

N. 35/2012 - 23.07.2012

Nota informativa a cura della Segreteria Nazionale

Piazza G. G. Belli, 2 - 00153 Roma

Presidenti Nazionali: FIGISC: LUCA SQUERI - ANISA: STEFANO CANTARELLI

Segreteria Nazionale: telefono: 06-5866351 - fax 06-58331724

e-mail : figisc@confcommercio.it - anisa@confcommercio.it

sito internet: www.figisc.it

il presente numero si compone di 8 pagine

SOMMARIO DEL N. 35

**MINISTERO E COMMISSIONE
DI GARANZIA CONVOCANO
LA CATEGORIA
COMUNICATO STAMPA
[a lato]**

**MAXI SCONTI WEEK END:
CALA IL NUMERO DEGLI
IMPIANTI DI ENI ED ESSO
[in seconda pagina]**

**MARGINE DI DISTRIBUZIONE
E BUCO DELLO SCONTONE:
UNA MANO DI CONTI
[in terza pagina]**

**TAVOLO MINISTERIALE
COMPARTO AUTOSTRADA:
ANISA SOLLECITA MSE
[in quinta pagina]**

**LA RIFORMA [SU MANDATO]
DEL SETTORE INTRAPRESA
DALL'AZIENDA DI STATO
[in sesta pagina]**

MINISTERO E COMMISSIONE DI GARANZIA CONVOCANO LA CATEGORIA COMUNICATO STAMPA

**COMUNICATO STAMPA DEL
20.07.2012**

**Sciopero benzina: parte la mediazione
delle istituzioni, le organizzazioni dei
gestori convocate dalla Commissione
di garanzia sullo sciopero e dal
Ministero dello Sviluppo Economico.
FAIB FEGICA e FIGISC/ANISA:
esporremo con fermezza le ragioni
della mobilitazione dei benzinai.**

Con una doppia convocazione [dalla Commissione di garanzia sullo sciopero per lunedì 23 e dal Ministero dello Sviluppo economico per martedì 24] è partito il tentativo di far rientrare la protesta dei gestori della FAIB CONFESERCENTI, della FEGICA CISL e della FIGISC/ANISA CONFCOMMERCIO.

Alla Commissione di garanzia i rappresentanti dei benzinai esporranno le motivazioni che hanno portato alla dichiarazione di mobilitazione della categoria articolata su tre fronti [informazione e sensibilizzazione dell'opinione pubblica, sospensione dei pagamenti con moneta elettronica e chiusura degli impianti].

In una nota le Associazioni assicurano che la minaccia di sciopero su tutta la rete - in assenza di adeguate garanzie governative

- sarà articolata garantendo i servizi minimi essenziali richiesti dalla legge. Al Garante della legge sullo sciopero i rappresentanti chiederanno di farsi parte attiva nella vertenza aperta con le compagnie petrolifere.

Nell'incontro di martedì, i rappresentanti dei gestori esporranno le ragioni della protesta al Governo rappresentato dal Sottosegretario prof. De Vincenti. FAIB, FEGICA e FIGISC/ANISA, esprimendo un giudizio positivo sull'immediata convocazione governativa, porranno in modo determinato la questione dello sblocco delle vertenze sindacali aperte con tutte le compagnie che si sottraggono al rinnovo dei contratti, mediamente scaduti da due anni. I rappresentanti dei gestori denunceranno la spoliatura del margine dei gestori chiamati a finanziare di tasca propria le campagne sconto delle petrolifere. Sugli sconti del fine settimana le organizzazioni di settore ribadiranno la richiesta di svolgerli durante la settimana estendendoli alla rete autostradale, ingiustamente penalizzata, per evitare la desertificazione degli impianti e il rischio licenziamento per gli addetti costretti all'inattività dalle politiche promozionali delle compagnie petrolifere.

Infine FAIB, FEGICA e FIGISC/ANISA chiederanno garanzie sul rispetto della legge sulla gratuità dei rifornimenti effettuati con carte di credito fino a 100 euro chiedendo precisi provvedimenti contro le banche che, se è vero che possono non svolgere il servizio, per legge non possono farlo pagare.



MAXI SCONTI WEEK END: CALA IL NUMERO DEGLI IMPIANTI DI ENI ED ESSO [in seconda pagina]

Dalle liste «ufficiali» pubblicate sui siti aziendali emerge che per il week end appena concluso è diminuito il numero dei punti vendita che hanno praticato i maxi sconti delle iniziative «Riparti con ENI» ed «ESSO Self Più».

A meno di eventuali errori od omissioni, infatti, i punti vendita ENI sono passati dai 2.974 del fine settimana precedente ai 2.720 di quest'ultimo, con una riduzione di 254 unità, pari ad un -8,5 % [dal 66 al 60 % del totale della rete di marchio]; quelli ESSO dai 1.585 del week end del 14-15 luglio agli attuali 1.321, con una diminuzione di 264 punti vendita, pari ad un -16,7 % [percentuale doppia di quella di ENI], che costituiscono non più del 46 % della rete totale di marchio [il week end precedente l'iniziativa riguardava il 55 % della rete ESSO].

Sui risultati di ESSO ha pesato la decisione aziendale di chiedere ai propri Gestori una compartecipazione di 2 cent/litro, decisione su cui l'Azienda non ha ritenuto di fare alcun passo indietro, prevedendo al più di ridurre parzialmente i lunghissimi tempi di rimborso delle anticipazioni dello sconto finanziate dal Gestore.

I punti vendita che si sono dissociati sono concentrati in alcune regioni [Friuli V. G.: -57 %; Lombardia: -35 %; Veneto: -30 %; Piemonte: -29 %; Liguria: -26 %] nelle quali si concentra il 75 % delle defezioni totali del marchio, come si evince dalla statistica che viene esposta a pagina 3; nelle grandi città Milano marca una diminuzione del 50 %, Torino del 48 %, Firenze del 39 %.

«ESSO Self Più» – Stazioni aderenti

REGIONE	14-15 lug	21-22 lug	Var. %
ITALIA	1.585	1.321	-16,7%
Lombardia	223	146	-34,5%
Sicilia	145	133	-8,3%
Toscana	143	122	-14,7%
Emilia R.	120	114	-5,0%
Veneto	137	96	-29,9%
Piemonte	133	94	-29,3%
Lazio	102	87	-14,7%
Sardegna	85	86	+1,2%
Puglia	80	80	=0,0%
Calabria	75	75	=0,0%
Campania	75	72	-4,0%
Liguria	58	43	-25,9%
Marche	41	40	-2,4%
Trentino AA	37	33	-10,8%
Abruzzo	31	30	-3,2%
Umbria	23	21	-8,7%
Friuli V.G.	47	20	-57,4%
Basilicata	17	16	-5,9%
Val d'Aosta	7	7	=0,0%
Molise	6	6	=0,0%

«Riparti con ENI» – Stazioni aderenti

REGIONE	14-15 lug	21-22 lug	Var. %
ITALIA	2.974	2.720	-8,5%
Lombardia	358	324	-9,5%
Emilia R.	305	281	-7,9%
Veneto	305	279	-8,5%
Lazio	283	264	-6,7%
Sicilia	238	227	-4,6%
Toscana	229	220	-3,9%
Piemonte	218	205	-6,0%
Puglia	227	199	-12,3%
Campania	122	104	-14,8%
Sardegna	108	97	-10,2%
Liguria	100	97	-3,0%
Abruzzo	100	95	-5,0%
Marche	93	88	-5,4%
Calabria	74	64	-13,5%
Trentino AA	63	55	-12,7%
Umbria	42	42	=0,0%
Friuli VG	44	31	-29,5%
Molise	24	23	-4,2%
Val d'Aosta	14	14	=0,0%
Basilicata	27	11	-59,3%



La consistenza dei punti vendita ENI del sesto week end corrisponde esattamente a quella già registrata per il fine settimana a cavallo tra il 30 giugno ed il 1° luglio.

MARGINE DI DISTRIBUZIONE E BUCO DELLO SCONTONE: UNA MANO DI CONTI

Italia e benzina sono ormai un binomio inscindibile. Se a dicembre qualcosa poteva «salvare l'Italia» era senz'altro la benzina, sulla quale il Governo Monti scaricò, infatti, una bella camionata di imposte aggiuntive; se ora qualcosa può far «ripartire l'Italia» è ancora una volta la benzina, ed infatti sono arrivati gli sconti di fine settimana, che costringono gli Italiani a qualcosa di vagamente somigliante ai riti del «sabato fascista» dello storico Ventennio.

Ciò premesso, vale sempre la pena di ripetere quanto già detto: a finanziare le campagne di sconti che dovrebbero far ripartire l'Italia sono i Gestori, già zavorrati da centinaia di milioni di euro di indebitamento delle loro aziende, un indebitamen-

to – aggravato da palesi situazioni di abuso di dipendenza economica [una fra tutte (senza scomodare altre cose che sono solo favole) la non reciprocità delle condizioni di regolazione delle partite economiche] che porterà al *default* migliaia di piccole imprese.

Ai benzinai la guerra dei maxi sconti ha già reso ingiustificata economicamente la gestione di una rete che durante la settimana si va desertificando, ha già depotenziato le attività accessorie con un ulteriore danno collaterale, e, anche parlando solo di attività «oil», ha già taglieggiato i Gestori che non hanno difese di mercato per un ammontare di circa 40 milioni di euro di margini, senza una corrispondente riduzione di costi.

Ed a ciò si aggiunga che stanno anticipando alle Aziende entità di sconti pro-litro che valgono da 5 a 6 volte e più la consistenza del proprio ristrettissimo margine e con un ciclo finanziario che li mette nelle condizioni di non potere neanche reintegrare la fornitura, facendo, insomma, da banchieri a multinazionali del petrolio.

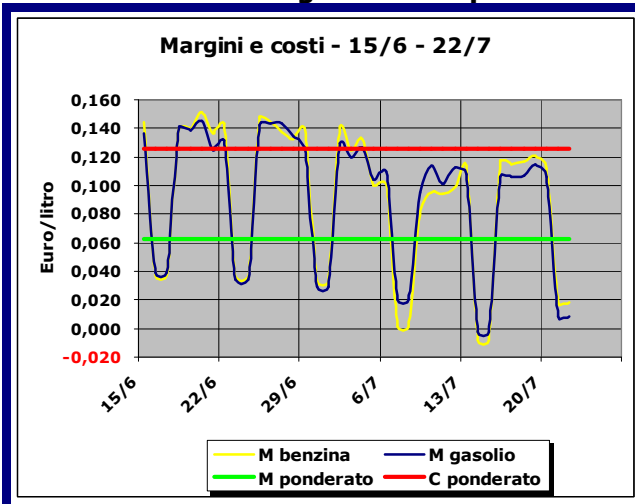
Tutto ciò mentre – come si è già detto più e più volte, ma *repetita iuvant* – le predette Aziende non hanno alcuna remora a «*vedere sottocosto*», ossia a bucare i bilanci ed a dilapidare i conti del *retail*.



Abbiamo approfondito un tema già trattato da queste stesse colonne nel N. 33 di FIGISC

ANISA NEWS del 16 luglio [«*La guerra degli sconti, ovvero storie di eccezionale idiozia*»] e quello che segue è il grafico dell'andamento dei costi e dei margini ponderati di oltre un mese [dal 15 giugno al 22 luglio] di una [chiamiamola «X»] delle aziende petrolifere che hanno praticato i maxi sconti del week end.

Azienda «X»: margini e costi ponderati



Le **linee gialle** [per la benzina] e **blu** [per il gasolio] che oscillano tra minimi sotto lo zero e massimi poco sopra i 0,140 euro/litro delineano i margini industriali del periodo, ossia ciò che resta dopo avere tolto dal prezzo di cessione al benzinai: a) il prezzo del prodotto finito [ossia la quotazione Platt's], b) le imposte [accisa ed IVA].

I margini oscillano, durante la settimana, tra i 0,140 ed i 0,120 euro/litro [nella seconda parte del periodo gli aumenti del Platt's hanno abbassato la loro consistenza], ma nel fine settimana essi crollano da valori massimi inferiori a 0,040 euro/litro a valori minimi inferiori a 0,000 euro/litro.

Considerando come i maxi sconti hanno progressivamente spostato volumi di erogato sia già acquisiti al marchio dai primi cinque giorni della settimana al *week end*, sia nel *week end* per volumi sottratti ad altri competitor del mercato, si possono calcolare dei margini e dei costi ponderati,

cioè calcolati in ragione dei volumi venduti nel corso della settimana e non solo come semplice media aritmetica del periodo.

I dati di sintesi sono i seguenti:

- ✓ il margine aziendale ponderato del periodo è stato mediamente tra i due prodotti pari a 0,063 euro/litro [è la **linea orizzontale verde** del grafico], un valore che è la metà del margine del periodo calcolato senza i week end di sconti [che si posizionerebbe su 0,124 euro/litro per la benzina e su 0,128 euro/litro per il gasolio];
- ✓ il costo aziendale ponderato del periodo è stato mediamente tra i due prodotti pari a 0,126 euro/litro [è la **linea orizzontale rossa** del grafico], un valore che è il doppio del margine del periodo calcolato senza i week end di sconti [i costi ordinari, che nei giorni «normali» sono nell'ordine di 0,105 euro/litro, nei week end vanno addizionati anche del margine del gestore, salendo a circa euro/litro 0,142];
- ✓ in conclusione, NON SOLO NON SI CONTABILIZZA ALCUN UTILE, MA ANCHE I COSTI SONO MEDIAMENTE DOPPI DEI MARGINI CHE DOVREBBERO COPRIRLI, UN «SOTTOCOSTO» DEL 50 % SECCO.

Questo è il, chiamiamolo così, «*disinvolto*» comportamento dell'azienda «X». Lo abbiamo descritto per metterlo accanto a quella che è la situazione delle imprese dei Gestori, perché si possa giudicare come siano compatibili, o moralmente tollerabili, queste due così diverse, eppure speculari, rappresentazioni di uno stesso settore.

Scrivo testualmente **STAFFETTA** nel suo numero del 20 luglio: «*è certo che un sistema di questo tipo non premia chi opera secondo regole di sana gestione: un vero imprenditore non vende mai sottocosto, perché verrebbe meno alla sua stessa ragione d'essere*». Sottoscriviamo in pieno.

Se questo sistema, poi, possa essere esteso «*sempre e da tutti*» - come pure molti pensano davvero e parecchi esigono pur senza

pensarlo davvero - lo lasciamo giudicare dalla cruda verità dei numeri.

Un sistema, per concludere il discorso, che non ha nulla di comico [se non la «*maschera*» dell'occasionale *testimonial* di turno], ma semmai qualcosa che - oltre a nascondere il dramma che intanto vivono decine di migliaia di piccole imprese di gestori -, anche solo da un punto di vista puramente economico e commerciale, rassomiglia più che altro ad una creatura da bestiario medievale che divora se stessa.



TAVOLO MINISTERIALE COMPARTO AUTOSTRADA: ANISA SOLLECITA MSE

Il tavolo ministeriale sulle autostrade, partito dalle iniziative conseguenti all'assemblea di Bologna del 16 febbraio, langue: è dalla fine di maggio, infatti, che Concessionari e Compagnie si sono incartati sulle trattative bilaterali, e così **ANISA CONF-COMMERCIO** sollecita il Ministero a riprendere il filo dei lavori.

Stefano CANTARELLI, Presidente Nazionale dell'Associazione dei gestori autostradali ha inviato la scorsa settimana al Ministro ed al Sottosegretario De Vincenti la seguente comunicazione:

«Prot. 232/SC/sn

Roma, 17 luglio 2012

Oggetto:

**TAVOLO COMPARTO AUTOSTRADALE –
SOLLECITAZIONE RIPRESA LAVORI**

La scrivente Organizzazione di Categoria dei Gestori degli impianti di distribuzione carburanti autostradali, **ANISA CONFCOMMER-
CIO**

premessso

- ✓ che è tuttora aperta una vertenza avvenute come oggetto lo stato di crisi della Categoria nel comparto autostradale, con perduranti iniziative di protesta e mobilitazione che riguardano, in questa fase, i rapporti commerciali con le Aziende petrolifere assegnatarie dei servizi;
- ✓ che il tavolo di lavoro istituito dal Ministero per lo sviluppo economico tra Concessionari, Industria petrolifera e Gestori – dopo un serrato avvio ed un intenso scambio di riunioni – è, ormai dalla fine di maggio, sostanzialmente fermo in attesa della definizione delle verifiche bilaterali tra Concessionari ed Aziende petrolifere;
- ✓ che sono intervenute da ultimo scelte commerciali da parte di alcune Aziende petrolifere che operano fortissimi sconti di prezzo sulla rete ordinaria (vendite «sottocosto»), e che, pertanto, è intervenuta una ulteriore penalizzazione dei consumi nelle tratte autostradali e segnatamente nelle Tangenziali delle grandi città, operanti in regime di competitività nulla con gli impianti stradali allocati nei medesimi bacini di utenza, con punte decrementali che raggiungono il 50 % rispetto ad una situazione precedente già fortemente deteriorata,

è a sollecitare vivamente l'intervento delle S.S.L.L. per una rapida ripresa dell'operatività del tavolo di concertazione, significando altresì che, ove si protraesse ulteriormente la presente situazione di stallo, si dovrà riprendere ad attivare il programma di iniziative – ivi inclusa l'astensione dall'at-

tività di servizio – già sospeso con la convocazione del tavolo stesso.»



Il Presidente ANISA, Stefano Cantarelli

**LA RIFORMA [SU MANDATO]
DEL SETTORE INTRAPRESA
DALL'AZIENDA DI STATO**

Scriva **STAFFETTA** nel suo numero di venerdì 20 [«*Sconti ENI: una riforma dirigista*»], con queste testuali parole:

«A gennaio il governo ha varato il decreto sulle liberalizzazioni che all'articolo 17 definiva una riforma del sistema di distribuzione dei carburanti. Lo scopo, appunto, era razionalizzare la rete facendo così scendere i prezzi. Pochi mesi dopo, con la riforma ancora da attuare, il governo ha deciso di prendere le vie brevi, 'consigliando' a Eni, magari con qualche contropartita, di far scendere i prezzi usando il suo 'braccio secolare' e rafforzandone la posizione. Un po' come nel gas la razionalizzazione della distribuzione e lo sviluppo del mercato stanno passando attraverso il potenziamento di operatori pubblici.»

Se questa è una lettura attendibile – e noi pensiamo che sia assolutamente «*plausibile*» –, siamo di fronte ad un disegno decisamente definibile più autoritario che dirigista [mandante il Governo, esecutore

l'Azienda di cui lo Stato possiede la quota di riferimento] destinato a durare, magari con repliche anche distanziate di quanto già sta succedendo, fino a che non siano assicurati alcuni dei risultati prefissi e gli equilibri non siano radicalmente mutati.

Abbiamo sin dall'inizio sottolineato che l'operazione sconti ha certamente almeno ottenuto un primo provvidenziale effetto mediatico per il Governo, cioè quello di far dimenticare alla gente il peso delle asfissianti imposte che gravano sulla mobilità del Paese, vero bancomat per l'Erario per esigenze di copertura di spese, per far cassa, per risanare i conti, ecc. E vi è più di qualche elemento di contraddizione e dissociazione di ruolo in Governi che pretendano di far diminuire i prezzi nel contempo continuando a caricarli di imposte che valgono quattro o cinque volte i costi ed i margini del sistema distributivo.

Ma questo è ancora un effetto marginale, puntando – secondo **STAFFETTA** – il disegno che è stato messo in atto a ben altri risultati «nel medio positivi, per la compagnia e per lo Stato: addomesticamento della concorrenza delle pompe bianche, con espulsione dal mercato degli operatori più piccoli; 'pulizia' della stessa rete Eni con la chiusura dei punti vendita esclusi dagli sconti; selezione dei gestori con la scelta tra ridurre i propri margini partecipando all'iniziativa o restare fuori mercato non aderendo; 'punizione' delle società delle autostrade per la questione delle royalty, visto che i punti vendita autostradali sono esclusi dall'iniziativa e vengono di fatto marginalizzati». Insomma una vera tempesta.

Abbiamo già detto più di un mese fa che se l'operazione estiva di *dumping* dei prezzi fosse un segnale per dare impulso ad una ristrutturazione *«forzata»* della rete – mettendo fuori gioco gli equilibri incerti con cui tanti operatori si sono presentati sul mercato del *no-logo* o di quelli delle reti di marchio più deboli –, va ricordato che di rete si discute sin dal lontano 1978, e negli anni più recenti con reiterate isteriche liberaliz-

zazioni che hanno prodotto esattamente il contrario della razionalizzazione.



Le risorse che oggi si buttano nella spazzatura meglio sarebbero state spese per chiudere impianti improduttivi, per attivare ammortizzatori di settore, per ritrovare giustificazione economica ad una rete che, essendo due o tre volte più capillare di quella di altri Paesi europei [e che è, necessariamente più costosa e, comunque, meno costosa rispetto al servizio che assicura] eroga una media di 1,3 milioni di litri per punto vendita, un altro primato europeo negativo oltre a quello delle imposte.

Circa gli intenti *«punitivi»* nei confronti dei Concessionari autostradali, poi, la memoria dovrebbe aiutare a ricordare quanto cominciato dopo la privatizzazione, allorché a dare la stura alle royalty facili – che da allora sono diventate la regola assai poco virtuosa del comparto e costituiscono un peso significativo sul prezzo dei carburanti venduti in autostrada – furono proprio le smodate ed economicamente ingiustificate offerte dell'industria petrolifera per accaparrarsi l'assegnazione dei bandi.

Per entrambe le problematiche più sopra esposte, colpisce comunque il ricorso al metodo del *«tanto peggio, tanto meglio»* della distruzione del valore, della svalutazione degli investimenti, della marginaliz-

zazione delle reti, del saccheggio dei bilanci, alla faccia di quel «rigore» che viene gabellato ai privati sudditi cittadini.

Né il problema della distruzione del valore si limita in questo settore alla fase distributiva. La raffinazione [che accumula miliardi di debiti per oggettive contrazioni di consumi, ma anche per scarsa competitività e mancanza di tutele da una concorrenza che non deve rispettare vincoli] finirà per fare la stessa fine e con gli stessi metodi, in ossequio magari a scelte europee che priveranno il nostro Paese di un altro pezzo di apparato produttivo. Una replica, in scala limitata, di quel percorso recessivo che prima ha delocalizzato le produzioni, poi ha dovuto sostenere i consumi alimentando circuiti di indebitamento e spesa sociale, aggravando i debiti sovrani ed avvitando verso i baratri della speculazione finanziaria, insomma il *loop* malefico della vanificazione del valore dell'economia reale.

Vi è da chiedersi, tornando alla questione che riguarda il settore, se – nel momento in cui la strategia sia quella, dirigista od autoritaria che dir si voglia, delineata più sopra – qualcuna delle tante Authority che proliferano negli ordinamenti del Paese abbia qualcosa da dire sulle regole, e sul fatto che per tutti valgano condizioni di parità rispetto al potere contrattuale nei confronti di uno Stato o Governo che è anche azionista di riferimento del market leader di settore. Ma la risposta appare ovvia, visto lo schieramento di forze.

Vi è da chiedersi – se la logica sottesa al disegno è quella già esposta ed il metodo è quello del «riordino» attraverso la distruzione del valore economico [e, quindi, per via correlata con una assoluta incuria della «macelleria socio-economica» verso tante microimprese del settore ed i loro addetti] quale sia il senso delle cose che il Governo intende dire all'intero settore, che pure ha convocato martedì, se non quello di impedire/rimandare uno sciopero ritenuto fastidioso, e per di più coincidente con l'inizio delle ferie estive, e tanto più fastidioso in quanto

interviene in una fase così meravigliosamente idilliaca di maxisconti impensabili fino a poco più di un mese fa.

Le riforme «*dirigiste*» in questo settore non sono state l'eccezione, ma la regola: che si tratti di un aumento di imposte, piuttosto che la tutela di interessi forti o la spartizione del mercato tra vecchi e nuovi poteri o l'ingerenza sui prezzi per ragioni mediatiche e di consenso, tutte hanno inciso ad incartare progressivamente il settore.

Ora se ne aggiunge un'altra di riforma, che non ha neppure più bisogno di giustificarsi come «*liberalizzatrice*», tanto appare palesemente autoritaria e che ha le sue complesse quanto riservate motivazioni negli scambi sugli assetti tra potentati pubblici e *commis* di Stato.

Nel mezzo, quelli che, nei paradossi della politica e dell'economia, sono gli stracci che volano sempre.

