

N. 41/2013 - 28.10.2013

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 10 pagine

SOMMARIO DEL NUMERO 41

**RISTRUTTURAZIONE RETE:
IL MINISTERO CONVOCA
TUTTI, GDO COMPRESA**

[pagina 1]

**GESTORI ENI AUTOSTRADALE:
L'ORDINE DEL GIORNO
DELL'ASSEMBLEA DI BOLOGNA**

[pagina 3]

**GDO E CARBURANTI:
BANALI LEZIONI «VIRTUOSE»
DI CONAD & COOP**

[pagina 5]

**PREZZI RETE - EXTRARETE:
DIETRO QUEL CHE STRAVOLGE
NUMERI ED EROGATI**

[pagina 8]

**P.M. CHIEDE RINVIO A GIUDIZIO
DI ENI SU ASSOCIAZIONE IN
PARTECIPAZIONE**

[pagina 10]

RISTRUTTURAZIONE RETE: IL MINISTERO CONVOCA TUTTI, GDO COMPRESA

Non bastandone uno, ben due Sottosegretari firmano la convocazione delle parti presso il Ministero dello sviluppo economico prevista per mercoledì 30 ottobre alle ore 15:00, per «*esaminare le problematiche della rete della distribuzione dei carburanti*». Tra le parti convocate, oltre alle Organizzazioni dei Gestori, Unione Petroliera, Assopetroli, Grandi Reti, il Ministero ha inserito anche Federdistribuzione, ossia la GDO.

Riandando indietro a ricostruire la vicenda, a luglio UNIONE PETROLIFERA presenta al Ministro la sua proposta [che nessuno ha avuto l'onore di conoscere!], il 1° agosto sono FAIB, FEGICA, FIGISC/ANISA ad rendere nota la loro proposta sulla ristrutturazione «*pilotata*» [che tutti hanno avuto il piacere di conoscere!]. A settembre circola una bozza del decreto del «*Fare Due*» con una serie di disposizioni per la ristrutturazione della rete dalla quale finalmente si può capire quale sia l'idea dell'industria petrolifera, ma anche quella di altri; il Sottosegretario DE VINCENTI dice che si tratta di fantasmi di pura invenzione, ma gli unici fantasmi sono quelli veri [e non inventati] della *ghostizzazione* della rete e, infatti, la seconda bozza del decreto conferma in pieno quanto anticipato con la prima. Poi, ad ottobre, dalla bozza del decreto del «*Fare Due*» sparisce l'articolo sulla rete dei carburanti. Ma quel che ora non è più

li sarà stato inserito in qualche altro «*contenitore normativo*» che verrà esibito sulla scena tra poco. Di qui l'esigenza per il Governo di una «*consultazione*» tra le parti.

La consultazione è utile e persino indispensabile se serve a produrre qualcosa di più e di diverso da ciò che è stato finora prodotto, che rappresenta – per quel che finora se ne è visto – prima di tutto una specie di compromesso spartitorio tra «*interessi forti*» [tra cui non certo quelli dei gestori] e la fretta del Governo di liberarsi del problema, mettendo magari al sicuro qualche risultato di contorno, come, ad esempio, evitare la procedura d'infrazione comunitaria sui *ghost* e vendere mediaticamente il concetto di ridurre lo stacco col prezzo europeo. [Che, per inciso, è in media più basso di 26 cent rispetto a quello italiano perché, sempre per inciso, in media ci sono 25 cent di imposte in meno rispetto all'Italia! Pazienza, continuiamo a parlare di altro!]

Quel che è stato prodotto, insomma [e lo abbiamo denunciato sin dal bell'inizio!] ha un solo «*piatto forte*»: la *ghostizzazione* degli impianti, sia per quelli marginali e fuori mercato [che è il modello preferito da parti importanti dell'industria petrolifera per conservare erogati «*sulla carta*» per eventuali cessioni, insomma rendite di posizione], sia per quelli strategici da decine di milioni di litri [che è il modello preferito dalla grande distribuzione, insomma la «*squalizzazione*» del mercato].



E, al di là del piatto forte, una serie di pietanze scipite e poco digeribili: 1) si chiudono impianti in base a criteri di incompatibilità ed a finalità di sicurezza [ed è una scusa per obbligare a chiudere], ma senza nessuna valutazione su ciò che è qualitativamente necessario chiudere e ciò che è giustificabile tenere aperto [dai criteri del decreto Marzano sulle incompatibilità sono trascorsi ben dodici anni ed il mercato e la rete sono cambiati radicalmente da allora]; 2) non si ha alcuna garanzia sulle risorse economiche per chiudere, ma, soprattutto [ed è pregiudiziale], per indennizzare i gestori che se ne devono andare; 3) mentre c'è un obbligo a chiudere, non c'è una moratoria ad aprire: come a dire che esistono garanzie assolute [queste sì!] che il numero degli impianti resterà sempre troppo elevato.

Perché, così per come è impostata questa formula, la predizione del rischio di un risultato negativo è assolutamente certa: infatti, a) chi vuole aprire non avrà alcun vincolo [e su questo veglieranno incessanti Bruxelles ed Antitrust, che dormono della grossa, invece, sulle questioni serie], b) chi deve chiudere troverà modo di rivolgersi alla giustizia amministrativa per non farlo perché, tutto sommato, ha buoni motivi per lamentarsi di una «*asimmetria*» della norma a suo sfavore, e, infine, c) c'è sempre la scappatoia del *ghost* [che sempre per Bruxelles ed Antitrust costituiscono lo *standard* di rete ottimale europea!].

E sul *ghost* prendiamo, per finire, di peso un commento [che riprende una foto diffusa da Fegica] apparso su *STAFFETTA* di mercoledì 23 ottobre: «...un impianto Tamoil in modalità "Mega self" [cioè self service pre-pay 24 ore su 24], gestito in regime di "guardiania". Il personale, avverte un foglio appeso all'interno di quello che era il gabbiotto del gestore, è reperibile presso l'impianto complessivamente per tre ore la settimana, con l'aggiunta di un numero di telefono per le emergenze, rimborsi, fatture e timbri. Di impianti di questo tipo se ne vedono sempre di più, e

sarebbe interessante sapere quanti sono tenuti in questa sorta di stato vegetativo. E quanti sono i gestori "trasformati" in guardiani.....Se i rappresentanti della filiera della distribuzione non riusciranno a trovare un accordo sulla razionalizzazione (con l'aiuto della politica o meno), questo degli impianti "aperti e abbandonati" rischia di diventare il tratto distintivo del tanto sbandierato "modello italiano" di rete carburanti.»

Perfetto! Con qualche «doveroso puntino sulle i»: non è certo questo lo «sbandierato modello italiano» che i gestori hanno avuto in mente, né oggi, né ieri [ed i gestori hanno detto ciò che vogliono attraverso proposte articolate e responsabili], semmai sono Bruxelles ed Antitrust a dire che questo è «il» modello «europeo», mentre una parte dell'industria petrolifera ne offre la declinazione, anche visiva, più squallida [vedesi, appunto, la foto citata da Staffetta], mentre la grande distribuzione ne offre l'applicazione più furba, facendosi passare, per giunta, da salvatrice della Patria.

[g.m.]



GESTORI ENI AUTOSTRADALE: L'ORDINE DEL GIORNO DELL'ASSEMBLEA DI BOLOGNA

I Gestori delle Aree di Servizio Autostradali a marchio **ENI R&M**, riuniti in assemblea unitariamente indetta da **FAIB AUTOSTRADALE CONFESERCENTI**, **FEGICA CISL** ed **ANISA CONFCOMMERCIO** a Bologna, in data 24 ottobre 2013,

PREMESSO CHE, SUL PIANO GENERALE,

la Categoria del comparto autostradale ha dato corso, senza interruzione, ad una mobilitazione generale che si protrae sin dalla primavera del 2012, volta ad evidenziare alle controparti, alle Istituzioni ed all'opinione pubblica:

- ✓ che la situazione della rete distributiva autostradale è contrassegnata da un crollo progressivo ed inarrestabile dei consumi di carburanti, che ha visto diminuire negli ultimi anni le vendite in una misura stimata attorno al 50 % ed in oltre 1,5 miliardi di litri – un dato che riporta le vendite a situazioni ante 1979 -, e che tale contrazione si riflette altresì su tutte le altre attività di servizio svolte sulla rete;
- ✓ che tale contrazione dei consumi, unitamente alle politiche adottate nel recente passato dai Concessionari dei servizi in materia di determinazione delle *royalties*, nonché alle scelte commerciali delle Aziende affidatarie dei servizi *oil*, sta determinando una progressiva marginalizzazione di settori sempre più ampi della rete, con il risultato che ormai oltre la metà degli impianti si può collocare sotto la soglia della compatibilità economica tra costi e margini operativi lordi, con un erogato medio per impianto inferiore a 4,5 milioni di litri/anno;

- ✓ che, ad ulteriore aggravio del contesto drasticamente negativo dei consumi, si deve aggiungere la condotta delle compagnie petrolifere - improntata ad una sistematica dilazione del rinnovo degli accordi economici, alla ripetuta deroga degli impegni sugli accordi vigenti, alla ingiustificata protrazione nel liquidare spettanze concordate nei modi e nei tempi stabiliti - che ingenera ulteriori danni economici e compromette irrimediabilmente le liquidità delle gestioni,
- ✓ che nei mesi scorsi al gravissimo quadro generale più sopra delineato si è aggiunto da parte dei Concessionari e delle Compagnie il ricorso sistematico alla disdetta unilaterale dei contratti in essere, in esplicita violazione di accordi assunti sin dal 2002 con il Ministero dello sviluppo economico,
- ✓ che, infine, nonostante impegni formali più volte assunti sia da Concessionari ed Aziende, sia da parte del Ministero competente, nessun provvedimento è stato assunto né alcun accordo è stato raggiunto per scongiurare l'ulteriore deriva della crisi del comparto,

**CONSIDERATO CHE,
SPECIFICAMENTE PER IL CONTESTO
ENI R&M,**

permangono, e si aggravano quotidianamente, sia tutte le tematiche caratteristiche del contesto generale, sia quelle specifiche del contesto aziendale, quali:

- ✓ in primo luogo, il mancato ritiro delle disdette unilateralmente inviate ai gestori per i contratti in essere nella rete in concessione ad ASPI, così come nella rete di altri Concessionari;
- ✓ la pretestuosa richiesta di adeguamento delle garanzie fideiussorie adottata in assenza di una generale condivisione degli strumenti, in quanto parte integrante della contrattazione e degli accordi previsti dalla normativa di settore, ed in totale indifferenza rispetto al radicale

mutamento del quadro complessivo dei fattori: dall'accesso al credito alle perdite di erogato, dall'aumento dei prezzi in conseguenza dell'inasprirsi della fiscalità alla maggiore incidenza del peso delle carte aziendali, fino alla diversa *performance* delle quote specifiche di mercato del marchio;



- ✓ il mancato riconoscimento dei rimborso dei cali di prodotto, che si concretizza in condotte di rinvio artificioso dell'impegno di negoziare un nuovo e differente accordo sulla materia specifica dei «*cali carburanti*», assunto contestualmente alla comunicazione di recesso unilaterale dall'accordo del 14 novembre 2005, e con un diretto approccio individuale al Gestore per proporre ad ogni singola gestione della rete autostradale rimborsi relativi all'anno 2012 decurtati arbitrariamente dal 20 al 30% rispetto agli importi realmente accertati secondo le procedure concordate e contenute nell'accordo citato, con tale condotta intendendo trarre vantaggio dallo stato di

grave necessità economica in cui versano le gestioni;

- ✓ la liquidazione delle situazioni di sofferenza – in precedenza definite per ciascuna singola posizione – secondo criteri di assoluta arbitrarietà e forfetizzazioni penalizzanti rispetto agli importi già concordati;
- ✓ la reiterazione di condotte di *pricing* altamente discriminanti all'interno degli stessi bacini territoriali e di utenza;
- ✓ il rinvio pretestuoso della negoziazione per il rinnovo degli accordi – ormai scaduti da due anni – in palese elusione delle plurime normative di settore che ne prevedono l'attivazione obbligatoria tra Aziende ed Organizzazioni di categoria dei gestori maggiormente rappresentative a livello nazionale,

ALL'UNANIMITÀ DELIBERANO

di conferire pieno mandato a **FAIB AUTOSTRADE CONFESERCENTI**, **FEGICA CISL** ed **ANISA CONFCOMMERCIO** perché sia notificato all'Azienda il presente ordine del giorno, fissando il termine dell'8 novembre 2013 come data ultima di convocazione del tavolo di negoziazione;

nonché, trascorso il termine dell'8 novembre 2013 senza che sia intervenuta la convocazione del tavolo di confronto sull'intera gamma delle problematiche oggetto di vertenza, di adottare tutte le misure e le iniziative di mobilitazione più opportune per la tutela degli interessi dei Gestori del marchio ENI, ed in particolare:

- 1) di indire un programma di manifestazioni di protesta, con la previsione sia di una giornata di interruzione del servizio diurno che di un periodo protratto di interruzione parziale e/o totale del servizio notturno, secondo date e modalità da destinarsi;
- 2) di formalizzare al Ministero dello sviluppo economico una specifica richiesta

volta ad avviare – ai sensi di quanto disposto dal d.lgs 32/98 così come successivamente modificato ed integrato - le procedure per la composizione in tale sede della vertenza collettiva;

- 3) di richiedere al Presidente della Commissione di garanzia per lo sciopero nei pubblici servizi essenziali la ripresa della procedura per il raffreddamento delle vertenze, interrotta alla vigilia della pausa estiva, in attesa che i concessionari autostradali – AISCAT e ASPI – fossero nelle condizioni di dare risposta alle sollecitazioni provenienti dalla medesima Commissione in particolare riguardo la cosiddetta «*continuità gestionale*». A questo proposito, tale comunicazione sarà accompagnata dall'invio del Verbale d'incontro sottoscritto in data 5 settembre presso la Prefettura di Potenza e del relativo Accordo del 17 settembre 2013, entrambi riguardanti i temi oggetto delle vertenze;
- 4) di avviare ogni altra iniziativa venga ritenuta idonea in relazione allo sviluppo della vertenza.



ALL'UNANIMITÀ ASSUMONO L'IMPEGNO

- ✓ di attuare, e di attivarsi presso i Colleghi di marchio perché attuino, le iniziative di chiusura che verranno procla-

mate da **FAIB AUTOSTRADE, FEGICA** ed **ANISA**,

- ✓ di confermare perché sia concretamente attuata – in linea con le iniziative che hanno caratterizzato la mobilitazione generale del comparto che perdura dallo scorso anno – la sospensione delle condizioni previste dagli accordi economico-normativi con l'Azienda in materia di prezzo massimo di vendita, la sospensione della corresponsione delle royalties a carico del gestore e della comunicazione dei dati relativi ai corrispettivi delle vendite, nonché l'astensione dalla comunicazione al Concessionario dei prezzi di vendita praticati, con oscuramento dei benzocartelloni.

GDO E CARBURANTI: BANALI LEZIONI «VIRTUOSE» DI CONAD & COOP

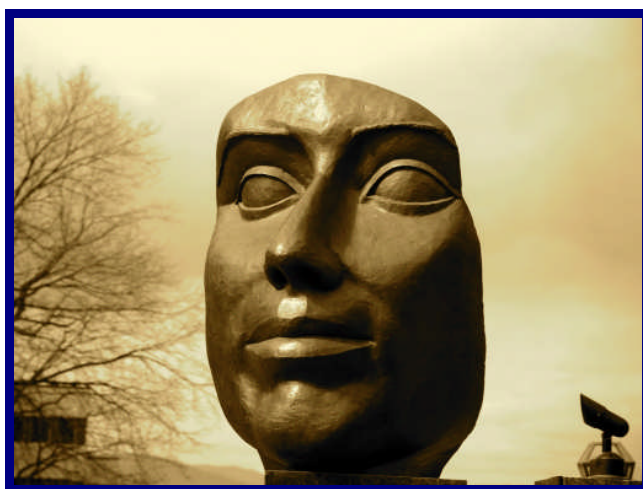
CONAD adesso - scoperto il mestiere del benzinaio «di lusso» - si promuove faccenda le pulci alla concorrenza: ha, infatti, incaricato Nielsen [consulenti di mercato della Gdo] di rilevare i prezzi della rete, in modo da opportunamente evidenziare la propria «virtuosità» nella distribuzione carburanti.

Ed è così che può far sapere all'universo mondo che «*rifornendosi al distributore Conad, gli automobilisti di Faenza e Cesena dal 14 al 20 ottobre hanno potuto risparmiare 9,2 centesimi per l'acquisto di benzina e 8,4 centesimi per il gasolio*», mentre dal 7 al 13 ottobre «*in Liguria, rifornendosi [ovviamente] al distributore Conad gli automobilisti hanno potuto risparmiare 3,8 centesimi per l'acquisto di benzina e 6,8 centesimi per il gasolio....in Piemonte, invece, gli automobilisti hanno potuto risparmiare 7,4 centesimi per l'acquisto di benzina e 5,4 centesimi per il gasolio*».

In sostanza hanno scoperto quello che fa il benzinaio «sfigato» [senza scomodare i gu-

ru di Nielsen] ogni giorno: accertarsi del prezzo della concorrenza.

Con tre differenze fondamentali: A) che Conad può promuoversi dichiarando un prezzo competitivo, mentre il benzinaio «sfigato» deve comunicare, sotto pena di sanzione in caso contrario, al Ministero il proprio prezzo non competitivo ed anzi autolesionistico sul piano della promozione; B) sostanziale, che il benzinaio «sfigato» non può comprare il prodotto alle condizioni convenienti a cui lo compra la Conad «virtuosa» [che, per inciso, non si rivolge neppure alla raffinazione italiana («virtuosità» della disoccupazione da faccia di bronzo!)], infine, C) che Conad ha operato con un margine lordo [al netto di accise ed IVA e delle quotazioni del prodotto finito] tra i 6 ed i 9 cent/litro, a seconda di prodotto, settimana e territorio. E, ovviamente, tanto serve a far dire a Conad «*che possa esserci una normativa regionale meno vincolante per quanto riguarda l'accesso di nuovi operatori al mercato, assicurando agli automobilisti una convenienza che la rete tradizionale non è in grado di produrre. Servono scelte in discontinuità con le vecchie logiche, stimolando quelle nuove aperture che renderebbero la liberalizzazione della distribuzione dei carburanti un progetto di modernizzazione del Paese, produttivo e replicabile in tutte le regioni*». Già!



Ancora più esplicitamente la distribuzione dei carburanti «cooperativa», per bocca di Luca Rossi di **ENERCOOP**, spiega come funzionano le cose in questo mondo in cui tutti appaiono «virtuosi» e salvatori della Patria.

Dove comprano i «virtuosi»? «Noi compriamo dalle compagnie petrolifere. E non compriamo a prezzi particolarmente diversi dalle medie di mercato. In certe zone siamo più bravi, ma parliamo di millesimi..... Vista la competizione che c'è sul nostro territorio, oggi il cargo market non è competitivo. Il rischio, anche in termini di organizzazione, non vale il vantaggio che si può spuntare sui prezzi. Continueremo a lavorare con le compagnie petrolifere e abbiamo tutto l'interesse ad avere relazioni proficue.»

In altre parole, si compra in extrarete, un extrarete questa volta tutto nostrano [andare sul mercato internazionale è un gioco che non vale la candela: troppo rischio e poco vantaggio].

E poi c'è il *know how* di Enercoop: «il nostro punto di forza è l'efficienza, la gestione a valle. I nostri impianti sono pre pay, hanno un'informatizzazione spinta, abbiamo una struttura di costo efficiente. Tutti fattori che ci consentono di ottimizzare i costi. Gli impianti tradizionali hanno una serie di costi che noi non abbiamo.»

E a chi [Staffetta] fa osservare che i gestori lamentano le disparità competitive a monte nel prezzo di acquisto del prodotto, i cooperatori rispondono: «È una polemica nota. Anche noi, negli impianti "colorati", cioè convenzionati con le compagnie petrolifere e con un gestore, dobbiamo sostenere una serie di costi, e questo non ci consente di avere gli stessi prezzi che facciamo sugli impianti Enercoop. Il marchio della compagnia ha un costo, perché ha un appeal ed è una garanzia. Poi ci sono le carte fedeltà, e anche queste costano. C'è tutto il discorso della logistica, perché questi impianti hanno fabbisogni frazionati. C'è il costo del gestore. Inoltre, l'impianto tradizionale non ha le dotazioni tecnologiche che consentono di fare controlli a distanza e quindi ha bisogno

di uno staff. Insomma, c'è tutta una struttura di costi che un impianto di seconda generazione non ha». Già, non ne ha!

Perché la «seconda generazione» è nient'altro che il *ghost*, quel modello che – come detto nel primo articolo di questo numero di FIGISC ANISA NEWS – l'industria petrolifera interpreta, diciamo senza offesa, da pezzente e la grande distribuzione da furbetta, e che tanto piace all'Autorità del mercato.

[E pensare che, se la memoria non inganna a distanza di qualche anno, proprio Conad e Coop furono tra i ben accolti sostenitori della «liberazione della benzina» - probabilmente la propria! -, ma forse ricordiamo male.]

Ed ecco – se vogliamo – espresso in pochi ed efficaci esempi, e con il pregio di non essere spiegato da noi! - come funziona quel duopolio perfetto [fino a quando si vedrà] di industria petrolifera e grande distribuzione organizzata [comunque chiamata o colorata], ed ecco spiegato sia il «perché» di una così straordinaria anomalia dei prezzi tra rete ed extrarete, sia il «come» di una «ristrutturazione» della rete che si vorrebbe da più parti propinare, entrambi - il perché ed il percome - perfettamente funzionali al duopolio anzi-detto. Con la più che plenaria benedizione di Governo, Antitrust ed EuroBurocrati.



PREZZI RETE - EXTRARETE: DIETRO QUEL CHE STRAVOLGE NUMERI ED EROGATI

Per finirla con molte panzane che circolano a sproposito dei prezzi e di chi appare competitivo e moderno e chi, invece, non lo è, è meglio fare una mano di calcoli. Forse scopriremo davvero qualcosa.

Partiamo da un confronto dei prezzi al pubblico: tra la rete così detta «colorata» di marchio e quella dei *no-logo* [o anche della GDO] la «vera» differenza è di circa 8,2 cent/litro [la media 2013 da gennaio a settembre]; la definiamo «vera» in quanto il confronto deve avvenire sul prezzo effettivamente praticato e mediamente reperibile dal consumatore nelle diverse modalità di servizio, e non certo sui listini del «servito» [pure non manca chi continua a fare questo tipo di confronto, basta leggere alcune ricorrenti polemiche sui prezzi].

All'origine di questa divaricazione – tutti lo sanno – sta un diverso prezzo di cessione a monte, ossia una asimmetria che corre sul doppio canale rete-extrarete. Ma più precisamente, la cosa avviene in questi termini: il prodotto, teoricamente, viene ceduto allo stesso prezzo in tutta la rete ed extrarete, ossia al famoso «*Platt's+qualche-cosa*», un qualche cosa che vale attorno ai 3 cent/litro. Per tutti.

Quel che fa la differenza è quello che avviene dopo, ossia quel che accade dei circa 11 cent/litro di costi [da quelli del biodiesel (non compresi nella quotazione Platt's), agli ammortamenti, alla logistica, ai costi generali, al *marketing*, alle manutenzioni, ecc. ecc., il tutto pari, come si è detto, a poco meno di 11 cent/litro]. Ecco, qui, la cosa cambia e non poco: sulla rete [e quindi alla fine al gestore] sono addizionati tutti quei costi, con il risultato che arriva al distributore con un *gap* di partenza, appunto, di 11 centesimi. Già fuori mercato. E, a quel punto, il gestore deve almeno aggiungerci il suo margine sui 4 cent/litro prima di totaliz-

zare il prezzo finale. Si tratta stabilmente di almeno 15 cent/litro in più [senza IVA]. Ancora più fuori mercato.

Alla pompa bianca od al supermercato, invece, il prodotto arriva senza nessuno di quegli 11 centesimi di costi, né ci sono gestori per i piedi. Ecco l'arcano della convenienza. A quel punto, fatti i suoi conti su costi, concorrenza e margini, la pompa bianca ci aggiunge mediamente una differenza tra prezzo di acquisto e prezzo al pubblico di circa 7/8 centesimi/litro, remunerando [se non fa troppe castronate sui prezzi o si fa prendere la mano a creare una rete complessa] il proprio investimento ed arriva comunque ad essere ancora competitiva sulla rete tradizionale per 7/8 cent/litro.

Fin qui le cose da dire non sono molte: il mercato ci dice che chi rischia col suo e fa investimenti non può comprare prodotto al prezzo a cui lo compra chi lavora sugli investimenti e sugli impianti di altri, tanto per essere chiari una volta per tutte.



Ma la verità è un'altra ancora: in realtà di tutti quegli 11 cent/litro di costi ve ne sono di quelli che riguardano bensì la rete di marchio [che poi siano discutibili o no, che vi siano sprechi, ecc. è altro paio di maniche], ma molti anche riguardano tutto il circuito in cui si introduce il prodotto. Esempio? La logistica primaria e secondaria [sono 2 cent/litro], i costi del biodiesel

[altri 2 cent/litro], i costi generali di amministrazione e personale delle compagnie [diciamo circa un altro cent/litro]. CON UN MERCATO DI RETE IN CUI IL 20 % E PIÙ È APPANNAGGIO DEGLI INDIPENDENTI, AVVIENE CHE QUESTO 20 % NON PAGA COSTI DI SISTEMA - stiamo parlando di costi reali, che nulla attengono alla questione degli investimenti o delle politiche aziendali, quindi di ordinari costi commerciali! - PER CIRCA 5 CENT/LITRO CHE SAREBBERO DOVUTI, MA CHE LE COMPAGNIE REGALANO LORO, SALVO FICCARLI IN CONTO AL GESTORE.

Un meccanismo che se oggi venisse corretto, consentirebbe di smaltire certi costi che riguardano tutto il sistema della rete reale e della rete mascherata da extrarete su un una quantità maggiore di prodotto [il 25 % in più di quello su cui oggi sono spalmati questi costi], abbassando il prezzo degli impianti colorati di marchio e riequilibrando il *gap* del prezzo tra questi ed i *no-logo* a non più di 3 centesimi in luogo degli 8 attuali.

E allora, proviamo a riepilogare la questione:

- ✓ non c'è alcuna particolare «virtuosità» in operatori che comprano a molto meno, non pagano costi di logistica e di qualità, non pagano costi di sistema, proprio in funzione del fatto che è proprio il sistema petrolifero tradizionale a consentire loro sia di esistere, che di esistere così: sono artefatti e non già la felice formula di convenienza ed efficienza; l'Antitrust, tradizionale mecenate di questi artisti da nicchia e *talent scout* del mercato, metta il cuore in pace, non c'è molto talento in tutto ciò!
- ✓ l'industria petrolifera ha regalato ad una platea crescente in volumi [e, quindi con effetti sempre più importanti] prodotto a condizioni così convenienti da mettere in crisi la rete in cui aveva a lungo investito, finendo per doverci metterci una pezza con politiche di *pricing* pesanti e talvolta clamorose; concorrenza o stoltezza? Anche qui, si metta il cuore in pace chi pensa che è stata la bravura

degli indipendenti a scatenare la «*benefica concorrenza*» dei prezzi: è esattamente il contrario, lo strabismo dell'industria petrolifera ha partorito i suoi propri anticorpi in una singolare sindrome da malattia autoimmune;

- ✓ in questo teatrino dell'assurdo, il gestore è stato messo in mezzo tre volte: A) dovendo comprare il prodotto gravato di tutti i costi [dovuti] della rete e di quelli [non dovuti] dell'extrarete, B) dovendo farsi rubare erogato dalla rete alternativa messa in piedi e rifornita a prezzi stracciati dai suoi stessi fornitori, e, C), infine dovendo metterci il margine per contenere la perdita di erogato rubato - tanto per ripeterci - dalla rete alternativa messa in piedi e rifornita a prezzi stracciati dai suoi stessi fornitori.



Insomma, tutto quel che sta succedendo sulla rete in materia di prezzi è dovuta ad una «*anomalia/asimmetria*», la si chiami come diavolo si vuole, nel prezzo di cessione che vale, alla fin fine, qualcosa come meno di 5 cent/litro messi in conto ai gestori invece che agli operatori indipendenti: questa è la tara autentica che sta a monte del disastro, e che poi è stata amplificata a seconda dei soggetti: dalle petrolifere che hanno sbattuto il gestore sulla trincea della «*difesa mercato*» armato col suo margine; dalla GDO per aumentare l'attrattività dei suoi centri commerciali col prodotto «*civetta*», spacciandosi efficiente e salvatrice della Patria; dai *no-logo* per

diffondere a macchia d'olio la rete pensando di fare affari d'oro a buon prezzo; ed anche all'interno della rappresentanza dei gestori, antepoendo la questione della esclusiva (fittizia!) a quella del prezzo (reale!). Tutte cose che han portato la Categoria dei gestori al collasso e, grazie ai modelli di ristrutturazione che vanno per la maggiore, anche alla scomparsa [se il mercato non tira, mettiamoci un bel *ghost*!].

Una «*asimmetria*» del prezzo, dunque, ma di quelle su cui i Controllori delle belle regole astratte del meraviglioso «*libero mercato*» fanno da sempre orecchie da mercante. Preoccupandosi, anzi, che «*ove si verificasse una espansione del numero degli impianti indipendenti, le società petrolifere potrebbero essere indotte a peggiorare le condizioni di fornitura praticate a tali operatori indipendenti, ad esempio al fine di spostare a monte (ovvero alla fase di fornitura all'ingrosso di carburanti) il perseguimento dei propri margini*» [detto da Antitrust, marzo 2011]. Una preoccupazione su cui si saranno ormai tranquillizzati e rispetto alla quale siamo autorizzati a dire la prima parola che ci viene in mente!

[g.m.]



P.M. CHIEDE RINVIO A GIUDIZIO DI ENI SU ASSOCIAZIONE IN PARTECIPAZIONE

Nel suo numero di mercoledì 23 ottobre scrive **Staffetta** che «*La Procura di Trani ha chiesto il rinvio a giudizio dei dirigenti che erano ai vertici di AgipRete (poi Eni-Rete) nel 2008-2009. L'ipotesi di reato è concussione: il contratto di associazione in partecipazione sarebbe, secondo l'accusa, un "meccanismo negoziale artificioso e fraudolento" utilizzato per eludere gli obblighi dell'ordinario contratto di gestione carburanti*».

Tra i destinatari della richiesta di rinvio a giudizio, firmata dal P.M. Giuseppe Maralfa, Sostituto Procuratore presso la Procura di Trani – scrive sempre **Staffetta** –, ci sarebbero anche i dirigenti di allora della divisione R&M, mentre vittima del reato sarebbe la Midi sas, che nel 2008 aveva firmato un contratto di associazione in partecipazione con EniRete.

L'udienza preliminare per decidere del rinvio a giudizio [cioè se si celebrerà il processo o se l'indagine sarà archiviata] sarebbe fissata, secondo **Staffetta**, per il 3 marzo 2014 presso il Palazzo di Giustizia di Trani.

