

N. 14/2013 - 22.04.2013

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 7 pagine

SOMMARIO DEL NUMERO 14

**FAIB, FEGICA, FIGISC/ANISA
AD UNIONE PETROLIFERA:
RICOSTRUIRE CORRETTE
RELAZIONI**

[pagina 1]

**CONTROLIBERALIZZAZIONE
DELLA VENDITA TABACCHI.
FIGLI E FIGLIASTRI**

[pagina 3]

**VERSO LA GHOSTIZZAZIONE
ANCHE IN AUTOSTRADA
PER GLI IMPIANTI MINORI**

[pagina 5]

**FAIB, FEGICA, FIGISC/ANISA
AD UNIONE PETROLIFERA:
RICOSTRUIRE CORRETTE
RELAZIONI**

RACCOMANDATA A.R.
Roma, 15 Aprile 2013

- Egr. Dott. **Pasquale DE VITA**
Presidente UNIONE PETROLIFERA
- Egr. Dott. **Daniele BANDIERA**
Vicepresidente UNIONE PETROLIFERA

- Egr. Ing. **Angelo FANELLI**
Vicepresidente UNIONE PETROLIFERA
- Egr. Ing. **Alessandro GARRONE**
Vicepresidente UNIONE PETROLIFERA
- Egr. Ing. **Alessandro GILOTTI**
Vicepresidente UNIONE PETROLIFERA
- Egr. Ing. **Giancarlo VILLA**
Vicepresidente UNIONE PETROLIFERA

ROMA

Oggetto: richiesta incontro.

Egregio Presidente,
signori Vicepresidenti,

dopo aver a lungo valutato e ponderato, le scriventi Federazioni sono giunte alla determinazione che sia opportuno chiedere un incontro alle SS.LL. al fine di approfondire alcuni aspetti dei rapporti che intercorrono, in generale, fra l'industria petrolifera ed i Gestori degli impianti stradali ed autostradali di distribuzione carburanti.

Incontro sugli aspetti di carattere generale e di «prospettiva» considerando che i rapporti economico-normativi che, ai sensi della vigente Legge 57/01, sono rimessi esclusivamente al rapporto fra le Organizzazioni di Categoria e singola compagnia petrolifera. In tale quadro, appunto, l'interlocuzione non può che avvenire su aspetti di carattere strategico.

Le scriventi, quindi, hanno inteso richiedere l'incontro in oggetto al fine di mettere sul tappeto, senza alcun velo,

le problematiche che da almeno quattro anni rappresentano un ostacolo al fluire di un chiaro sistema di relazioni industriali, con evidenti ricadute negative per il settore tutto.



A cominciare dalla fibrillazione della Categoria dei Gestori che appare messa ai margini dei processi aziendali di ristrutturazione e razionalizzazione del sistema distributivo, senza alcuna certezza di futuro.

I risultati negativi sono sotto gli occhi di tutti: a cominciare dall'incursione sul *pricing* da parte dei più disparati Organi dello Stato, alla conflittualità diffusa, da provvedimenti ingiusti ed iniqui per il settore che rischiano di minare, dalle fondamenta, quanto il nostro settore ha costruito - con pazienza ed intelligenza - ed i cui risultati sono sotto gli occhi di tutti.

In altre parole, la rappresentanza unitaria dei Gestori, chiede l'incontro alla rappresentanza dell'industria petrolifera al massimo livello, con l'obiettivo di mettere congiuntamente sul tavolo i temi intorno ai quali ricostruire non solo un sistema di corrette relazioni, ma anche fornire l'occasione per individuare un *locus* per affrontare e dirimere tutte quelle problematiche di comune interesse [con esclusione di quelle rimesse alla contrattazione azien-

dale] che hanno stratificato, negli ultimi anni, radicali diversificazioni nella lettura degli accadimenti e, come risultato, l'assunzione di posizioni scarsamente dialettiche.

Le scriventi Federazioni, sono le stesse che, ad inizio 2008, avevano proposto, all'interno di un «Forum», una chiave di lettura condivisa della situazione in evoluzione e delle indicazioni per uscire - compattamente - da una crisi che appariva latente.

Purtroppo quello sforzo, anche per motivi esterni alla volontà di entrambe le Parti, non ha prodotto i risultati che pure erano stati auspicati: il momento, oggi, appare maturo per affrontare daccapo i temi rimasti insoluti e provare a riannodare i fili di un ragionamento, prematuramente accantonato. Anche in considerazione dei tempi che stiamo vivendo.

Ove la proposta venisse accolta, la riflessione comune consentirà a ciascuno di assumere, con la serenità di chi ha tentato tutte le strade per comporre una diaspora che rischia di allargare l'incomunicabilità, ogni decisione.

Ovviamente le scriventi Federazioni immaginano di sedersi intorno ad un tavolo con l'obiettivo di ricercare e valorizzare le ragioni di ciascuno e le reciproche convenienze a raggiungere un equilibrio che rilanci l'armonia all'interno del settore senza la quale ciascuno si espone al rischio della residualità.

Le scriventi rimangono a disposizione per definire, per le vie brevi, disponibilità e date per l'incontro richiesto.

FAIB CONFESERCENTI

FEGICA CISL

FIGISC/ANISA CONFCOMMERCIO

CONTROLIBERALIZZAZIONE DELLA VENDITA TABACCHI. FIGLI E FIGLIASTRI

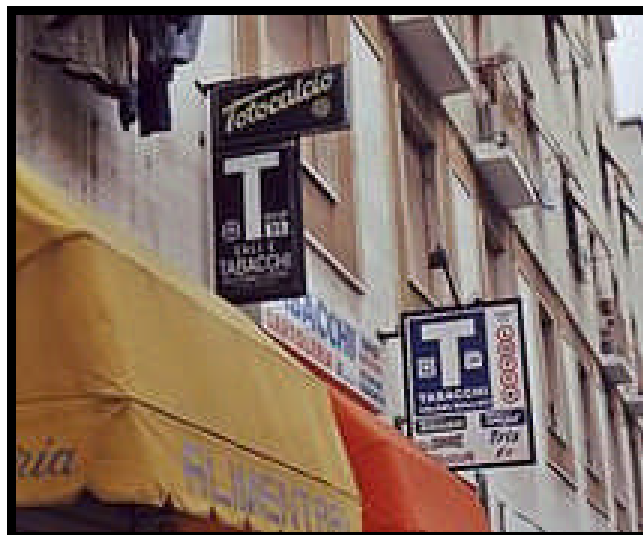
È stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale [16.04.2013, N. 89] il Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze del 21 febbraio 2013, avente come oggetto *«Regolamento recante la disciplina della distribuzione e vendita degli articoli da fumo»*.

Già le premesse sono sbalorditive: basti pensare che, mentre da tempo si sprecano le norme così dette liberalizzatorie di ogni sorta di attività e servizi minuti [e se non ci pensano i liberalizzatori locali, ci pensano le intrusioni della Commissione Europea], il decreto, invece, dice esplicitamente che *«la razionalizzazione della rete di vendita, consistente tra l'altro nell'indicazione ed applicazione di criteri volti a disciplinare l'ubicazione dei punti vendita, previene ed esclude il possibile sovradimensionamento ingiustificato della rete di vendita e, conseguentemente, costituisce strumento necessario al fine di non alterare l'offerta di tabacchi in misura non corrispondente all'entità della stessa»*. [!]

E, in effetti – secondo norme di settore che si perpetuano da decenni e decenni – ogni nuova attività di vendita di questi articoli è soggetta a determinazione numerica [un esercizio ogni millecinquecento abitanti], al rispetto delle distanze minime [da 200 a 600 metri in proporzione inversa alla consistenza demografica (minore è la popolazione, maggiore è la distanza minima)], a predeterminazione di volume d'affari [*«non è consentita l'istituzione di una nuova rivendita quando la quarta parte della somma degli aggi realizzati dalla vendita di tabacchi dalle tre rivendite più vicine a quella da istituire ed ognuna delle quali poste a una distanza inferiore ai 600 metri rispetto alla sede*

proposta per l'istituzione della nuova rivendita, non è pari o superiore» ad un ammontare che va da circa 19mila euro a quasi 38mila, in misura direttamente proporzionale alla consistenza demografica (maggiore la popolazione, maggiore il volume degli aggi necessari)].

Con buona pace di ogni sospetto che un tanto possa costituire – per usare una formula cara ad U.E. ed Antitrust – un *«ingiustificato limite alla libertà di stabilimento»* di chiunque volesse aprire una tale attività, il consueto argomento cui si fa ricorso per fare totale piazza pulita di ogni limite.



Il *«segreto»* di tale straordinaria zona franca è che è lo Stato che amministra le autorizzazioni attraverso la speciale Azienda dei Monopoli, governando direttamente la rete di distribuzione di un articolo su cui grava una fiscalità estremamente elevata [per intenderci, molto simile in percentuale sul prezzo del bene a quella dei carburanti di primario consumo] e stabilendo un aggio garantito agli operatori del settore, in totale assenza di qualsiasi filiera che non sia da esso controllata dall'origine alle fasi intermedie e fino alla fine, dal momento che il mercato non esiste ed il prezzo finale è un prezzo imposto.

Il paragone con il settore della distribuzione carburanti è d'obbligo: anche in quest'ultimo il prelievo fiscale è altissimo, è controllata la sua immissione dalla raffineria al consumo la commercializzazione implica norme contabili e la tenuta di scritture fiscali, il percettore maggioritario [in altre parole il socio esplicito di maggioranza] del prezzo finale è lo Stato, attraverso le accise e l'imposta sul valore aggiunto. Ma qui, a differenza, non solo il prezzo è libero [ossia quella parte del prezzo che non è costituita da imposte, né quella che deriva da quotazioni internazionali di mercato del prodotto, ossia, grosso modo, solo un 10 % del prezzo totale è libero, ancorché gravato dai costi della distribuzione], ma lo Stato diventa socio non più esplicito, ma occulto quando si tratti di stabilire, ad esempio, [come accadeva ai rimpianti tempi del Comitato Prezzi], un livello di remunerazione minima degli operatori del settore.

E ritorna socio esplicito quando si tratti, sulle pressioni dei soliti noti, di sbaraccare qualunque forma di regolamentazione delle reti [le reiterate liberalizzazioni] e persino di puntare alla totale automazione di ogni singolo punto vendita, al fine di promettere mediaticamente una aleatoria e remota riduzione dei prezzi – che, comunque, si continuano a caricare di imposte per qualunque esigenza di cassa -, e ridiventa occulto quando si tratti, ad esempio, di far rispettare norme regolanti i rapporti interni al settore, di esercitare un ruolo di mediazione nelle controversie quando serva, di vigilare, direttamente o attraverso le innumerevoli Authority, sul rispetto delle regole della concorrenza e sulla prevenzione e repressione degli abusi di dipendenza economica.

Un quadro, insomma, in cui esistono figli e figliastri e diverse ed opposte declinazioni della cosiddetta «*diligenza del buon padre di famiglia*», e diversissime situazioni di diritto.

E quanto – per passare alle cose di dettaglio-, alle norme che riguardano nello specifico la vendita dei tabacchi negli impianti di distribuzione carburanti, la situazione è grosso modo la seguente.



La sbandierata «*liberalizzazione*» della legge 27/2012, che avrebbe consentito la vendita dei tabacchi nei distributori è sempre stata una autentica bufala: costretta tra le maglie – come si diceva prima – delle regole del Monopolio, essa è stata subito smentita dalla legge 44/2012, che imponeva distinti ed appositi locali accessori di almeno 30 mq di superficie e non attraverso la rivendita ordinaria, ma solo con quella speciale o il famoso «*patentino*» [si veda anche articolo su FIGISC ANISA NEWS N. 21 del 23 aprile 2012].

Ora, le norme del decreto MEF di febbraio stabiliscono, all'articolo 6, per sommi capi che:

- ✓ per aprire una rivendita speciale di esercizio della vendita di tabacchi nell'impianto, si dovrà rispettare tutte le griglie di cui abbiamo fatto cenno prima [requisiti minimi di popolazione, distanze minime, sufficiente volume di aggi per quattro rivendite], più una disponibilità di locali con superfici minime [come superficie si intende «*spazio dedicato alla vendita al pubblico*»] di 30

mq, se esclusivamente destinati alla vendita dei tabacchi, di 50 mq se vi sono comprese attività di vendita di altri beni o servizi, *«esclusa in ogni caso l'esposizione o la vendita di olii combustibili, di agenti chimici e di ogni altro prodotto comunque idoneo ad alterare i tabacchi lavorati ovvero la loro conservazione»* [una descrizione davvero minuziosa: persino l'esposizione è contemplata!]; ovviamente, la decisione di autorizzare o negare spetta poi alla locale Agenzia dei Monopoli;

- ✓ ma, se non fosse possibile il rispetto delle rigorose griglie abitanti + distanze minime + volume di aggi minimo, si potrà ottenere il famoso *«patentino»*, sempre a patto di avere la disponibilità dei già più sopra citati locali di 30 o 50 mq, a seconda del caso.

Insomma, una evidente presa per i fondelli, che, mentre si fa di tutto e di più per ridurre gli impianti alla macchinetta del *self prepay* e cacciare anche il gestore, presuppone invece impianti con spazi commerciali crescenti. E mentre il gestore si vede dimezzare il proprio esiguo margine per partecipare a guerre dei prezzi per conto terzi fino a ridursi al fallimento, lo Stato – signore monopolistico dei tabacchi – si preoccupa che la remuneratività per la vendita dei suoi prodotti, in una nicchia totalmente avulsa dal mercato, sia dettagliatamente preordinata in un *range* che va dai 1.500 ai 3.000 euro/mese. Alla faccia di liberalizzatori di tutte le risme, in buona o cattiva fede, alla faccia di Authority o Commissioni europee.

VERSO LA GHOSTIZZAZIONE ANCHE IN AUTOSTRADA PER GLI IMPIANTI MINORI

In attesa di un nuovo Governo che ancora non c'è a quasi due mesi dalle elezioni di febbraio, il Governo in carica semina qua e là mine che riguardano anche il nostro settore.

Non bastando i decreti sulla comunicazione e pubblicizzazione dei prezzi, ora salta letteralmente fuori [neppure una bozza, infatti, è stata fatta filtrare alle organizzazioni di categoria dei gestori] anche un *«atto di indirizzo»*, seminato dal Ministro Passera di intesa col Ministero delle Infrastrutture, intitolato *«Individuazione di criteri per l'affidamento dei servizi di distribuzione carburanti e delle attività commerciali e ristorative nelle aree di servizio autostradali»*.



Maturata nel chiuso [ma ovviamente chiuso non per tutti gli attori del comparto, a giudicare dai contenuti] delle mura ministeriali – dopo la sospensione dall'estate scorsa del tavolo di lavoro sulla crisi del comparto autostradale, su cui pure c'erano alcuni punti di intesa, anche se non ancora una conclusione comune –, si tratta di una serie di istruzioni per i prossimi bandi dei Concessionari, tra le quali spicca-

no riferimenti ad una specie di progressiva «ghostizzazione» degli impianti e di una riduzione a mera «guardiania» dei gestori delle aree di servizio a basso tenore di erogato.

Sta, infatti, letteralmente scritto nel dispositivo ministeriale: «per le aree di servizio che erogano volumi di carburanti inferiori a 3 mln di litri annui si potrà prevedere l'affidamento in gestione integrata dell'intera area, con unica gara, includendo i servizi oil e non oil (ristorazione), e, per quanto attiene il servizio oil, lo stesso potrà essere previsto mediante introduzione del pagamento automatico (modello selfservice prepayment) anche per l'intera giornata e la possibile chiusura notturna del ristoro. Al fine di assicurare l'assistenza in caso di imprevisti o anomalie dovrà essere garantita l'assistenza in loco con il presidio dell'area».

Per le aree di servizio con erogati compresi tra i tre ed i cinque milioni di litri, l'atto di indirizzo prevede che la modalità *self prepayment* possa essere fatta funzionare in notturno, sempre presupponendo – ma in questo caso in eventuale abbinamento con i servizi *non oil* – il presidio dell'area.

La posizione di ANISA è espressa con totale ed assoluta chiarezza dal Presidente Nazionale Stefano CANTARELLI, che, anche in un'intervista a STAFFETTA di venerdì 19, dichiara netta contrarietà agli indirizzi del ministero.

«Le conclusioni cui ha ritenuto di pervenire il Ministero - senza ulteriori verifiche dopo la sospensione dei tavoli di lavoro risalente alla fine di luglio - sono francamente disarmanti, non corrispondono affatto né allo stato del dibattito in quei tavoli, né alle misure necessarie per affrontare la crisi del comparto. Siamo partiti dalla considerazione che un elevato numero di impianti in autostrada sta diventando marginale in termini di erogato, e di conseguenza non più in grado di avere una sostenibilità

economica per gli elevati costi necessari a garantire servizi protratti per l'intero arco delle 24 ore. Ciò che si chiedeva – sin dall'assemblea ANISA di Bologna del febbraio 2012 e successivamente in tutti i passaggi unitari con tutte le rappresentanze dei Gestori – erano: a) sul fronte economico-contrattuale aperto con le compagnie, una mediazione del Governo che facesse riprendere le relazioni con l'industria petrolifera, il rinnovo degli accordi, la soluzione delle sofferenze più macroscopiche, b) sul fronte più generale della crisi del comparto, una strategia di ristrutturazione complessiva sia della rete sia del livello dei servizi. Abbiamo anche ovviamente sostenuto che un affidamento integrato dei servizi oil e non oil avrebbe potuto, nell'ottica di una revisione della rete e dei servizi, offrire delle chances in più per gli impianti che si trovano in fasce di erogato medio-basse e basse.».



«Ai tavoli di lavoro» specifica ancora il Presidente ANISA «si è anche diffusamente valutato l'aspetto dell'incidenza delle royalty in un quadro di crollo verticale delle vendite oil, del calo del traffico e delle stesse difficoltà dei servizi di ristorazione, verificando una relativa disponibilità dei Concessionari a rivedere l'impostazione delle gare su queste tematiche [disponibilità incassata subito dalle compagnie petrolifere, che non hanno offerto invece alcuna sponda né sugli accordi economici

né sulle partite sospese con i loro Gestori. In ogni caso, sui tavoli c'era stata una analisi a 360 gradi sul comparto, sulla quale non si era potuto concludere solo per l'indisponibilità dell'industria petrolifera a sottoscrivere almeno un canovaccio di documento di intesa.»

«Ciò a cui ci troviamo di fronte ora è un risultato radicalmente diverso e decisamente inaccettabile» denuncia Stefano CANTARELLI, evidenziando i contenuti più controversi dell'atto di indirizzo ministeriale: «Ad esempio, al posto di una strategia di ristrutturazione della rete e dei servizi, che abbia come priorità il recupero di sostenibilità e margini economici per gli impianti a rischio di marginalizzazione, il Ministero propone che i bandi prevedano per questi una totale automazione, o, per essere precisi, una semiautomazione con annesso servizio di guardiania. In sostanza, la medesima ricetta semplicistica e fasulla della rete ordinaria: non si chiude neppure un erogatore, invece si piantano macchinette del self pre-pay 24ore: una soluzione irricevibile.»

«Anche la questione di un affidamento integrato dei servizi avrebbe dovuto essere finalizzata a ridare prospettiva alle imprese che gestiscono impianti che sono borderline rispetto alla soglia di sostenibilità economica. Un discorso complesso che riguarda l'allargamento ai Gestori dell'effettuazione di certi servizi, dovendosi tenere conto di come sta evolvendo il mercato della rete autostradale. L'atto di indirizzo, per contro, prevede che un affidamento integrato sia possibile [se proprio il Concessionario non ritenga, a suo criterio, inattuabile la gestione separata!] proprio solo per gli impianti che sono sotto la soglia dei tre milioni di litri. In primo luogo il limite di erogato è già troppo basso, in secondo luogo il Gestore, già in difficoltà gravissime dato il basso livello di erogato oil, non può che essere già preventivamente tagliato fuori dall'accesso ad un allargamento dei servizi

effettuabili, infine, il complesso dei criteri per l'affidamento sembra tagliato su misura per i noti gruppi della grande ristorazione organizzata, ristorazione che, pur lamentando perdite di esercizio di 50 milioni di euro nel 2012, evidentemente non disdegna - pur di non lasciarla ad altri, al Gestore in particolare - di accollarsi anche situazioni di marginalità, contando anche sulla assegnazione della parte oil [come sta già avvenendo sulla A3 Salerno - Reggio Calabria, e fuori da ogni procedura di bando]. Insomma, il contrario di quel che abbiamo indicato. »

«Non potrà che esserci una risposta forte da parte delle Organizzazioni di Categoria dei Gestori» annuncia il Presidente ANISA «che già dai prossimi giorni prenderanno posizione e decideranno iniziative sulla vicenda. Il giudizio su questo atto del ministero - che pur essendo un atto di indirizzi, in realtà ha valore giuridico in quanto supplisce il ruolo della Autorità di regolazione dei trasporti [non ancora costituita], e quindi è di fatto un via libera ai nuovi bandi - è che non solo non risolve un bel nulla della crisi del comparto, ma costituisce un duplice regalo all'industria petrolifera da un lato, alla grande ristorazione dall'altro, e penalizza e disprezza ancora una volta una Categoria già sull'orlo del baratro. »

