

**Nota informativa FIGISC/ANISA CONFCOMMERCIO - Piazza G.G. Belli, 2 Roma**  
**Presidenti Nazionali: FIGISC - LUCA SQUERI - ANISA - STEFANO CANTARELLI**  
**Segretario Nazionale: Fabrizio PARROTTA - Segreteria: Catia Cenciarelli**  
**Ufficio Studi & Comunicazione: Giorgio Moretti**  
**Telefono: 06 5866351 / 06 5866417 - Fax 06 58331724**  
**e-mail Figisc: [figisc@confcommercio.it](mailto:figisc@confcommercio.it) e-mail Anisa: [anisa@confcommercio.it](mailto:anisa@confcommercio.it)**  
**[www.figisc.it](http://www.figisc.it)**

pagine 5

## FAIB, FEGICA E FIGISC SCRIVONO AL SENATO CONTESTANDO LE DICHIARAZIONI DI UNIONE PETROLIFERA

*A seguito delle dichiarazioni rilasciate da Unione Petrolifera (che riportiamo successivamente in questo stesso numero) pubblichiamo il testo di una comunicazione unitaria inviata ai Componenti della X<sup>^</sup> Commissione Permanente del Senato*

Roma, 21 maggio 2009

Alla cortese attenzione del  
Presidente della X<sup>^</sup> Commissione Industria  
del Senato della Repubblica  
Sen. **Cesare CURSI**

e, p.c.,  
a tutti i Componenti la Commissione

Oggetto:  
Nota sulle audizioni svolte nell'ambito della "Indagine conoscitiva sulla dinamica dei prezzi della filiera dei prodotti petroliferi e sulle ricadute dei costi dell'energia e del gas sui redditi delle famiglie e sulla competitività delle imprese"

Illustre Presidente, egregi Senatori,

le scriventi Federazioni, rappresentative dei Gestori degli impianti di rifornimento carburanti, avendo appreso la notizia che la Commissione da Ella presieduta ha ripreso le audizioni nell'ambito dell'indagine conoscitiva evidenziata in oggetto, e con particolare riferimento alle dichiara-

zioni rilasciate il giorno 19 maggio u.s., proprio in tale ambito, dal Presidente dell'Unione Petrolifera, dr. Pasquale De Vita, desiderano anticiparLe alcune considerazioni che le medesime scriventi confidano poter essere più approfonditamente illustrate in una nuova audizione che, con l'occasione, sono a richiederLe formalmente.



**Sen. Cesare Corsi, Presidente  
X<sup>^</sup> Commissione**

Facendo esplicito riferimento alla documentazione consegnata alla Commissione in occasione dell'audizione del 12.11.2008, i cui contenuti, ovviamente, confermiamo integralmente in quanto non scalfiti minimamente dall'evoluzione dei fatti nel frattempo intervenuta, torniamo a ribadire con convinzione e consapevolezza che la distribuzione carburanti consolida quell'importanza strategica per il Paese che, da sempre, le è riconosciuta, in ragione del fatto che offre servizio, capillarità, sicurezza, professionalità e presidio, garantendo il diritto alla mobilità dei cittadini e la movimentazione delle merci.

Un servizio prestato da una Categoria, quella dei Gestori, che - ancorché maldestramente dipinta dai vertici dell'Unione Petrolifera come responsabile di tutti i mali, capace di tenere in scacco gli industriali del petrolio, di mantenere i prezzi dei carburanti più alti che nel resto della media dei Paesi europei e di condannare la rete distributiva nazionale a livelli ridicoli di modernizzazione e di integrazione di attività diverse - conserva, smentendo categoricamente le affermazioni fuorvianti rese a codesta Commissione, le seguenti caratteristiche:

1. i Gestori non sono proprietari né dei terreni, né delle autorizzazioni, né delle attrezzature dei punti vendita che gestiscono: i circa 25.000 impianti attualmente esistenti lungo la rete viaria italiana sono direttamente di proprietà delle compagnie petrolifere per oltre il 60%, mentre sul rimanente 40% scarso, di proprietà di retisti indipendenti, le compagnie mantengono contratti di convenzionamento "colore";
2. i Gestori, nel quadro normativo vigente, sono tenuti ad acquistare i carburanti da un unico fornitore in esclusiva che coincide con la compagnia petrolifera proprietaria ovvero che "colore" il punto vendita;



3. i Gestori, che pure, ai sensi di legge, possono esercitare, se non altro in via teorica, la facoltà di fissazione del

prezzo al pubblico, si sono imposti dal 2002 - unica categoria del commercio - un prezzo massimo invalicabile (pena la risoluzione del contratto di gestione) che si discosta in media di cinque millesimi al litro dal prezzo consigliato dalla compagnia petrolifera; ne consegue palesemente come i prezzi siano saldamente determinati dalle compagnie, come testimoniano le numerose campagne di *marketing*, veicolate su tutti i *mass media*, che promuovono i marchi appunto attraverso politiche di prezzo mirate;

4. i Gestori, in forza di tale situazione, possono "vantare" un margine lordo pari a meno di 4 eurocent/litro: un "costo" che fa del Gestore, senza alcuna possibilità di smentita, il terminale di filiera della distribuzione di gran lunga più efficiente ed economico; ne sono ottime testimoni le stesse compagnie petrolifere, costrette a spendere fino a quattro volte di più, nei casi in cui gestiscano punti vendita con proprio personale dipendente o, in alternativa, a garantire dei "margin" cinque volte superiori a quelli riconosciuti ai propri Gestori, laddove riforniscano punti vendita della grande distribuzione o senza marchio (pompe "bianche"); a tutto ciò va aggiunto che i Gestori con il loro esiguo margine garantiscono, all'interno del prezzo di vendita, servizio e assistenza al Consumatore che nelle altre tipologie sono semplicemente cancellati;
5. i Gestori hanno il divieto assoluto di investire e/o esercitare attività diverse dalla distribuzione carburanti, pur se permesse dalla legge, in forza dei contratti che li legano alle compagnie petrolifere; premessa l'assoluta marginalità del cosiddetto "non oil" in Italia - determinata dalla scarsissima propensione agli investimenti delle compagnie, dalle resistenze delle Amministrazioni pubbliche e dalle pressioni esercitate dalle *lobby* commerciali - rimane anch'esso sotto il saldo controllo delle compagnie attraverso l'imposizione di formule di affiliazione ai propri *format* di diretta emana-

zione delle compagnie stesse che, in tal modo, impongono piani di ammortamento, affitti, fornitori e prezzi di rivendita anche per le attività diverse dai carburanti, sui pochi punti vendita dove sono presenti; ne consegue il rovesciamento completo della formula che voleva il "non oil" come soluzione per liberare risorse e permettere l'abbattimento dei prezzi dei carburanti: i Gestori, sempre più spesso, a causa delle "politiche di business" aziendali sono costretti a ripianare i bilanci delle attività "non oil" proprio con il margine sui carburanti;

6. i Gestori applicano, come ogni altra categoria del commercio, l'orario di apertura così come regolato dall'Amministrazione pubblica, regionale e comunale, anche alla luce del nuovo intervento legislativo statale (legge 133/2008); è proprio l'Unione Petrolifera, di cui è Presidente il dott. De Vita, e le compagnie ad essa associate che pretendono, al contrario, di forzare strumentalmente i profili normativi di regolazione del mercato, anche con particolare riferimento agli orari; a questo proposito, però, non può non essere sottolineato come l'aumento indiscriminato degli orari e dei turni di servizio, invece che essere un elemento modernizzante e calmieratore del mercato, costituisce la premessa certa ad un fatale aumento dei prezzi al pubblico dei carburanti; infatti, in un mercato che, anche negli anni passati di "vacche grasse", veniva definito anelastico, all'aumento di ulteriori ore di esercizio e di relativi oneri, non farebbe riscontro, per ciò stesso, un aumento dei consumi e delle vendite, quanto un inevitabile trasferimento degli oneri aggiuntivi sul prezzo al pubblico.

Illustrate queste necessarie precisazioni e ricondotte alla realtà effettuale delle cose le circostanze che attengono alla distribuzione carburanti, dopo le incaute e fuorvianti affermazioni del Presidente degli industriali del petrolio, per il rispetto

dovuto alle Istituzioni, alla collettività e anche alle decine di migliaia di lavoratori che quotidianamente prestano la loro opera professionale - pur nelle difficoltà sopra espresse e, troppo spesso, purtroppo esposti persino sotto il profilo della stessa incolumità personale - le scriventi Federazioni ricordano di avere, da tempo, avanzato diverse proposte concrete, riguardo al tema del contenimento dei prezzi dei carburanti, oggetto dell'Indagine conoscitiva.

Esse, perciò, confidano di poterle ulteriormente argomentare ai Componenti la Commissione parlamentare che Ella presiede, nel corso dell'audizione sopra richiesta e che ci auguriamo Ella voglia accordarci.

Vivissime cordialità.

**FAIB CONFESERCENTI**  
**FEGICA CISL**  
**FIGISC CONFCOMMERCIO**

**PASQUALE DE VITA (U. P.):**  
**"I GESTORI**  
**CONTROLLANO TUTTO" (!!!)**

Convocati dalla Decima Commissione Permanente del Senato sul problema prezzi, i petrolieri dell'Unione Petrolifera, rappresentati dal Presidente, **Pasquale DE VITA**, al di là del tema in discussione, si lasciano sfuggire (o forse lo fanno con premeditazione) alcune dichiarazioni non condivisibili.

Secondo il resoconto di *Staffetta*, infatti, De Vita dedica alcuni passaggi all'interno dell'audizione anche ai rapporti con i gestori, che sarebbero i veri responsabili della situazione di arretratezza della rete e dei prezzi alti.

La prima affermazione non condivisibile è che "i prezzi dei carburanti li stabiliscono i gestori. La compagnia comunica un 'prezzo consigliato' ma poi è il gestore che decide quale praticare".

Sempre secondo De Vita, il gestore oltre ai prezzi *"decide anche gli orari di apertura e chiusura di un impianto. Non è vero quindi che le società controllano i gestori, sono i gestori che controllano tutto. Hanno contratti di ferro"* (!). Non solo! Se anche, per caso, *"ci sono tentativi da parte del Governo di liberalizzare questo rapporto con il gestore, non ci si riesce perché poi arriva subito lo sciopero"*.

Riguardo alla questione del *"vincolo di esclusiva"* De Vita precisa che *"il vincolo riguarda solo i carburanti, quindi è solo sulla marca"*, mentre *"i lubrificanti e altri prodotti il gestore può comprarli ovunque. Addirittura i gestori hanno costituito una società da cui comprare questi prodotti che fa concorrenza alle compagnie stesse"*.

Insomma, i Gestori sarebbero una delle *lobby* più potenti che mai si siano annidate nell'economia nazionale. Potrebbe sembrare una lusinghiera, ancorché non ambìta, sopravvalutazione, se non fosse un tentativo gratuito - e piuttosto cinico - di *"demonizzare"* e gettare in pasto alla piazza la parte decisamente più debole e meno tutelata della filiera.



Pasquale De Vita, Presidente UP

## CANTARELLI (ANISA): ACCORDI SCADUTI, SOLLECITIAMO ENI E Q8 AD UNA DEFINIZIONE

*"Con ENI e Kupit gli accordi sono scaduti da fine 2007: a tempo abbondantemente scaduto - e non certo per nostra mancanza di iniziativa - è decisamente l'ora di finire di traccheggiare, per procedere, invece, alla loro ridefinizione."*

Un fermo richiamo che il Presidente nazionale della ANISA, Stefano CANTARELLI, rivolge alle Aziende in mora *"in via pubblica e preventiva, anche se in questi giorni stiamo scrivendo ad ambedue gli interlocutori, in via formale ed unitariamente con FAIB e FEGICA perché fissino nel brevissimo termine la ripresa del tavolo."*



Stefano Cantarelli, Presidente ANISA

*"Per Kupit" precisa Cantarelli "c'è da rilevare che, a parte il non alto numero di aree di servizio di questo marchio, si è arrivati ad uno sfilacciamento del rapporto tra l'Azienda e le sue gestioni; un'assenza di dialogo - al di là del problema del rinnovo dell'accordo - che perdura da troppo tempo senza che l'Azienda, peraltro, si pronunci sulle proprie strategie e prospettive per la rete autostradale, sulle cui generalizzate criticità (visto e costante decremento degli erogati e dei flussi di traffico, royalties, servizi non oil, ecc.) abbiamo più volte acceso un campanello d'allarme. Per certo, questo stato di cose da un lato non costituisce una moti-*

vazione alle gestioni, dall'altro non prelude ad una soddisfacente gestione dell'ordinario."

Più complessa ed articolata, invece, appare la situazione relativa ad ENI, e non solo per la consistenza numerica dell'Azienda sulla rete autostradale nazionale.

"Ricordo che con ENI" afferma il Presidente ANISA "abbiamo concluso a luglio 2005 un accordo che introduceva non pochi elementi innovativi sul piano della valorizzazione dei risultati dei singoli impianti: elementi - raggiunti attraverso una concertazione e condivisione (quali i parametri quantitativi e comportamentali, ad esempio) che hanno mediato su un piano di equilibrio tra le esigenze di business dell'Azienda e lo stimolo alla motivazione delle gestioni, in un quadro di stabilità delle relazioni commerciali e giuridiche tra le parti."

"Pensando alla difficilissima (e lunghissima) vertenza aperta con ENI sulla rete ordinaria," prosegue Cantarelli "non vorremmo, in primo luogo da un punto di vista del metodo, assistere ad un replica del copione aziendale, né ad un atteggiamento dilatorio (cioè, 'rimandare a dopo' la conclusione di quel braccio di ferro). Sul piano dei contenuti, invece, non sarebbe certo un bel segnale se l'Azienda cominciasse il confronto dicendoci prima di tutto che le innovazioni dell'accordo del 2005 sono ormai roba da buttar via."

"Ci dicono anche" avverte il Presidente di ANISA "che in ambienti ENI si magnifica il contratto di associazione in partecipazione come il più felice (ovviamente per l'Azienda) connubio del 'massimo della flessibilità contrattuale' con il 'massimo del controllo del prezzo'. Certamente neanche agitare più o meno velatamente questo ricatto è il migliore segnale prima di sedersi ad un tavolo per trattare. E, d'altro canto, esiste - indipendentemente da questi cruciali aspetti - anche in questo caso, una partita economica da definire a partire dal 1° gennaio 2008."

## ANISA: CONVOCAZIONE DEL CONSIGLIO DIRETTIVO E DELL'ASSEMBLEA BOLOGNA - 26 MAGGIO



ASSOCIAZIONE  
NAZIONALE  
IMPRESE  
SERVIZI  
AUTOSTRADALI

Sono **congiuntamente** convocati

**Martedì 26 maggio**  
**ore 10,30**  
**BOLOGNA**  
**Via dell'Aeroporto**  
**(presso il Ristorante "Nonno Rossi")**

il **Consiglio Direttivo** e l'**Assemblea Nazionale** dei Gestori autostradali di ANISA Confcommercio, per discutere il seguente ordine del giorno:

- ✓ rapporti con le Compagnie Petrolifere;
- ✓ accordi economici scaduti;
- ✓ perdite di volumi su rete autostradale ed interventi a sostegno;
- ✓ azioni da intraprendere;
- ✓ varie ed eventuali.

Data l'importanza dei temi in discussione è raccomandata la presenza di tutti i Soci.

