

N. 32/2013 - 05.08.2013

Nota informativa a cura della Segreteria Nazionale

Piazza G. G. Belli, 2 - 00153 Roma

Presidenti Nazionali: FIGISC: MAURIZIO MICHELI - 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 NUMERO 32

**MICHELI, FIGISC:
GOVERNO INERTE
ED AZIENDE ELUSIVE,
TUTTI I NODI D'AUTUNNO**
[pagina 1]

**CANTARELLI, ANISA:
SU VERTENZA AUTOSTRADE
ANCORA NESSUN ACCORDO,
SETTEMBRE DECISIVO**
[pagina 3]

**TARANTO: FIGISC DENUNCIA
IL RISCHIO DI PERDERE
600 POSTI DI LAVORO**
[pagina 4]

**LA «GHOSTIZZAZIONE»
DELLA RETE: MENZOGNA
TUTTA ITALIANA**
[pagina 7]

MICHELI, FIGISC: GOVERNO INERTE ED AZIENDE ELUSIVE, TUTTI I NODI D'AUTUNNO

[Maurizio MICHELI]

Mentre la crisi del settore [che dura da anni e non da mesi] dalla raffinazione alla distribuzione continua a peggiorare senza alcuna inversione di tendenza, un governo inerte e confuso ed un'industria petrolifera del tutto priva di strategie, e preoccupata solo di continuare a scaricare le conseguenze sulle parti sociali più deboli del comparto [gestori, lavoratori], lasciano consumare inutilmente il tempo e marcire la situazione.

A ciò si aggiunga l'Europa astratta e burocratica di Bruxelles, che, incapace di qualsiasi tutela della raffinazione, apparato industriale strategico per il continente, in un contesto internazionale chiaramente asimmetrico, è, invece, efficacissima nel dedicarsi a questioni di assolutamente infimo dettaglio come l'estensione degli impianti *ghost* anche nei centri abitati.

In autunno, dopo una pausa feriale segnata dai rigori e dalle incertezze della crisi economica, ci ritroveremo con tutti i nodi aperti ancora irrisolti e con una realtà che dal passare del tempo è stata solo aggravata ed ulteriormente compromessa, con il suo strascico drammatico nella vita concreta delle imprese e delle persone.

È passato un anno dal verbale d'intesa con il ministero [27 luglio 2012, Sottosegretario, come ora del resto, Claudio De Vincenti] in cui si parlava di «assicurare, all'interno dello stesso marchio, al gestore condizioni eque e non discriminatorie per competere nel mercato di riferimento» oppure di «assicurare la salvaguardia del margine del gestore» o anche solo di «riaprire al più presto i tavoli per le trattative sugli "accordi di colore" aziendali».

Da allora non è stata osservata una sola virgola di quei propositi [sottoscritti anche da un rappresentante del governo], tutto è continuato come prima o peggio [si pensi alle proposte «indecenti» del contratto di appalto o di servizio a 6mila euro], l'unica competizione possibile sul mercato non è certo quella del gestore, i margini sono stati ulteriormente taglieggiati, tra minori margini e minori vendite se n'è andato il 50 % del giro d'affari, facendo schizzare l'indebitamento e rendendo insostenibile l'equilibrio economico delle gestioni.

L'unica novità rispetto ad un anno fa è che oggi non ci sono gli «scontoni» dei week-end d'estate: un fuoco di paglia di cui non sono ancora spente le braci, non si è ancora dissolto il puzzo, non si sono ancora finiti di pagare i prezzi, dal momento che vi sono state bruciate tante risorse che le aziende non hanno più i denari [o si nascondono dietro questo pretesto] per aggiornare i margini dei contratti, per pagare i cali carburanti, per onorare puntualmente almeno i crediti dei gestori.

E delle nuove tipologie contrattuali, di cui si parla dalla legge 111/2011 [due anni!] e poi si riparla nella legge 27/2012 [un anno e mezzo!], che avrebbero dovuto affiancare l'affidamento in comodato assicurando «condizioni eque», non si sente più nemmeno parlare. Forse perché prima c'era la crisi del governo Monti, poi la campagna elettorale, poi l'elezione del presidente della repubblica, poi l'infinita storia della formazione del nuovo governo, poi quella del capire che fare [o che rimandare].

Neppure un preciso ordine tra le deleghe del ministero è stato fatto, e quando, infine è stato in qualche modo rabberciato [pochi giorni fa], per il settore energetico si capisce ancor meno chi fa cosa.



Neppure una questione tutto sommato banale - come la stabilizzazione del *bonus* fiscale anche alle nuove eventuali tipologie contrattuali previste dalle leggi che sopra ho citato - si è saputa recepire da parte del ministero, nonostante l'emendamento di Luca Squeri al così detto «decreto del fare» avesse tentato di colmare questa lacuna prima della blindatura in aula con il voto di fiducia.

E le uniche cose che abbiano qualche attinenza con il settore che il governo ha fatto dopo il suo laborioso insediamento sono un piccolo aumento delle accise a partire dal 2014 e la *moral suasion* sui prezzi di metà luglio [un appuntamento fisso estivo di tutti gli anni, vecchi film in bianco e nero]. E intanto i consumi smottano ancora dopo la frana del 2012, la fiscalità dei carburanti è causa dei due terzi dell'aumento dei prezzi negli ultimi cinque anni, i costi di distribuzione sono diminuiti [grazie tante: li hanno pagati i gestori!], la ricetta - al di là delle parole - che viene indicata è quella della automazione della rete [cioè dell'espulsione del gestore, della perdita di posti di lavoro,

insomma, di un ulteriore impoverimento dell'economia] e la filosofia del sistema è quella dell'«arrangiatevi».

Questo è quello da cui dovremo giocoforza ripartire fra qualche settimana: una pessima e perdurante prova di industria petrolifera e governo, un pessimo voto all'elusività ed all'inerzia.



**CANTARELLI, ANISA:
SU VERTENZA AUTOSTRADE
ANCORA NESSUN ACCORDO,
SETTEMBRE DECISIVO**

[Stefano CANTARELLI]

La riunione del 1° agosto non ha prodotto ancora alcun accordo, né questo è per il momento ipotizzabile. Solo per grande sensibilità verso i consumatori e gli utenti della rete abbiamo unitariamente deciso di sospendere ogni iniziativa di sciopero per il mese di agosto, nell'attesa che ai primi di settembre arrivino le risposte alle questioni pregiudiziali che sono state poste, in primo luogo il ritiro delle disdette contrattuali.

Come si ricorderà, la riunione è stata convocata dal Garante della Commissione per l'esercizio dello sciopero nei servizi pubblici essenziali, Roberto ALESSE, al quale va dato ampio riconoscimento di avere assunto con grande determinazione la gestione della vicenda della vertenza autostrade, surrogando quel ruolo che il Ministero dello sviluppo

economico ha, per contro, con grande superficialità sottovalutato.

Ed è stato proprio all'intervento di Alesse che FAIB, FEGICA ed ANISA hanno dato credito, procedendo a sospendere la seconda giornata dello sciopero del 17 e 18 luglio, chiedendo che gli impegni dichiarati nella riunione tra Commissione, Compagnie e Concessionari del 17 luglio [si veda FIGISC ANISA NEWS N. 30 del 18/07/2013] siano questa volta convertiti immediatamente in fatti concreti sia sul piano economico che su quello contrattuale, a cominciare dal subitaneo ritiro delle lettere di disdetta dei contratti inviate nelle scorse settimane dalle Compagnie ai Gestori.

E proprio su questo nodo – che è, come si è detto pregiudiziale per ogni ulteriore prosieguo di trattative – che le controparti si sono impegnate a verificare che non vi siano condizioni ostative per mettere a punto una proroga tecnica dell'accordo del 2002 per la prosecuzione fino a scadenza naturale dei contratti in essere tra Compagnie e Gestori.



Entro la prima decade di settembre, pertanto, si dovrebbe avere una precisa indicazione in tal senso, cui dovrà seguire coerentemente il ritiro/annullamento delle disdette.

A tali condizioni preliminari, le Organizzazioni dei Gestori potranno ricominciare a negoziare con Compagnie e Concessionari per affrontare gli altri nodi della vertenza in atto: la destinazione alle sofferenze delle gestioni, dovute al crollo delle vendite ed alle penalizzazioni delle politiche di *pricing*, di parte delle risorse derivanti dalle ipotesi di riduzione delle *royalty*, la revisione degli accordi [su cui, peraltro, le aziende con l'ormai solito ritornello hanno già messo le mani avanti dichiarando di non avere margini a disposizione], la ristrutturazione della rete e dei servizi, questioni tutte complesse e di non semplice soluzione.

Lo stato della situazione, all'inizio della pausa feriale, è, dunque, estremamente fluido: da un lato, nessun accordo concreto, dall'altro, generiche assunzioni di impegni, per la cui possibile e graduale attuazione bisognerà attendere la ripresa a settembre.

A ciò si aggiunga l'assoluta determinazione delle Organizzazioni di Categoria di riprendere il programma di agitazione e chiusura degli impianti - nelle forme che verranno al tempo decise - al primo segno di irresolutezza o di elusione delle controparti, a partire dal ritiro delle disdette dei contratti.



TARANTO: FIGISC DENUNCIA IL RISCHIO DI PERDERE 600 POSTI DI LAVORO

A denunciare l'inerzia del Comune di Taranto sulla questione degli impianti «ghost» in violazione delle leggi vigenti ed il rischio di perdere 600 posti di lavoro è il Presidente provinciale di FIGISC Concommercio, **Paolo CASTELLANA**, da poche settimane designato alla Vicepresidenza Nazionale della Federazione.



Riportiamo direttamente dai *media* locali - che hanno dato ampio spazio all'iniziativa della FIGISC - i contenuti della denuncia portata avanti da Paolo Castellana e dei Gestori pugliesi.

«Almeno seicento benzinai di Taranto e provincia rischiano di restare senza lavoro» così sulla *GAZZETTA DEL MEZZOGIORNO* del 31 luglio u.s. «Sta infatti per abbattersi anche sul settore della distribuzione carburanti la scure della liberalizzazione. Le parole contenute nell'articolo 18 del decreto "Salva Italia" [in verità si tratta del "Cresci Ita-

lia", N.d.R.], attraverso le quali il precedente governo Monti ha legalizzato la presenza dei cosiddetti impianti "ghost" ovvero dei distributori non serviti, su tutto il territorio nazionale, hanno infatti messo in ginocchio l'intero settore anche in provincia.

Per gli operatori, gli impianti non serviti non sono affatto sicuri, non producono un effettivo e vantaggioso risparmio al consumatore medio e soprattutto creano concorrenza sleale e disparità all'interno della categoria, che sarà presto ridimensionata.

A lanciare l'allarme è la FIGISC CONF-COMMERCIO, la federazione provinciale dei gestori degli impianti stradali di carburanti presieduta da Paolo CASTELLANA. Da tempo la FIGISC si è attivata per chiedere il rispetto della legge che autorizza chiaramente l'esistenza degli impianti completamente automatizzati soltanto al di fuori dei centri abitati. Il 30 luglio, in una conferenza stampa nella sede di Confcommercio, insieme a Giuseppe Sermo, titolare dell'impianto Agip sulla strada per Lama, e alla presenza, tra gli altri, del Presidente dell'Associazione, Leonardo Giangrande, e del Direttore, Angelo Colella, il Presidente di FIGISC ha annunciato le prossime mosse del sindacato.

Il 31 luglio vi è stato un incontro nella sede dell'Ispettorato provinciale del lavoro. La FIGISC ha chiesto infatti maggiori e più accurati controlli sulle unità in servizio negli impianti "ghost" per capire come sono inquadrati dal punto di vista contrattuale. Mentre a giorni l'Assessore allo sviluppo economico della Regione Puglia, Loredana CAPONE, fisserà la data dell'incontro richiesto da Confcommercio per approfondire i contenuti del regolamento regionale del 2006 al fine di chiarire meglio alcuni aspetti.

"É necessario arginare questo fenomeno - dichiara Castellana - che sta seria-

mente penalizzando il nostro settore. Considerato infatti che il numero degli impianti presenti sul territorio si aggira attorno a duecento, e che per ogni punto vendita possono lavorare anche tre unità, si rischiano di perdere seicento posti di lavoro diretti. A questi, occorre inoltre aggiungere che diverse decine di lavoratori indiretti ruotano attorno agli impianti, quali ad esempio dipendenti di bar, tabacchini ed altre attività collaterali".

Un prezzo troppo alto anche se rapportato alla convenienza: "Alla fine dei conti, il risparmio per i consumatori è assolutamente minimo. Si calcolano appena 2 euro mensili, tenendo conto di quelli che sono i consumi medi per famiglia". E potrebbe anche trattarsi di uno "specchietto per le allodole".



Il tutto, secondo i benzinai, con la "complicità" delle amministrazioni comunali, in testa Taranto. "Abbiamo avuto solo qualche incontro interlocutorio finora - afferma il presidente della FIGISC - con la promessa che a breve avrebbero provveduto ad emettere delle ordinanze. Ma la promessa è rimasta tale. Non sono finora stati presi provvedimenti e questo non fa altro che produrre una proliferazione degli impianti ghost".

La battaglia dei benzinai ionici contro gli impianti "ghost" è cominciata sei

mesi fa. La FIGISC, la federazione provinciale di categoria che fa capo a Confcommercio, ha denunciato la presenza dei primi impianti carburanti non serviti, costituiti da uno o più apparecchi a semplice, a doppia o multipla erogazione di carburante, non dotati di struttura sussidiaria. Una presenza che oggi è diventata *"ingombrante"* perché, anche a causa del *"silenzio delle amministrazioni locali"*, c'è stata nell'ultimo periodo una proliferazione eccessiva di questi impianti.

La prima denuncia risale al 9 dicembre 2012. La FIGISC presentava un atto di diffida contro l'impianto Q8 di via Ancona a Taranto. Il giorno dopo il sindacato ricorreva ad analogo provvedimento per l'Ip sulla stessa via e per il TotalErg di viale Virgilio. Ad aprile, per l'esattezza il 5, l'atto di diffida veniva firmato contro l'Easy Q8 di Laterza e Palagianò. Atti rimasti tutti senza risposta fino al 2 maggio quando la FIGISC ha inoltrato richiesta di chiarimenti in riferimento a ciascuna diffida.

"Dal Comune di Taranto - dichiara Angelo Colella, direttore di Confcommercio - ci è stato risposto che è *"tutto a posto"* come si *"evincesse da uno stringato e poco preciso verbale di un vigile urbano chiamato ad intervenire sul posto"*. Ma la FIGISC non si arrende. Il 5 maggio l'atto di diffida è partito per gli impianti *"ghost"* di Manduria. Il 6 giugno scorso per quello di Martina Franca.

"Ad oggi - denuncia Paolo Castellana, presidente FIGISC - la problematica resta senza soluzione. Nel caso specifico, il Comune di Taranto si attarda ancora a vietare l'esercizio agli impianti non serviti alloggiati in città, peraltro pericolosi per la pubblica incolumità, proprio perché non governati da personale preposto".

«Non meno importante» scrive anche il Corriere del 31 luglio «è il tema della

sicurezza che, dal momento che gli impianti *ghost* non sono governati da personale preposto, viene affidata al buon senso del consumatore, con tutti i rischi che un impianto in città può comportare per l'incolumità pubblica. Sempre di sicurezza si parla, a proposito della realizzazione di un nuovo impianto privato di distribuzione carburante. La FIGISC infatti, ha segnalato un'ulteriore anomalia, già denunciata alla Procura della Repubblica nel 2012. L'impianto è infatti ubicato a ridosso di una curva, in una posizione, che come si può ben capire, potrebbe creare problemi alla viabilità oltre a violare le norme del codice stradale.

"Non riusciamo ad ottenere dall'amministrazione comunale il dovuto riscontro, sebbene la nuova legge regionale in materia parli chiaro e non dia adito a fraintendimenti - *rileva CASTELLANA* - Davvero non comprendiamo per quale ragione l'amministrazione lasci correre su temi così delicati, come la tutela dell'incolumità pubblica, soprassedendo su situazioni che segnaliamo da anni"».



LA «GHOSTIZZAZIONE» DELLA RETE: MENZOGNA TUTTA ITALIANA

[g.m.]

A marzo - *«a seguito di una denuncia»* - i burocrati di Bruxelles chiedono chiarimenti al governo italiano sulle norme nazionali e regionali relative agli impianti *ghost*, ammessi SOLO fuori dai centri abitati [*si veda FIGISC ANISA NEWS n. 12 del 15 aprile 2013*].

«Il divieto di stazioni di servizio non presidiate nelle zone urbane» dicono «sembra costituire un vincolo alla libertà di stabilimento delle persone stabilite in altri Stati membri della UE che desiderino avviare, come stabilimento primario e secondario, una stazione di servizio completamente automatizzata nelle aree urbane in Italia senza la presenza del titolare o dei suoi dipendenti, che costituisce» si aggiunge *«il modello imprenditoriale standard per le stazioni di servizio in molti Stati membri»*.

A sua volta, l'Authority del mercato, nell'audizione di giugno del Presidente Giovanni PITRUZZELLA alla X^a Commissione della Camera dei Deputati, sostiene che *«Tale vincolo, infatti, non appare giustificabile da alcuna esigenza di carattere industriale, soprattutto alla luce del fatto che gli impianti funzionanti soltanto in modalità "self service prepay" rappresentano efficace strumento di pressione concorrenziale, implicando costi di distribuzione più bassi rispetto a quelli di punti vendita presidiati da personale»* e riprende anche la *«circostanza per cui impianti completamente automatizzati costituiscono il modello standard di punti vendita in molti Stati membri dell'UE»* [*si veda FIGISC ANISA NEWS n. 21 del 17 giugno 2013*].

Tutta questa storia [che è alimentata - come già fu per l'infrazione comunitaria del 2004 che fece piazza pulita di qualunque

forma di residuale *«programmazione»* - da precisi interessi nazionali che nulla ci entrano con la libertà di stabilimento di imprese di altri Paesi] è solo una neanche tanto ben congegnata menzogna tutta e solo italiana che solo per la palese inutilità di un'Europa che si occupa di sciocchezze e non sa risolvere un solo vero problema ha avuto audizione negli ovattati uffici di Bruxelles.

Come altre volte rilevato, abbiamo a suo tempo detto e scritto al Ministero nell'ambito delle consultazioni sul documento di Strategia Energetica Nazionale [*si veda anche FIGISC ANISA NEWS N. 48 del 18.11.2012*] che l'*«automatizzazione»*, in sintesi, non è che un *escamotage* che tende a risolvere le inefficienze del sistema e della rete con una mossa che blocca qualsiasi razionalizzazione della rete stessa e dismissione di impianti inefficienti: se, infatti, è sufficiente dotare un impianto marginale di un accettatore di banconote per assicurarne la continuità di erogazione, da ciò non verrà alcun contributo all'innovazione del sistema distributivo.



Abbiamo sostenuto che la pretesa di rappresentare questa operazione di banale *«automatizzazione»* come una sorta di razionalizzazione del sistema è assolutamente falsa e pretenziosa ed è solo una

macchina da disoccupazione senza alcun investimento di capitale o contenuto di innovazione tecnologica.

Abbiamo sottolineato che è stato montato un grosso e menzognero equivoco di fondo – cui la Commissione Europea fa solo finta di credere quando parla del presunto «*modello standard*» europeo -: nelle reti avanzate dell'Europa Comunitaria la modalità del «*self service prepay*» è invece residuale e minoritaria rispetto allo *standard* degli impianti, essendo stata soppiantata dalla modalità «*self service postpay*» per le palesi ragioni di superiorità ed affidabilità di tale formula: fruibilità e rapidità del sistema di erogazione e di pagamento per il consumatore, servizio e assistenza sempre disponibili, sicurezza degli operatori e delle attrezzature, gestione delle attività collaterali *non oil*.

Quello che sta accadendo in Italia è, grosso modo, sintetizzabile come segue:

a) quello che SI DOVREBBE FARE è

- ✓ abbassare i prezzi per far riprendere i consumi;
- ✓ per abbassare i prezzi bisognerebbe abbassare le imposte, che sono responsabili per due terzi dell'aumento dei prezzi negli ultimi anni;
- ✓ razionalizzare la rete, chiudendo punti vendita per recuperare efficienza e razionalizzare costi dispersivi;
- ✓ investire sulla rete portante ed allargarne i servizi;

b) quello che, invece, SI FA, è

- ✓ mantenere la pressione fiscale più alta d'Europa;
- ✓ cercare di abbassare i prezzi distruggendo solo il margine dei gestori ed infine espellendoli dalla rete;
- ✓ non razionalizzare alcunché;
- ✓ camuffare con automazioni da magliari parti di rete marginale, perché, comunque, rappresentano un erogato, e, quindi, una rendita di avviamento da valorizzare in caso di cessione a terzi.

E ciò che si fa, in luogo di ciò che si dovrebbe fare, ha messo d'accordo vecchi e nuovi *competitors* del mercato.

I primi perché comunque salvaguardano con pochi aggiustamenti una rendita derivante da investimenti già integralmente ammortizzati [non a caso si trasformano in *ghost* impianti che andrebbero chiusi e basta], i secondi perché possono investire poco per entrare nel mercato e risparmiare costi di gestione [ossia prescindere dal mantenere o creare posti di lavoro ed impresa].

Ed ha presumibilmente accontentato anche i governi – e i loro «*angeli armati*» dell'Antitrust – che, baloccandosi con le liberalizzazioni, possono aver pensato che il mercato si regolerà da sé, che i prezzi si livelleranno sbattendo fuori l'elemento umano dal sistema, senza dover intervenire sulle imposte e continuando a fare *bancomat* con i carburanti.

E così si è ammanita la ciofecca della «*automazione*», andando poi a Bruxelles – che prontamente ha «*consolato*» - a piangere che in Italia non si può fare [anche se si sta bellamente facendo] una cosa che è il *top* della moderna Europa.

