire che l'innovazione legislativa non può incidere sui diritti fondati su rapporti contrattuali in corso alla data di entrata in vigore della legge, quale che ne sia la fonte: ogni diversa soluzione darebbe luogo, infatti, a contenziosi (anche sotto il profilo della legittimità costituzionale), perché inciderebbe su diritti contrattuali già acquisiti).

- 2. All'articolo 17 comma 4, alinea b, dopo le parole "fatti salvi" aggiungere : "gli effetti delle convenzioni di sub concessione in corso alla data del 31 gennaio 2012 nonché".**

* * *

Emendamento n.3

L'emendamento intende sopprimere un termine, di dubbia utilità, entro il quale potrebbero continuare ad essere avviati procedimenti di gara secondo le vecchie disposizioni e a chiarire che, dopo l'entrata in vigore del decreto legge, gli standard e le finalità delle procedure competitive per i servizi sulle aree autostradali saranno fissati discrezionalmente dall'autorità di regolazione dei trasporti, così come sancito dall'articolo 36 dello stesso d.l. 1/12.

- 3. All'articolo 17, comma 4, alinea b, sostituire "espletate al 30 giugno 2012" con "secondo gli indirizzi stabiliti dall'Autorità di regolazione dei trasporti."**

IL TESTO COMPLETO DEL COMMA IN QUESTIONE, RECEPENDO GLI EMENDAMENTI, SAREBBE IL SEGUENTE:

b) il comma 10 e' sostituito dal seguente:

"10. Le attività di cui al comma 8, lettere a), b) e c), di nuova realizzazione, anche se installate su impianti esistenti, sono esercitate dai soggetti titolari della licenza di esercizio dell'impianto di distribuzione di carburanti rilasciata dall'ufficio tecnico di finanza, salvo rinuncia del titolare della licenza dell'esercizio medesimo, che può consentire a terzi lo svolgimento delle predette attività. Possono essere gestite anche da altri soggetti, nel caso tali attività si svolgano in locali diversi da quelli affidati al titolare della licenza di esercizio. In ogni caso sono fatti salvi gli effetti delle convenzioni di sub concessione in corso alla data del 31 gennaio 2012 nonché i vincoli connessi con procedure competitive in aree autostradali in concessione espletate secondo gli indirizzi stabiliti dall'Autorità di regolazione dei trasporti "

La ristorazione autostradale in Italia

Il valore del mercato della ristorazione nelle infrastrutture di trasporto (aeroporti, autostrade e stazioni ferroviarie) in Europa sfiora i 10 miliardi di euro (dati Gira 2011).

Le autostrade costituiscono la parte più importante con circa 4 miliardi.

In Italia la ristorazione autostradale vale circa 1 miliardo di euro.

Le principali Società attive nel mercato sono:

Autogrill (gruppo Benetton)

Chef Express (gruppo Cremonini)

MyChef (gruppo Elior)

Airest (gruppo Save)

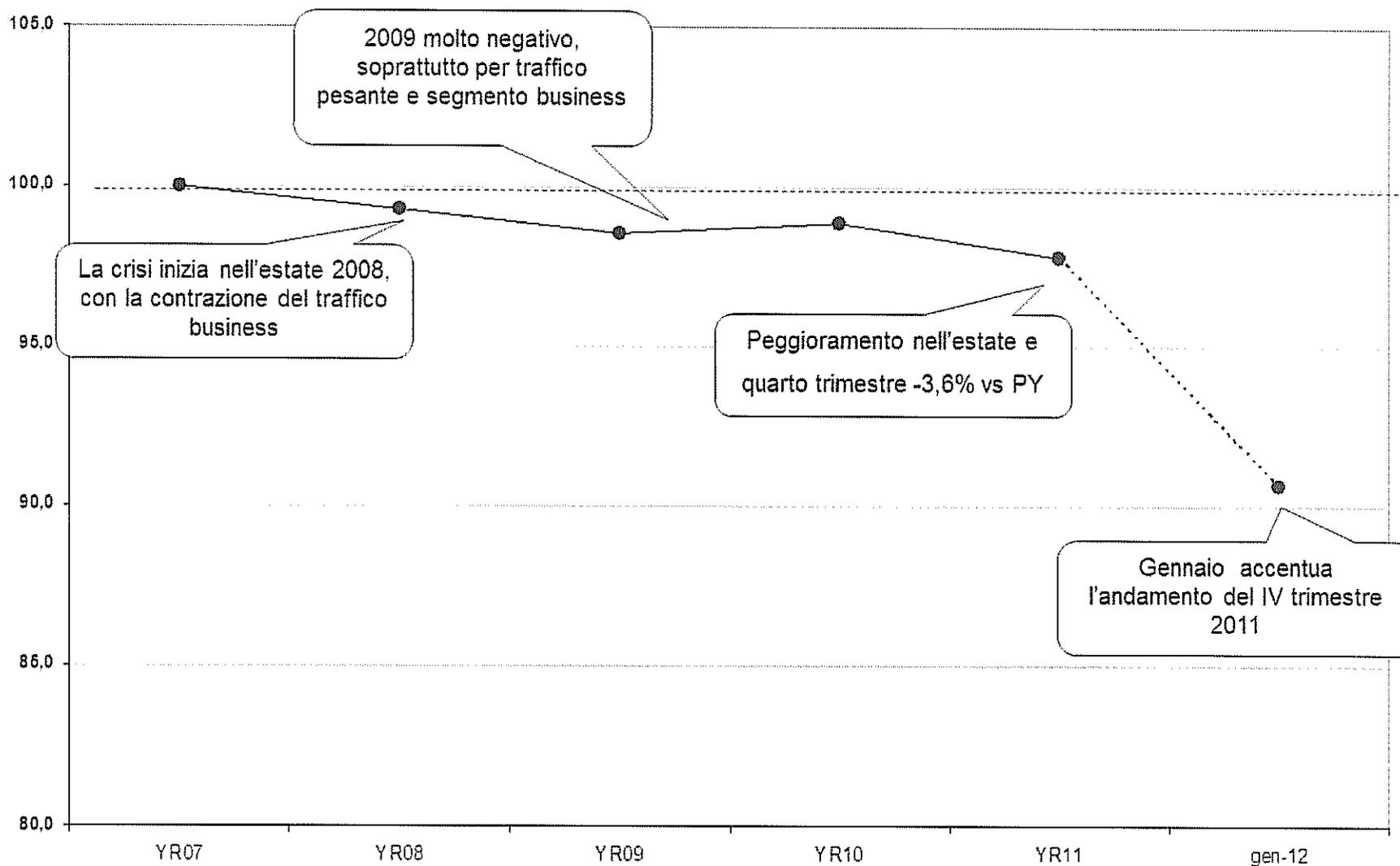
Finifast

Sarni

➤ Le prime tre aziende hanno una rilevanza internazionale.

Traffico in Autostrada

Rete Aiscat base 100 anno 2007

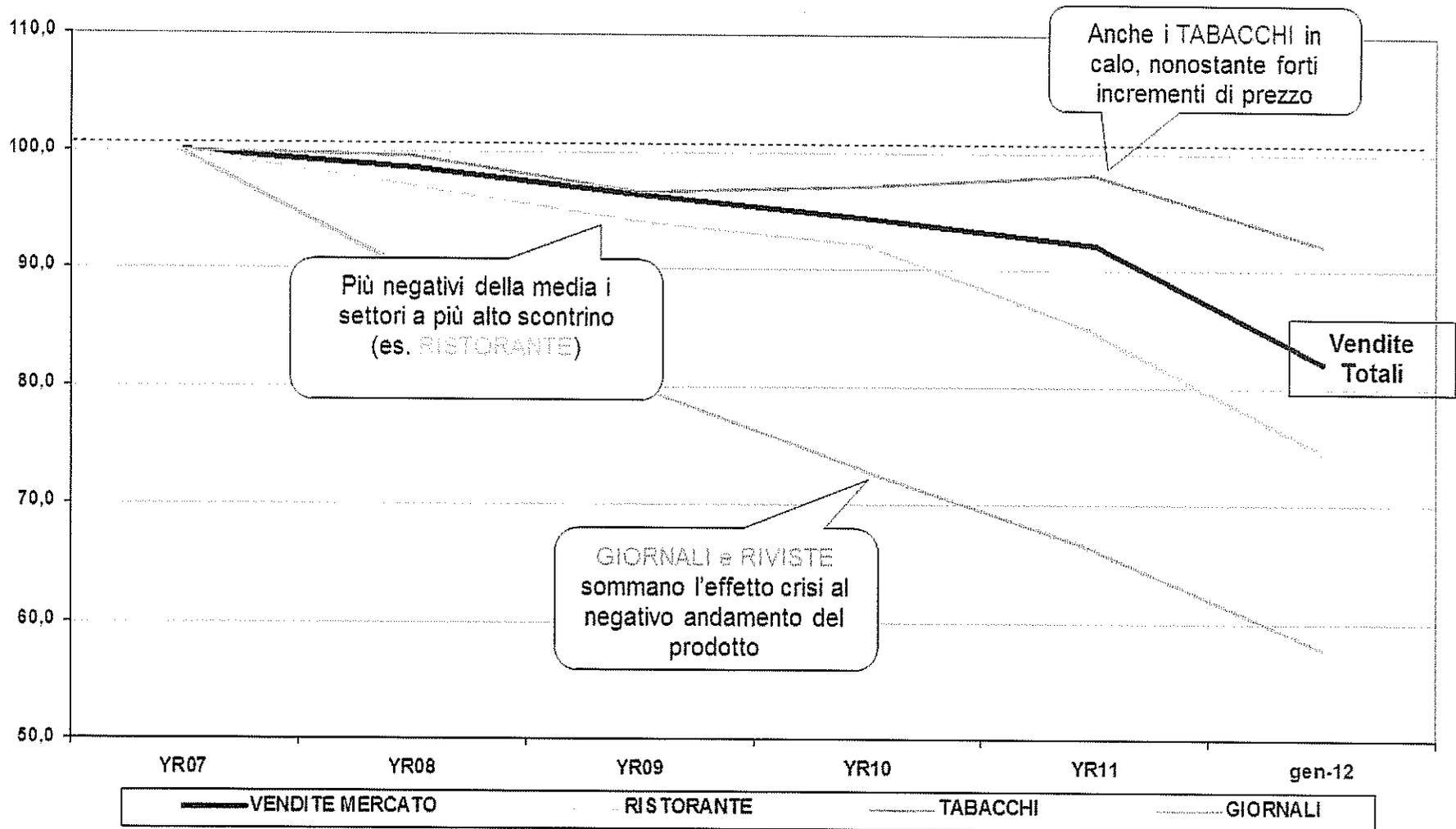


Fonti: AISCAT Informazioni per anni 2007-2010 (fino ad ottobre incluso);
stima FIPE per nov 2011-gen 2012;
EQUITA SIM per Outlook 2012.

Al netto di tratte aperte nel periodo
(es. Passante di Mestre)

Vendite degli autogrill in Autostrada

Rete Aiscat base 100 anno 2007



NETTO CALO DELLE VENDITE TOTALI NONOSTANTE GLI INVESTIMENTI SOSTENUTI DALLA RISTORAZIONE AUTOSTRADALE (CIRCA 300 MILIONI € INVESTITI NEL PERIODO 2007-2011)

Fonti: AISCAT Informazioni per Vendite Mercato (2007-10); stima FIPE per periodi successivi e per andamento settori (basate su un campione significativo di locali comparabili)

L'occupazione della ristorazione in autostrada

Livelli di occupazione 2007-2011

YR07	YR08	YR09	YR10	YR11
9.457	9.862	9.726	9.749	9.585

Nonostante il calo del traffico e le ripercussioni sulle vendite, grazie soprattutto agli investimenti in nuove strutture, il numero degli occupati al 2011 è **superiore di oltre 100 unità** a quello del 2007.

La contrazione del mercato del 10%, per effetto della crisi, avrà come conseguenza una riduzione di ricavi pari a circa **100 milioni di euro** ed un esubero di personale attorno alle **1000 unità**.

Fonte: Stima FIPE basata su dati delle aziende aderenti

Gli effetti del provvedimento legislativo

Il mercato della ristorazione autostradale italiana ha una densità di aree di servizio superiore ad ogni altro paese - 6,4 ogni 100km nei due sensi di marcia, rispetto ai 4,4 della Francia, 2,1 Usa e 1,9 UK (dati BCG) - ed ha una domanda rigida. Se per effetto del provvedimento legislativo i gestori autogrill subiranno una diminuzione di ricavi di ulteriore 10% (ipotesi assolutamente riduttiva) si produrranno i seguenti effetti:

- per ogni perdita di circa 100 milioni € di vendite esuberanti di personale stimabili in ulteriori 1000 occupati, difficilmente riassorbibili dalle micro aziende favorite dal provvedimento.
- i ristoratori (Autogrill, Chef Express, Sarni, My Chef, Ristop, ecc.) dovranno ricercare necessariamente nuovi equilibri economici, riducendo i costi a danno della qualità e della possibilità di garantire le caratteristiche di servizio universale.