

N. 33/2013 - 06.08.2013

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 7 pagine

SOMMARIO DEL NUMERO 33

**I GESTORI CONSEGNANO
A PETROLIERI E GARANTE
IL DOCUMENTO SULLA
RISTRUTTURAZIONE**

[pagina 1]

**IL DOCUMENTO SULLA
RISTRUTTURAZIONE DELLA
RETE DI FAIB, FEGICA E
FIGISC/ANISA**

[pagina 2]

**I GESTORI RICHIAMANO ENI
A RINNOVARE ACCORDI -
QUOTA MERCATO AL 28 %**

[pagina 6]

I GESTORI CONSEGNANO A PETROLIERI E GARANTE IL DOCUMENTO SULLA RISTRUTTURAZIONE

In margine alla riunione sulla vertenza autostrade, tenutasi il 1° agosto per iniziativa del Garante della Commissione per l'esercizio del diritto di sciopero nei servizi essenziali, Roberto Alesse, si è parlato anche delle problematiche dell'intera rete distributiva e non solo di quella autostradale.

Le parti - secondo un commento di UNIONE PETROLIFERA, ripreso da *STAFFETTA* - «hanno convenuto sulla pesantezza e criticità della situazione e sulla necessità di ristrutturare la rete chiudendo gli impianti marginali». Ed è in quella sede che FAIB, FEGICA e FIGISC/ANISA hanno presentato ad Unione Petrolifera ed al Garante il proprio documento unitario sulla ristrutturazione [*«La razionalizzazione "pilotata" - Modello per una rete distributiva carburanti italiana più efficiente»*], che pubblichiamo integralmente di seguito. Documento che il Garante si è impegnato a trasmettere al Governo.

A spingere le Organizzazioni di Categoria a predisporre, e divulgare, urgentemente un primo documento di proposte su un tema così complesso ed assai delicato quale quello della ristrutturazione è stato l'annuncio della presentazione in data 25 luglio al Ministro per lo sviluppo econo-

mico, Flavio ZANONATO, da parte dell'Unione Petrolifera di un documento o progetto sulla ristrutturazione della rete [sui cui contenuti non siamo stati ancora informati, alla faccia del «fare sistema» tra gli operatori del settore almeno su questioni così rilevanti], che – come scrive sempre Staffetta – «il ministro si è detto pronto ad accogliere per la razionalizzazione della rete, con l'ipotesi di ridurre il numero di impianti per una cifra che va dai 5 ai 7 mila».

La mediazione tra FAIB, FEGICA e FIGISC/ANISA ha così consentito l'elaborazione della proposta unitaria, che ripercorre alcuni contenuti sul tema che sono già stati presentati sia da FIGISC/ANISA che dalle altre Federazioni presso il Ministero in occasione delle osservazioni al Documento di Strategia Energetica Nazionale [S.E.N.] nel novembre 2012 [sulla ristrutturazione si veda anche FIGISC ANISA NEWS n. 50 del 3 dicembre 2012].

È chiaro che si tratta di contenuti propositivi e di un'ipotesi di massima, che dovrà passare al vaglio di un confronto con tutte le controparti nel settore e fuori dal settore, con il Governo e l'Antitrust. Ma che anche certo abbisogna ancora di approfondimenti e specificazioni più articolate su singoli punti che le necessità «mediatiche» e «politiche» di evitare che tenesse banco una sola proposta [quella dell'industria petrolifera] non hanno per ora dato il tempo di condurre a fondo.

Ad esempio, per il comparto autostrade, va integralmente riempito di contenuti espliciti e dettagliati il passaggio che si riferisce alla «revisione complessiva di modelli e standard di servizio», in quanto intervento che si accompagna necessariamente alla semplice riduzione del numero di aree di servizio in autostrada. Ad esempio, sulla parte che definisce le griglie di parametri per la chiusura di impianti «incompatibili» ed «inefficienti», nonché sul delicatissimo punto della moratoria, laddove si definisce una soglia per i soggetti «esentati» dalle chiusure obbligatorie che esenta solo ciò che sta «fuori» dal contesto delle

compagnie petrolifere; aspetti che verranno meglio definiti nel prosieguo della vicenda. [g.m.]



IL DOCUMENTO SULLA RISTRUTTURAZIONE DELLA RETE DI FAIB, FEGICA E FIGISC/ANISA

LA RAZIONALIZZAZIONE «PILOTATA» Modello per una rete di distribuzione carburanti italiana più efficiente

premessa

- ❖ Nell'ottica di una necessaria razionalizzazione della rete distributiva dei carburanti, obiettivo irrinunciabile è quello di una **riduzione del numero degli impianti** - tanto più in presenza di un prolungato *trend* di consumi calanti - con la finalità di elevarne l'efficienza senza compromettere il livello del servizio al territorio.
- ❖ A questo scopo, appare corrispondere ad un interesse generale che un tale processo avvenga attraverso una **governance condivisa**, nel rispetto delle norme e del mercato, e comunque accompagnato da una riforma complessiva che accolga principi generali di ammodernamento e di tutela ambientale (strategia 20-20-20).

- ❖ Scopo del presente documento è sottoporre a tutti gli operatori del settore, alle Istituzioni centrali e locali, nonché agli Organi di vigilanza un «**modello aperto**» per una **razionalizzazione «pilolata»** della rete.

gli obiettivi

- ❖ Riduzione di una aliquota del 30 % (7.000 p.v. circa) della rete nel triennio 2014/2016.
- ❖ Incremento proporzionale dell'erogato medio per impianto e recupero dei livelli di efficienza complessivi della rete.
- ❖ **Nuova disponibilità di risorse da investire** per l'implementazione di nuovi servizi e l'ammodernamento degli impianti, con specifico riferimento alla necessità di ridurre le emissioni di inquinanti e i consumi energetici, oltreché incrementare l'apporto di fonti rinnovabili.
- ❖ Abbattimento parziale dei costi fissi per impianto, superando le attuali condizioni di inefficienza.
- ❖ Azzeramento dello «*stacco Italia*» (2 eurocent ca.) rispetto alla media dei prezzi praticati in Europa.

i precedenti

- ❖ La «*scarsa fortuna*» ed i risultati modesti che hanno accompagnato esperienze precedenti possono essere fondamentalmente addebitati a due fattori che vanno corretti per il futuro.
- ❖ In primo luogo, queste esperienze hanno fatto perno unicamente su un principio di «*adesione volontaria*» dei proprietari al piano di chiusure.
- ❖ Inoltre, specifiche e spesso contraddittorie condizioni che caratterizzano questo mercato, hanno contribuito a far sì che, nel medesimo arco temporale in cui venivano chiusi impianti esistenti, se ne aprisse di nuovi in numero superiore.

il «**modello**»: principi fondamentali

- ❖ Procedimento «**impositivo**» attraverso l'adozione di uno specifico in-

tervento legislativo cogente e sanzionato, secondo gli obiettivi enunciati.

- ❖ Costituzione di un **Fondo pubblico a cui vengono «conferiti» gli impianti da portare in chiusura**.
- ❖ Meccanismi di incentivazione per impianti «**inefficienti**» e «**incompatibili**».
- ❖ Elementi di flessibilità secondo il principio «**meno chiudi, più paghi**» ovvero «**più chiudi, meno paghi**».
- ❖ **Moratoria nel triennio su nuove aperture**, con clausola di salvaguardia per «*nuovi entranti*».

il piano di chiusure obbligatorie

- ❖ Come detto, sulla scorta delle passate esperienze non sembra obiettivamente sufficiente prevedere un meccanismo basato unicamente sull'adesione volontaria degli attuali proprietari.
- ❖ È, quindi, necessario **coinvolgere Governo e Parlamento** perché adottino uno strumento legislativo *ad hoc*.
- ❖ Tuttavia, la «*forzatura*» della chiusura obbligatoria può riscontrare l'auspicabile consenso dei proprietari ove il piano, attraverso la norma, garantisca la certezza del risultato, regole e criteri oggettivi e neutrali, meccanismi di flessibilità.



il Fondo

- ❖ L'obiettivo posto in premessa chiede a ciascun proprietario di chiudere il 30% dei propri punti vendita.
- ❖ Mutuando esperienze già verificate positivamente in altri Paesi comunitari (es: Belgio ed Olanda), i punti vendita selezionati per la chiusura da ciascun proprietario sono «conferiti» ad un Fondo pubblico affinché ne gestisca ed assicuri sia la fase di bonifica ambientale che quella di effettivo e definitivo smantellamento.
- ❖ Sono evidenti, in tale contesto, i vantaggi in termini di trasparenza, neutralità, rispetto degli *standard* legislativi, programmazione - anche temporale - ed ottimizzazione dei costi di esecuzione.
- ❖ Per tali finalità, sembra poter essere utilmente identificabile il già costituito e funzionante «Fondo indennizzi», dopo gli interventi normativi tesi a potenziarne le competenze.



meccanismi di incentivazione

- ❖ I criteri di selezione per le chiusure individuano griglie di priorità, anche tra esse integrate, per gli impianti cosiddetti «**incompatibili**» (sia sul piano della normativa ambientale che di quella legata al nuovo codice della strada) e «**inefficienti**» (es.: con erogato inferiore a 600 klt., privi di attività e servizi integrati, abbandonati a far data dal 1.1.12 dal Gestore per redditività inferiore alla «soglia di sopravvivenza», ecc.).

- ❖ Con tale finalità, si deve prevedere un meccanismo di incentivazione per i proprietari che chiudono impianti che rispondano a tutte o ad alcune delle condizioni attraverso lo «sconto» sul contributo destinato ad alimentare il Fondo.

la funzione di «ammortizzatore»

- ❖ Il modello di razionalizzazione - comportando processi di espulsione dal sistema di una quota degli addetti coinvolti - deve farsi carico anche della necessaria integrazione con gli ammortizzatori sociali.
- ❖ Il Fondo indennizzi, deputato da una tradizione normativa lungamente consolidata, sembra poter continuare ad offrire sufficienti garanzie.
- ❖ Le drammatiche condizioni di mercato, determinatesi in particolare negli ultimi due anni, hanno già costretto molte imprese di gestione ad abbandonare i punti vendita - per manifesta inefficienza degli impianti e palese impossibilità a garantire l'equilibrio economico - impossibilitati ad accedere al «Fondo indennizzi», a seguito della decisione dei proprietari di mantenere i punti vendita in attività.
- ❖ Per mitigare il danno sociale emergente, appare necessario prevedere che sia classificato come «**inefficiente**» **anche un impianto abbandonato dal Gestore almeno a far data dal 1° gennaio 2012**, permettendo per un verso al proprietario di godere della relativa incentivazione, e per l'altro allo stesso Gestore - già espulso dal sistema - di poter comunque avere accesso al «Fondo indennizzi».

flessibilità: meno chiudi, più paghi

- ❖ Per dare flessibilità al metodo impositivo, la norma dovrebbe prevedere la possibilità per ogni proprietario di «cedere» ad altri, dietro compensazione economica, una quota di impianti a lui assegnata da portare in chiusura.

- ❖ Fermo restando il contributo verso il Fondo, i soggetti che ritengano di non possedere impianti inefficienti ovvero di possederne meno della quota di chiusure assegnatagli (ma vale anche al contrario), mantiene la possibilità di optare diversamente, in ossequio al principio «*chi non chiude, paga*» (simile a quello dei «*certificati verdi*»: chi inquina, paga).
- ❖ Per tale finalità, la norma dovrebbe affidare al Fondo il compito di fissare una «*quotazione*» per la cessione delle quote onde prevenire eventuali fenomeni speculativi

moratoria e nuovi entranti

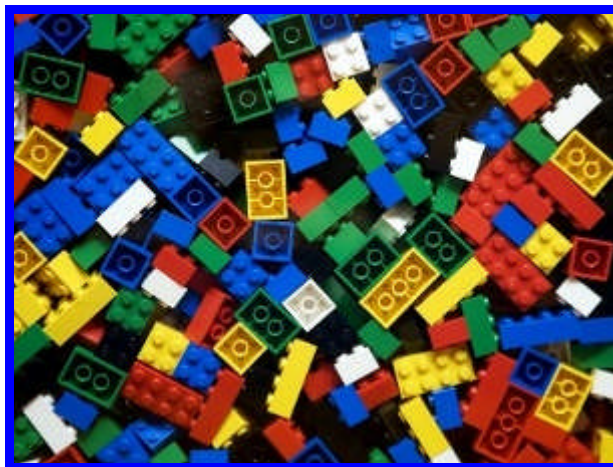
- ❖ Per assicurare efficacia e raggiungimento degli obiettivi posti (di cui si avvantaggerebbero tutti, vecchi e nuovi operatori, oltretutto la collettività), appare necessario prevedere per le nuove aperture di impianti una fase di «**moratoria**» corrispondente al **triennio 2014/2016**.
- ❖ Per stemperare l'effetto «*barriera*» e «*sviluppo zero*», è opportuno **prevedere una «riserva»** (250 p.v. in ragione d'anno) gestita dal medesimo Fondo e **a disposizione dei soggetti che non risultino essere proprietari al 31.12.2012**.
- ❖ A tutela dei **soggetti entrati da poco nel mercato**, è possibile prevedere **l'esenzione dall'obbligo di chiusura del 30%** (possibile comunque su base volontaria) **per i soggetti che al 31.12.2012 risultino proprietari di un numero di p.v. inferiore a 20**.

le aree di servizio autostradali

- ❖ La razionalizzazione della rete distributiva, ritenuta necessaria e prioritaria sulla viabilità ordinaria, assume ancora maggiore urgenza **nel comparto autostradale**, tenuto conto sia dell'elevato numero delle aree di servizio in rapporto alla lunghezza delle tratte, sia della straordinaria contrazione dei volumi di vendita.
- ❖ Le aree della rete autostradale hanno, infatti, perso circa il 50% delle vendite

in appena 4 anni, con la conseguenza che un numero sempre crescente si è ormai attestato sotto al livello minimo della giustificazione economica (5.000 klt.) anche in relazione ai costi necessari a rispettare gli *standard* di servizi obbligati dai bandi di assegnazione.

- ❖ Il fatto che la distribuzione in autostrada sia ancora soggetta al regime di concessione pubblica offre l'opportunità, così come avviene senza contrasto con le norme sulla libertà di stabilimento in altri Paesi europei (vedi il Regno Unito), di disporre previsioni normative, nell'interesse collettivo, ad esempio in termini di distanze minime (35 km.) e massime (65 km.), utilizzabili per determinare il numero degli impianti da assoggettare a chiusura.
- ❖ Alla rete autostradale si applicano le norme, gli schemi, i meccanismi di incentivazione e gli ammortizzatori sociali previsti per la rete ordinaria.
- ❖ In autostrada appare tuttavia necessario **accompagnare la razionalizzazione con una revisione complessiva di modelli e standard di servizio, finalizzata a recuperare l'equilibrio del rapporto tra erogati e sostenibilità economica dei costi gestionali**.



I GESTORI RICHIAMANO ENI A RINNOVARE ACCORDI – QUOTA MERCATO AL 28 %

Le Federazioni di Categoria dei Gestori, FAIB, FEGICA e FIGISC, hanno prontamente risposto nei giorni scorsi alla nota di ENI in merito al rinnovo dell'accordo cali e alle proposte relative alle «*diverse modalità di approccio ai temi economici e gestionali*» con cui l'Azienda invitava le tre Organizzazioni ad un incontro ai primi di settembre.

Nella nota di riscontro, FAIB, FEGICA e FIGISC hanno precisato di «*non nutrire pregiudizi avverso ad una impostazione "metodologica" tesa a riunire sotto un'unica modalità, definizione e prezzo, le vendite effettuate in self service, indipendentemente dalla modalità di effettuazione in pre o postpay*» ritenendo che «*una tale impostazione potrebbe contribuire utilmente a rendere più efficiente il servizio di distribuzione e più trasparenti le condizioni offerte ai consumatori.*»

Le Federazioni hanno fortemente sottolineato «*le condizioni di necessità ed urgenza che ricorrono da lungo tempo in ordine all'avvio di una negoziazione complessiva finalizzata al rinnovo degli accordi collettivi, scaduti al 31.12.2011, ed al loro adeguamento economico alla luce dell'andamento commerciale attuale, contrassegnato da una pesantissima contrazione dei volumi di vendita e, in drammatica concomitanza, dal contemporaneo aumento di tutti quegli elementi di costo (spese gestionali, manodopera, oneri finanziari, tassazione, ecc.) che gravano sulle gestioni.*»

Alla luce di queste considerazioni le tre Organizzazioni hanno scritto ad ENI di ritenere «*limitativo un approccio esclusivamente orientato alla definizione di nuove strategie commerciali e gestionali..., senza che intervenga una ricostruzione del corretto quadro di relazioni collettive che si sostanzia nella definizione di un nuovo Accordo.*»

Nella nota unitaria i tre Presidenti – rispettivamente Landi, Di Vincenzo e Micheli – fanno presente anche che a questi temi si aggiunga «*la definizione di un accordo condiviso sulle procedure di rimborso dei cali carburante, nonché altre questioni per cui si rende necessaria una verifica*» e pertanto chiedono «*che l'Azienda si renda disponibile a fissare da subito un calendario di incontri.*»



Intanto ENI nella sua relazione del 1° agosto u.s. fa sapere che nel secondo trimestre del 2013 la Divisione R&M ha venduto in rete 1,71 milioni di tonnellate, con una severa flessione, pari a 13,6 punti percentuali, rispetto allo stesso trimestre del 2012: una *performance* assai deludente con un segno negativo doppio rispetto a quello della rete complessiva che nel secondo semestre del 2013 perde un -7,2 % sul secondo semestre 2012.

VENDITE ENI SU RETE ITALIA IN BASE TRIMESTRALE – MLN TONNELLATE

[FONTE: ENI]

Anno	I	II	III	IV	Totale
2006	2,06	2,20	2,24	2,16	8,66
2007	1,98	2,19	2,25	2,19	8,61
2008	2,06	2,18	2,28	2,29	8,81
2009	2,10	2,31	2,26	2,26	8,93
2010	2,01	2,17	2,28	2,17	8,63
2011	2,17	2,14	2,23	2,05	8,59
2012	1,81	1,98	2,24	1,80	7,83
2013 (*)	1,65	1,71			

(*) primo e secondo trimestre

E lo «spread» tra vendite totali di rete e vendite specifiche di ENI è confermato dalla notizia che la quota di mercato del secondo trimestre 2013 è scesa al 28 %, ossia inferiore di 2,8 punti rispetto allo stesso trimestre del 2012 e, comunque, al punto più basso in assoluto.

**QUOTE % VENDITE ENI SU RETE ITALIA IN
BASE TRIMESTRALE E ANNUA
[FONTE: ENI]**

Anno	I	II	III	IV	Totale
2006					29,3
2007					29,2
2008					30,6
2009					31,5
2010	30,5	30,1	30,7	30,4	30,4
2011	30,0	30,2	31,2	30,4	30,5
2012	30,4	30,8	34,3	29,1	31,2
2013 (*)	29,1	28,0			

(*) primo e secondo trimestre



CAMPAGNA RINNOVO QUOTE ASSOCIATIVE ANISA 2013

Il Presidente Nazionale ed il Consiglio Direttivo della **ANISA CONFCOMMERCIO** ricordano che è in corso la campagna di rinnovo delle quote associative – **anno 2013** – ed invitano caldamente i Soci a volervi provvedere ed a far crescere l'associazionismo ANISA.

Il contributo [60 euro per milione di litri erogati] può essere versato sul relativo conto ANISA, corrente presso la

**Banca di Credito Cooperativo di
Roma, Agenzia 132, ABI 08327 CAB
03247 c/c 47294.**

Il codice IBAN è:

**IT 32 I 08327 03247
000000047294**

