

N. 39/2013 - 14.10.2013

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 39

**CONTRATTO DI COMMISSIONE:
IL SETTORE CI STA PROVANDO
A CAMBIARE, L'INDUSTRIA
PETROLIFERA NO**
[pagina 1]

**RISTRUTTURAZIONE: TUTTI
SCONTENTI TRANNE U.P. -
E NELLA BOZZA DEL «FARE 2»
NON CE N'É PIÙ TRACCIA**
[pagina 3]

**ACCISE: SCONGIURATO
DI NUOVO L'AUMENTO,
MA PER QUANTO ?**
[pagina 5]

**SETTEMBRE: SEGNO POSITIVO
NEI CONSUMI CARBURANTI,
MA NON CERTO NELLA RETE**
[pagina 6]

CONTRATTO DI COMMISSIONE: IL SETTORE CI STA PROVANDO A CAMBIARE, L'INDUSTRIA PETROLIFERA NO

Martedì scorso Faib, Fegica e Figisc, l'As-sopetroli-Assoenergia e Grandi Reti hanno presentato ufficialmente il contratto tipo di commissione, con ciò pervenendo al primo ed unico risultato da quando ben due leggi [111/2011 e 27/2012] hanno introdotto la possibilità di introdurre altre tipologie contrattuali rispetto all'unica prevista dal decreto legislativo 32/1998 [la somministrazione del prodotto], purché basate su un accordo complessivo tra le organizzazioni di rappresentanza delle parti.

Per un giudizio non superficiale su questo accordo [che va osservato anche alla luce di una più ampia condivisione tra i sottoscrittori su questioni non meno rilevanti per il settore come la ristrutturazione della rete, la fiscalità sui carburanti, ecc.] è opportuno premettere alcuni concetti base che dovrebbero essere ben tenuti a mente:

- ✓ il contratto di commissione non sostituisce in nessun modo quello di affidamento in comodato dell'impianto, bensì è una variabile dell'attuale contratto di somministrazione che regola i rapporti commerciali della fornitura del prodotto;
- ✓ il contratto di commissione, anzitutto, non è un obbligo: non significa che i vigenti contratti di somministrazione deb-

banco venire automaticamente e d'imperio sostituiti da questo; il nuovo contratto di commissione è «una» delle possibili varianti;

- ✓ «questo» contratto di commissione è stato concordato tra precise parti firmatarie: riguarda cioè – sempre premesso quanto sopra – gestori che operano in impianti di proprietà di retisti che sono rappresentati da Assopetroli-Assoenergia e Grandi Reti;
- ✓ oltre la metà della rete distributiva nazionale non è più di proprietà delle compagnie petrolifere: detto cioè in altre parole, mentre una parte altrettanto grande di rete di quanto non consista quella in mano alle predette compagnie, sta cercando di ripartire sul piano delle relazioni con i propri gestori per mezzo di strumenti nuovi da poter affiancare a quelli tradizionali, l'altra, facente capo all'industria petrolifera, al contrario non lo fa né cerca di farlo, e quando lo ha fatto ha proposto in alternativa il «ghost» più l'«appalto di servizi» a qualche centinaio di euro/mese;
- ✓ contratti anche diversi da quello tradizionale di somministrazione sono previsti da leggi dello Stato: non li ha propriamente chiesti la categoria, ma dal momento che così è, è compito della categoria cercare che quelle norme vengano applicate correttamente ed a tutela dei gestori, perché, comunque, è con quest'ultima finalità che tali leggi sono state approvate;
- ✓ l'attuale contratto per la somministrazione non ha messo al riparo i gestori dalla ormai da anni ininterrotta guerra della concorrenza e del prezzo, nelle quali la categoria ha dovuto combattere ad armi spuntate sul piano della competitività e, a partita persa in partenza, dovendoci pure impegnare il proprio margine e tutto il rischio di impresa fino ad estreme conseguenze di indebitamento e *default*, né ha impedito la diffusione delle associazioni in partecipazione o delle «proposte indecenti» delle compagnie, come quelle più sopra ricordate.

Se queste considerazioni non fossero sufficienti, sarà bene ricordare ulteriori circostanze:

- ✓ prima ancora che uscisse la norma sulle liberalizzazioni all'inizio del 2012, Antitrust aveva rilevato *«l'opportunità di procedere ad una piena liberalizzazione delle forme contrattuali eliminando il vincolo della tipizzazione tramite accordi (sia a livello aziendale sia di tipo interprofessionale) Antitrust non può vedere con favore accordi interprofessionali che limitano la libertà di mercato quanto più la negoziazione interprofessionale si limiterà a definire una cornice comune per ogni forma contrattuale, lasciando alla libera negoziazione aziendale il maggior numero di elementi economici dei contratti, tanto meno ci potranno essere profili di criticità concorrenziale»*. A parole più chiare: niente contrattualistica collettiva o tipizzata, ogni azienda faccia con ogni gestore quello che vuole, perché così è il libero mercato;



- ✓ uscita la norma, che salvò invece il principio di contrattazione interprofessionale, dando anche dei tempi per raggiungere un'intesa tra le parti [31 agosto 2012], l'industria petrolifera assunse a pretesto le posizioni di Antitrust per incartare, dopo qualche incontro formale con le organizzazioni dei gestori, ogni possibile evoluzione

della discussione sostenendo che l'intesa dovesse limitarsi a definire solo il «*titolo dei contratti*» [affitto d'azienda o commissione o altro], senza alcun altro approfondimento reale. In parole chiare: portare a casa la libertà di fare nuovi contratti senza dover negoziare alcunché con la controparte ed avendo mano libera su tutta la linea e su ciascun gestore;

- ✓ trascorsi i tempi di legge per raggiungere intese, alcune compagnie pensarono che era arrivato il momento di andare dai singoli gestori a proporre nuovi contratti che non riguardavano solo la somministrazione, ma anche il comodato, ed ecco spuntare quelle che abbiamo definito prima «*proposte indecenti*» [appalto di servizi, contratto d'opera, guardiania dell'impianto];
- ✓ né Governo né Ministero, nonostante più volte sollecitati, hanno nel tempo minimamente operato per chiarire se, in un contesto di cambiamento dei contratti previsto proprio da leggi dello Stato, ai gestori fosse assicurata la continuità di indispensabili strumenti quali, ad esempio, il *bonus* fiscale: c'è voluto un emendamento d'iniziativa di parlamentari [tra cui Luca Squeri] per introdurre nel primo decreto «*del Fare*» almeno tale certezza.

Certo, tutto è perfettibile e quindi anche il contratto di commissione concordato tra le organizzazioni dei gestori e quelle dei retisti.

Tuttavia quanto abbiamo più sopra esposto, sia con l'intento di mettere bene in chiaro alcuni concetti base, sia per individuare quali sono stati nel tempo, a diversi livelli, gli avversari consapevoli o i distratti complici di ogni soluzione che portasse ad un'evoluzione - e non ad una definitiva cancellazione in nome del mercato - dei rapporti contrattuali, forse può aiutare a comprendere quanto meno il valore «*politico*» dell'accordo appena concluso.

RISTRUTTURAZIONE: TUTTI SCONTENTI TRANNE U.P. - E NELLA BOZZA DEL «FARE 2» NON CE N'É PIÙ TRACCIA

Dopo la presa di posizione delle organizzazioni dei gestori sulle ipotesi avanzate dal Governo in materia di ristrutturazione della rete, cresce lo scontento di importanti componenti del settore sulle modalità previste dalla norma. Anche se una novità rilevante sembra affiorare dalle pieghe della nuova stesura del decreto del «*Fare Due*»: dalla nuova bozza che circola, infatti, è stato stralciato l'articolo delle misure per il settore.

Misure che, a quanto pare, risultano solo gradite all'Unione Petrolifera [che in realtà le ha suggerite al Governo], dal momento che i suoi esponenti sostengono che «*si deve intervenire con interventi drastici e norme cogenti non opinabili*», e che «*il decreto del Fare va in questa direzione, mentre finora cercando di autoriformarsi da soli non si è ottenuto alcun effetto*».



Radicalmente diverso è il parere dei retisti: se è vero che la razionalizzazione è un obiettivo non più rimandabile, è anche vero che non solo non vi sono criteri né logiche per l'individuazione dei punti vendita da tagliare, ma anche che le norme prevedono solo disposizioni sulle chiusure, ma nessuna moratoria o regola sulle nuo-

ve aperture. Inutile - sostengono - tagliare punti vendita se poi se ne aprono altrettanti od ancor di più.

Ed alcuni esponenti del mondo dei retisti sono stati ancora più netti sul punto cruciale: *«non chiuderò mai il mio impianto incompatibile o inefficiente»* ha sostenuto uno di essi al convegno di OIL&NONOIL dedicato al tema *«se so che il giorno successivo un nuovo operatore ne apre un altro, senza neanche aver pagato i costi della razionalizzazione»*.

Si confermano così tutti i dubbi e le contrarietà da noi espresse sin dalla comparsa delle prime indiscrezioni sulla norma a metà settembre e che sono state nuovamente sintetizzate dal Presidente Nazionale della FIGISC, MICHELI, nel corso dello stesso convegno:

«Il decreto contiene un progetto di ristrutturazione che per molti aspetti non ci convince e per molti ci vede nettamente contrari. Non ci convince perché ha molti 'buchi' sui criteri in base ai quali individuare 'cosa' chiudere - al di là delle incompatibilità già note da oltre dodici anni - e sugli ammortizzatori sociali per la categoria dei gestori. Siamo contrari nettamente a quei contenuti che portano la rete a semplificarsi [e, quindi, di fatto a non ristrutturarsi] verso il modello ghost e siamo contrari a che, di fatto, tutto sembri premiare soggetti che non ci metteranno un soldo, che non avranno vincoli di sorta e che, di fatto, si preparano ad 'ereditare' la distribuzione senza oneri. E siamo - per dire poco - perplessi sul fatto che si possa mettere mano ad una ristrutturazione che è 'coatta' per chiudere, senza compensare tale coazione con una moratoria per le nuove aperture. E alla fin fine si parla tanto di razionalizzazione come panacea di tutti i mali, ma poi il beneficio di un taglio di 5mila punti vendita è di soli 7 millesimi al litro in due anni!»

Chiaro è che sulla questione della moratoria per i nuovi impianti sarebbero subito pronti gli strali dell'Unione Europea [molto efficace nel sostenere libertà di mercato del tutto a-

stratte quanto inutile ad intervenire sulle regole del mercato vero], nonché le esternazioni e segnalazioni di Antitrust.

Del quale ultimo, a proposito del concetto di libero mercato, ricordiamo quanto ebbe modo di dire tempo fa per bocca di un suo autorevole esponente: a precisa domanda *«Crede che il futuro della rete carburanti italiana sia senza gestore?»* la sua risposta, che non ha bisogno di ulteriore commento, fu: *«Se guardassi all'Europa la risposta dovrebbe essere sì!»*.

In ogni caso, stralcio delle norme o no, la tregua non è destinata certo a durare ancora a lungo!



E per voler guardare anche un po' oltre, una riflessione *«estrema»* [ma non tanto] non è fuori luogo.

Come si è più volte detto, l'industria petrolifera ha dimostrato da anni di non credere più nell'utilità della rete che essa stessa ha costruito [le ragioni sono, si ripete, che margini ragionevoli non si fanno più in questo segmento della filiera, ma solo altrove e comunque al di là di produzione e distribuzione], e che ha depotenziato progressivamente, creando da se stessa le mutazioni [*no-logo*, apertura alla grande distribuzione, ecc.] che poi sarebbero diventati gli *«anticorpi»* antagonisti.

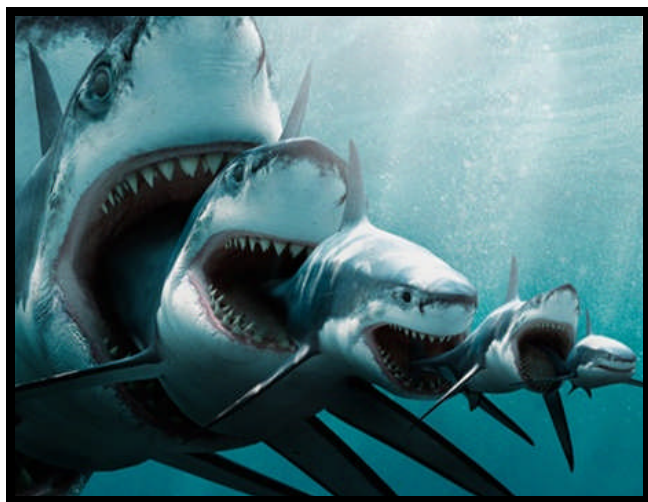
Probabilmente il modello che ha in testa è, anche a costo di qualche ridimensionamento, semplicemente quello di una spar-

tizione del monopolio: fornire il prodotto a chi ha le «*spalle larghe*» per affrontare la distribuzione dei carburanti come puro valore aggiunto ad un'attività di *business* consolidata nel campo commerciale: il candidato ideale è ovviamente la Grande Distribuzione Organizzata, unica autentica variabile «*strutturale*» dietro quella delle pompe bianche che appare, invece, sempre più una «*parentesi*» temporanea a termine [non a caso le difficoltà sono conclamate anche in questo segmento].

Forse è per questo che ha suggerito soluzioni per la rete che tradiscono l'ansia di volersi definitivamente liberare di questa rete, magari cercando di apparire il solo soggetto che si paga da solo il biglietto della giostra [cosa non vera, dal momento che non ha remore a coinvolgere in ciò sia gli operatori indipendenti che essa stessa ha generato, sia, soprattutto, i gestori].

Se il progetto di fondo fosse questo, è evidente che saremmo di fronte ad una svolta epocale del settore dagli esiti micidiali. Progetto cinico, ma invero un po' ingenuo. Chi scrive queste righe [e che non da oggi ha avvertito su determinati scenari] è convinto, infatti, che i «*soci*» cui l'industria petrolifera spera di proporre il patto di spartizione non si contenteranno assolutamente di certo solo di spartirsi il monopolio.

g.m.



ACCISE: SCONGIURATO DI NUOVO L'AUMENTO, MA PER QUANTO ?

Due volte in meno di venti giorni: tante sono state le volte in cui qualcuno al Governo ha tentato di sistemare i conti della serva con l'aumento delle accise.

La prima volta verso la fine di settembre: ne abbiamo riferito su FIGISC ANISA NEWS N. 36 del 26.09 e N. 37 del 30.09. Per evitare l'aumento dell'Iva dal 21 al 22 %, sembrava che si dovesse in parte dare copertura alle misure alternative con un aumento ulteriore delle accise sui carburanti [un aumento di 2,0 cent/litro fino al 31.12 e poi dal 1° gennaio 2014 e fino al 15.02.2015 un ulteriore incremento di 0,5 cent/litro, con un gettito erariale aggiuntivo previsto in 1,470 miliardi di euro]. La «*tempesta nel bicchiere d'acqua*» della maggioranza [poi chiusasi con il voto di fiducia a Letta] stoppò l'aumento delle accise, ma dal 1° ottobre scattò l'aumento dell'Iva, con un aggravio del prezzo di 1,5 cent/litro.

La scorsa settimana ci hanno provato una seconda volta, per coprire parte di nuovi oneri di finanza pubblica e contenere il *deficit* entro il 3 % del PIL. La bozza che circolava prevedeva questa volta un aumento di 6,5 cent/litro fino al 31.12 e poi dal 1° gennaio 2014 e fino al 31.01.2015 un ribasso: solo 3,3 cent/litro in più della accisa attuale. Il gettito erariale aggiuntivo era previsto anche in questo caso in circa 1,5 miliardi di euro. Poi, ancora, non se ne è fatto nulla.

Se davvero l'accisa fosse aumentata nella misura prevista da questa seconda manovra, sarebbe schizzata da 728,40 euro/klt a 793,40 per la benzina e da 617,40 euro/klt a 682,40 per il gasolio, con un effetto di maggiorazione del prezzo di ben 8 cent/litro.

Ed il divario di prezzo con la media dell'Europa comunitaria sarebbe salito da 25 a 34 centesimi per la benzina, di cui 33 dovuti allo «stacco» delle imposte [altro che fesserie sullo stacco del prezzo industriale], e da 24 a 32 centesimi per il gasolio, in questo caso dovuti interamente allo «stacco» delle imposte.

L'unica certezza sulle accise è, ma solo per ora, che, in forza del decreto-legge 8 agosto 2013, n. 91 con la legge di conversione 7 ottobre 2013, n. 112 «*Disposizioni urgenti per la tutela, la valorizzazione e il rilancio dei beni e delle attività culturali e del turismo*», articolo 14, dal primo gennaio 2014 l'aliquota dell'imposta di consumo sugli oli lubrificanti aumenterà da 750,00 a 787,81 euro per mille chili. Insomma, l'olio lubrifica anche gli ingranaggi della cultura, e le accise lubrificano una spesa pubblica spesso basata su sprechi, privilegi ed intollerabili autoreferenzialità di uno Stato che non risponde ai propri cittadini neanche in minima misura di quanto questi ultimi devono invece rispondere allo Stato.

E, visto sia che di manovre se ne dovranno fare di qui a subito per sistemare conti pubblici e *deficit* vari, sia che il Governo sostiene di voler «*spostare il prelievo fiscale dai redditi ai consumi*», crediamo proprio che non ci sarà un due senza il tre e che ben presto sulle accise lo Sceriffo di Nottingham tornerà all'attacco. E questa volta sul serio.

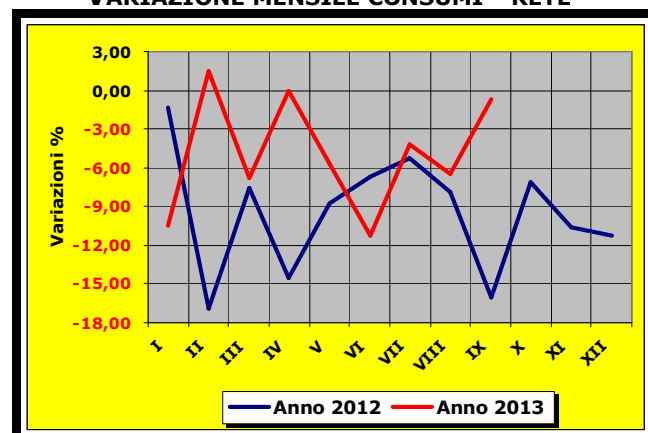


SETTEMBRE: SEGNO POSITIVO NEI CONSUMI CARBURANTI, MA NON CERTO NELLA RETE

Settembre con il segno positivo: i consumi complessivi di benzina e gasolio hanno evidenziato un aumento pari a +2,10 % rispetto al settembre dello scorso anno, inserendo il mese appena trascorso in quei pochi che nel 2013 hanno avuto un risultato in controtendenza: ossia i mesi di aprile [+2,34 %] e di febbraio [+1,03 %], contro le perdite registrate in gennaio [-6,47 %], in marzo [-4,77 %], in maggio [-3,22 %], in giugno [-8,13 %], in luglio, [solo un -0,26 %] ed infine, di agosto, con una flessione pari a -1,58 %. Ed anche se settembre conta quest'anno un giorno lavorativo in più del settembre 2012 - elemento che contribuisce a gonfiarne la *performance* -, sembra confermata la tendenza al rallentamento del crollo dei consumi che sembrava avere toccato nel 2012 un record negativo assoluto, ma che nel 2013 ha infranto anche quel record.

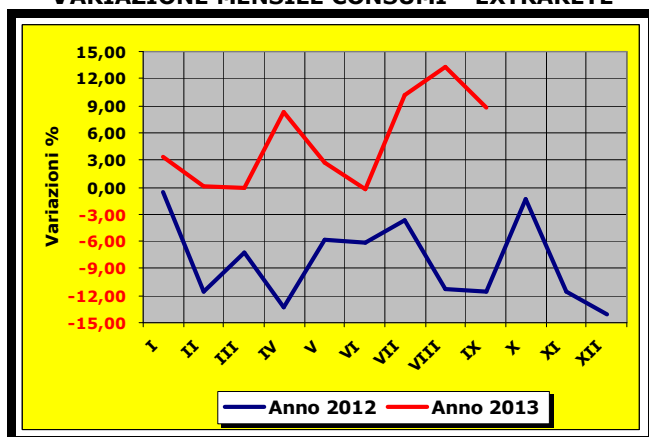
A settembre persino i consumi di benzina crescono di 3,50 punti percentuali; salgono di 1,49 punti percentuali anche i consumi di gasolio, mentre i consumi di g.p.l. salgono del 9,17 % rispetto allo stesso mese del 2012.

VARIAZIONE MENSILE CONSUMI - RETE



Sulla rete, tuttavia, continuano a scaricarsi le perdite che questo mese sono più che ampiamente compensate da una progressiva crescita del circuito extra-rete: quest'ultimo, infatti, a settembre fa registrare un incremento di 8,78 punti percentuali. Per contro la rete perde, anche se meno, ancora lo 0,71 %, ossia altri 16 milioni di litri in meno dello stesso mese del 2012, contro gli 85 milioni conquistati dal segmento extra-rete.

VARIAZIONE MENSILE CONSUMI - EXTRARETE



Si attenua anche il segno negativo dei consumi progressivi di benzina e gasolio dell'intero periodo di nove mesi gennaio-settembre 2013 sullo stesso periodo del 2012: il segno negativo è però sempre una ricorrente costante [gennaio -6,47 %, febbraio -2,92 %, marzo -3,60 %, aprile -2,12 %, ancora maggio -2,37 %, giugno -3,73 %, luglio -3,19 %, agosto -2,99 %] con una conferma a settembre a -2,37 %, in frenata, e circa 727 milioni di litri persi nel complesso.

Sono, infatti, diminuiti di 2,37 punti percentuali e di quasi 223 milioni di litri i consumi totali di benzina, di oltre 504 milioni di litri e di 2,36 punti percentuali quelli di gasolio, mentre i consumi di gpl sono aumentati nel periodo di quasi 222 milioni di litri e del 12,21 %.

Il saldo dei nove mesi è dato da un risultato positivo per l'extrarete, con ben oltre 473 milioni di litri in più [+5,43 %] ed uno

negativo per la rete, con quasi 1.200 milioni di litri di flessione [-5,46 %].

CONSUMI GENNAIO-SETTEMBRE 2013 E 2012 E VARIAZIONI % - MLD LITRI

Prodotti	2012	2013	Var. %
Rete	8,366	7,857	-6,08%
Extra	1,016	1,302	+28,16%
Benzina	9,382	9,159	-2,37%
Rete	13,627	12,936	-5,07%
Extra	7,697	7,884	+2,43%
Gasolio	21,324	20,820	-2,36%
Rete	21,993	20,793	-5,46%
Extra	8,713	9,186	+5,43%
Totale	30,706	29,979	-2,37%
Gpl	1,816	2,038	+12,21%

Intanto, sulla stima delle diverse dinamiche dei consumi tra reti e circuiti, aggiornando ai dati di settembre sull'intero anno 2013 l'analisi che FIGISC/ANISA ha già sviluppato fino ad agosto [si veda FIGISC ANISA NEWS N. 35 del 23 settembre 2013], i numeri sarebbero [sempre avvertendo che trattasi di una stima] i seguenti:

VENDITE IN MILIARDI DI LITRI 2008-2013

Anno	RA ¹	RO-C ²	RO-B ³	RO-T ⁴
2008	3,4	29,6	3,0	32,6
2009	3,3	29,1	3,3	32,5
2010	3,2	28,4	3,8	32,2
2011	2,9	27,0	4,6	31,6
2012	2,2	23,7	5,7	29,4
2013 ⁵	1,9	22,0	6,8	28,8

¹RA = Rete autostradale

²RO-C = rete ordinaria «colorata»

³RO-B = rete ordinaria indipendente

⁴RO-T = rete ordinaria complessiva

⁵Stima per il 2013 su tendenze gen-ago

Nella tabella successiva, invece, sono indicate le quote di mercato [consolidate e stimate] distintamente per segmenti ed assetti della rete dal 2008 al 2013.

Al netto della rete autostradale - che perde dal 2008 il 44,10 % delle vendite e oltre 1,5 miliardi di litri -, la re-

te ordinaria, secondo le stime FIGISC/ANISA, è scesa dai 32,6 miliardi di litri di consumi nel 2008 ai 28,8 per il 2013, con una perdita di 3,8 miliardi di litri [-11,5 %]. Nella rete ordinaria, le stime calcolano che la rete «colorata» abbia perso 7,6 miliardi di litri dal 2008, ossia il 25,6 %, a fronte dei guadagni della rete «bianca» [in autostrada non ancora presente per ora], pari a 3,8 miliardi di litri ed una crescita del 128,8 %.



Sempre per la rete ordinaria, la quota di mercato della rete colorata sarebbe passata dal 90,9 % del 2008 al 76,4 % nel 2013, quella della rete indipendente dal 9,1 % al 23,6 %.

QUOTE DI MERCATO 2008-2013
TRA RETE AUTOSTRADALE ED ORDINARIA
E NELLA RETE ORDINARIA TRA RETE COLORATA
E RETE INDIPENDENTE

Anno	RA ¹	RO-T ²	RO-C ³	RO-B ⁴
2008	9,6%	90,4%	90,9%	9,1%
2009	9,3%	90,7%	89,7%	10,3%
2010	9,0%	91,0%	88,1%	11,9%
2011	8,4%	91,6%	85,5%	14,5%
2012	7,1%	92,9%	80,7%	19,3%
2013 ⁵	6,3%	93,7%	76,4%	23,6%

¹RA = Rete autostradale

²RO-T = rete ordinaria complessiva

³RO-C = rete ordinaria «colorata»

⁴RO-B = rete ordinaria indipendente

⁵Stima per il 2013 su tendenze gen-ago

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**

