

N. 48/2013 - 20.12.2013

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 6 pagine

SOMMARIO DEL NUMERO 48

**LA LETTERA DEI PRESIDENTI
NAZIONALI DI FIGISC ED ANISA,
MICHELI E CANTARELLI**

[pagina 1]

**RISTRUTTURAZIONE RETE:
LA POSIZIONE CRITICA
DELLA REGIONE CAMPANIA**

[pagina 5]

**SU RISTRUTTURAZIONE RETE
ASSOPETROLI DICE NO
A FUGHE IN AVANTI**

[pagina 6]



LA LETTERA DEI PRESIDENTI NAZIONALI DI FIGISC ED ANISA, MICHELI E CANTARELLI

Cari Amici,

nell'imminenza delle festività natalizie e di fine d'anno FIGISC ed ANISA, i loro organismi associativi ed i loro presidenti nazionali porgono a tutti Voi ed alle Vostre Famiglie i migliori auguri, anzitutto di una pausa di serenità che ci avvicini ai nostri affetti ed al calore dei nostri Cari. Auguri che intendono - proprio per i tempi durissimi che stiamo attraversando - andare ben al di là della consuetudine, per quanto sempre sentita e sincera, bensì trasmettere il senso di una vicinanza e di una integrale condivisione della grande sofferenza che sta vivendo tutto il Paese e questa Categoria in particolare.

Non crediamo che abbia molto senso, come pure si usa, tirare le somme di come sia andato l'ultimo anno; ormai l'incalzare delle cose corre con una pesante continuità verso l'incerto, senza neppure le consuete interruzioni ed i punti di ripartenza del tempo, almeno come lo si misurava prima della crisi. Una crisi che dura da cinque anni, un tempo infinito che ha ormai sconvolto ogni certezza e prodotto guasti e sfinimenti in tutto il Paese, dai quali - se ci sarà una via d'uscita - ci vorranno molti anni per riprendere uno slancio che dovrà prima di tutto risalire con grande lentezza e fatica il burrone in cui siamo caduti e che intanto avrà lasciato

morti e feriti e cicatrici indelebili. Basta guardare i dati della produzione industriale, quelli della disoccupazione – in particolare quella delle nuove generazioni –, il livello dei consumi, lo spessore dell'ansia della gente e la difficoltà di alimentare una possibile speranza, la disperazione e la voglia di un ribellismo che però non può neppure offrire facili ricette, ma al più solo uno sfogo temporaneo.

La nostra Categoria sta in mezzo a tutto questo, ne è parte integrante e sofferente, e non è neppure pensabile che per qualche particolare ragione dovesse esserne risparmiata. Ma questo settore vive una sua specifica crisi nella crisi generale, di cui il percorso e le responsabilità sono precisamente identificabili e non offuscabili dalla nebbia della crisi generale. Per capire fino in fondo quasi tutto quello che è avvenuto in questi ultimi anni nella distribuzione carburanti italiana basta «*attaccare la spina*» tra alcuni fatti.



Il primo è il rapporto tra carico fiscale, mercato internazionale e prezzo finale. Se lo Stato vuole sempre più fare cassa non quando i prezzi internazionali sono bassi, bensì quando sono alti (cioè nel momento peggiore, come stabilmente accade da anni), ne consegue che il prezzo finale sarà sempre più alto, ma anche che il margine del comparto distributivo (non stiamo ancora parlando del Gestore) sarà sempre più limitato, in presenza di una fortissima pressione generale per comprimere proprio quella parte del prezzo. Il secondo è il rapporto tra la diminuzione dei margini di si-

stema e le «*strategie*» che vengono messe in atto da più parti quando viene meno la «*trippla per i gatti*». Da un lato l'industria petrolifera – che guadagna in altri segmenti della filiera diversi dalla distribuzione e sui circuiti finanziari internazionali –, non solo si sgancia dal segmento che rende di meno, ma finisce di investire e – pur mantenendo il monopolio della distribuzione del prodotto a monte – riversa il rischio del mercato su chiunque voglia accollarsi la fase finale della distribuzione (così proliferano i «*no-logo*», così dilaga la vergogna dei prezzi extrarete sulla rete in concorrenza con i Gestori, così si foraggia la Grande Distribuzione degli ipermercati, così si rubano vendite alla rete tradizionale, così si decide di scaricare sui propri gestori la difesa mercato con il sacrificio del margine, così invece di ristrutturare si «*ghostizza*» la rete, ecc.). Dall'altro la «*politica*», le istituzioni, lo Stato, l'Antitrust, l'Europa Comunitaria (con tutto il loro peso), e chi più ne ha più ne metta, smaniano per abbassare il prezzo – senza diminuire le imposte! – chiedendo ed imponendo liberalizzazioni su liberalizzazioni a favore del più forte, chiudendo tutti gli occhi e tutti i buchi sull'assenza di regole di mercato e di concorrenza, sulla totale INCIVILTÀ GIURIDICA (assenza di regole, assenza di vigilanza sulle regole, nessun meccanismo di tutela almeno di un minimo equilibrio tra le parti) che caratterizza i rapporti in questo settore e rincorrendo parole d'ordine e *slogan* tanto fasulli quanto di pura facciata mediatica (ad esempio, il famoso «*stacco del prezzo industriale*» con l'Europa che vale venti volte meno dello «*stacco delle imposte*»).

Insomma, un complesso e lungo intreccio di politiche fiscali recessive, di mordi e fuggi, di astrattismo giuridico, di mercato, più che imperfetto, sporco, di falsi miti e di purtroppo autentica macelleria sociale verso una intera Categoria di lavoratori che sono anche imprese, in collusione volontaria od ingenua con i poteri economici forti.

Questa è la vicenda, questo è il formidabile fronte schierato da tempo contro

i Gestori, che non sono – diciamolo chiaro –, a differenza di altre, una categoria so-ciale forte, né per numero né per forza economica, e che molti vorrebbero solo far sparire del tutto.

In pochi anni il sommarsi di fattori come il crollo delle vendite (per la crisi, certo, ma per il 50 % per la concorrenza delle reti indipendenti a cui si svende il prodotto con prezzi di cessioni inferiori anche di 20 cent/litro) e l'aumento della quota del margine sacrificato per difendere gli erogati dalla concorrenza creata dalle stesse compagnie, ha più che dimezzato i volumi d'affari dei Gestori – che già operavano su una rete con gli erogati più bassi dell'Unione Europea –, aumentandone esponenzialmente l'indebitamento e rendendo insostenibili i conti economici. E se ciò è vero nella rete ordinaria, nella rete autostradale (dove forse, dato il limitato numero di impianti, si poteva evitare il tracollo) le vendite sono crollate del 50 %, la discriminazione tra i prezzi raggiunge anche i 25 cent/litro ed un numero sempre più rilevante di aree di servizio stanno sotto quella minima soglia di sostenibilità di costi di un servizio che deve essere garantito 24 ore su 24, con il conseguente indebitamento e la rovina economica. Situazioni che riguardano, con maggiore o minore drammaticità, la stragrande prevalenza degli impianti, situazioni che hanno portato migliaia di gestori a gettare la spugna rimanendo con i debiti in mano.



E se queste cose – così come più o meno le cause –, le conosciamo tutti, rimane il senso diffuso del dubbio del «*perché siamo arrivati a questo punto*», il senso diffuso che si «*stia facendo poco e nulla*».

Pensare che si è arrivati a questo punto perché le organizzazioni di categoria «*non hanno saputo vedere il futuro*», hanno sbagliato strategie, non hanno colto i passaggi insidiosi, sono state arrendevoli, ecc., pensare che si sta facendo poco o nulla, oggi – col senno di poi – può forse anche assolvere alla funzione di cercare il consueto capro espiatorio, il complotto e persino il tradimento. Non solo purtroppo non risolve assolutamente nulla [se bastasse far «*cadere teste*» per rimediare, sarebbe tutto sommato facile], non solo non aiuta a capire che cosa e chi abbiamo avuto/abbiamo sempre più «*contro*» [anzi, si finisce per «*cercare il nemico dentro*» le nostre file, senza vedere quanti nemici stanno fuori e quale è la posta in gioco], ma non è neppure lontanamente la verità.

Certo si stava meglio vent'anni fa (e persino dieci/otto anni fa!), quando il settore era ancora in espansione, i consumi in crescita, gli assetti consolidati e bastava muovere poche leve per raggiungere qualche punto di maggiore equilibrio, consolidare – pur sempre attraverso la trattativa ed insieme la mobilitazione – per la categoria qualche gradino crescente di diritti, di relative certezze, di cui ancora qualche aspetto sopravvive oggi in mezzo alla tempesta. Ma sarebbe una analisi sbagliata – anzi un rimpianto nostalgico – pensare che quello fosse solo il merito di una categoria più unita e determinata, di una classe di dirigenti più motivati, che certo erano e rimangono gli uomini giusti per quel momento giusto. Semplicemente era – tanto per essere chiari! – una fase diversa, in cui il mercato era tranquillo, il circuito era chiuso ed autosufficiente per tutti, nessuna isteria commerciale, politica, mediatica aveva ancora preso piede. Si poteva tirar fiato, pensare di costruire sul futuro, sui «*diritti*» della categoria, c'e-

ra un rapporto con le istituzioni, si sono ottenute leggi che oggi sarebbero impensabili e che, infatti, vengono sempre più smantellate non solo nei fatti, ma anche dalle istituzioni e da un'Europa – il cui peso forse non è stato capito – che dietro la «*pesante cortina di ferro*» del libero mercato astratto pone forti limiti alla sovranità del nostro (come di altri) Paese in molte materie (mercato, concorrenza, persino gli impianti *ghost*, ad esempio), gestita com'è più come un consiglio di amministrazione che come rappresentanza dei suoi popoli.



Che tutto quel che è successo in questi anni, il rivolgimento delle cose, dei rapporti e perfino degli ordinamenti, la brutale irruzione del mercato e del mercato più inquinato, l'irrompere della crisi avesse potuto essere previsto ed arrestato solo con la forza della volontà e dell'intelligenza, è certo da dimostrare. Certo è che nessuno ha salvato gli italiani dalla crisi, nessuno ha salvato i lavoratori, le imprese, l'occupazione, nessuno ha dato regole ai mercati perché non si intossicassero, neppure i governi, i grandi economisti, neppure i sindacati storici che hanno alle spalle storia, ideologia, potere e numeri di milioni di iscritti.

Lungi dal «*non essere vicini alla Categoria*», invece, di fronte alla difficoltà – sia quella personale, vissuta nella propria attività, sia quella percepita attraverso il lavoro associativo, il contatto con i colleghi –, oggi tutti, chiunque abbia un ruolo di rappresen-

tanza piccola o grande, dal presidente del mandamento al presidente nazionale della FIGISC o dell'ANISA – senza distinzione alcuna se non quella di una maggiore o minore scala di responsabilità –, vivono l'angoscia di vedere la sofferenza e di non avere in mano nessuna bacchetta magica non solo per scacciarla, ma spesso neppure per alleviarla.

Né è giustificato che «*poco o nulla si fa*». Può essere fuorviante valutare il lavoro svolto dal numero delle riunioni di questo o quell'organismo dirigente, perché in realtà i tavoli di lavoro sono sempre aperti: c'è una vertenza autostradale aperta che dura dalla primavera dell'anno scorso, per fare un esempio, la partita della ristrutturazione e dei nuovi contratti ha richiesto molteplici incontri a livello ministeriale e con le rappresentanze del mondo petrolifero o dei retisti, la ripresa della contrattazione con le singole compagnie impegna da mesi e mesi i rispettivi comitati di colore, sul territorio si fanno assemblee, le nostre strutture si muovono, dal vertice alla periferia assai più di quel che si pensa. L'associazione vive e pulsa ogni giorno!

Ma tutto è così tremendamente difficile: sui nuovi contratti l'Unione Petrolifera – che la legge indica come l'interlocutore delle organizzazioni dei gestori – o nicchia o fa proposte insoddisfacenti, il ministero dorme, sulla ristrutturazione ci si chiedono proposte – regolarmente fatte, ufficializzate, reiterate, puntualizzate –, ma poi si va in Consiglio dei Ministri con altre cose, il rinnovo degli accordi con le aziende è disturbato dalle strategie commerciali dei vari marchi (alcuni che copiano dagli altri, altri che cambiano quel che facevano ieri) o comunque è dominato dalla tiritera che «*non ci sono i soldi*», e nello stesso tempo sono aperti mille varchi minori come i cali, le partite contabili, solo per fare qualche esempio. Tutto questo richiede una continua mole di lavoro e tanti gestori, rappresentanti, dirigenti che sono davvero presenti ai tavoli. E non perché i dirigenti ed i rappresentanti di oggi sono meno mo-

tivati, meno intelligenti di quelli l'altroieri. Ma perché è cambiato tutto ed in peggio, in «più difficile», perché abbiamo tutto il mondo contro, perché siamo anche in mezzo alla peggiore crisi dall'ultima guerra, e perché quello «ieri» che rimpiangiamo – e che forse molti di noi non hanno mai visto perché sono venuti dopo – non tornerà più, crisi o non crisi.

Questo anno nuovo che verrà si trascina dietro tutti i nodi irrisolti di quello che ci lasciamo alle spalle, e nuove sofferenze si accumuleranno sulle vecchie. Ma non si può abbandonare la trincea, né si può pensare che basti qualche «colpo di forcone» a cambiare magicamente l'insieme.

Tutte le partite che debbono ancora essere giocate – solo per fare un elenco sintetico, ristrutturazione, indennizzi, nuova contrattualistica, adeguamenti economici, carte di pagamento, cali – sono vitali e necessitano più che mai di attenzione, intelligenza, dal versante delle aziende a quello della politica e del Parlamento. Una per tutte: una ristrutturazione della rete che si limiti a chiudere o piuttosto automatizzare qualche impianto, senza cominciare ad affrontare il nodo delle regole della concorrenza a partire dal prezzo di cessione, rappresenta forse la partita più difficile e delicata, cioè dare attuazione a quei principi di equità e non discriminazione che, anche se scritti nelle norme, sono rimasti fino ad oggi lettera morta. Su tutto questo è indispensabile compattarsi e non dividersi, intensificare il lavoro e non scoraggiarsi.

L'onere del negoziare, la perseveranza di costruire rapporti, la tenacia di tenere vicina la nostra gente, dal centro alla periferia, «verticalmente e orizzontalmente», la difficoltà di costruire soluzioni e non solo la facilità di alimentare i pur comprensibili «sfoghi», rimane ancora oggi – malgrado i tempi, e forse proprio per questo – l'unico modo per manifestare e testimoniare della necessità di essere Categoria ed Associazione, e certo senza che ciò impedisca di assumere iniziative generali ed anche di aspra mobilitazione. Una responsabilità che,

come già l'angoscia del vedere soffrire la nostra gente accumuna dal primo all'ultimo dei nostri rappresentanti, così poggia – senza artificiose distinzioni tra presunti «voi» e «noi» – sulle spalle di ogni singolo dirigente del territorio e degli organismi nazionali.

Oggi ancor più di ieri, contro ogni assenza di prospettiva, per dare senso alla speranza con il contributo della ragione ed il sostegno della volontà.

Perciò, malgrado tutto, vogliamo e dobbiamo andare avanti.

Auguri a tutti Voi ed alle Vostre Famiglie !

Stefano **CANTARELLI** Maurizio **MICELI**



RISTRUTTURAZIONE RETE: LA POSIZIONE CRITICA DELLA REGIONE CAMPANIA

Il disegno di legge, approvato dal Governo venerdì scorso, che contiene le norme sulla ristrutturazione della rete [si veda il testo ufficiale su FIGISC ANISA NEWS N. 47 del 16.12.2013], suscita perplessità anche tra le Regioni.

A tal proposito STAFFETTA riporta la presa di posizione dell'Assessore della Regione Campania, **Flavio MARTUSCIELLO**, che è stato incaricato dalla conferenza nazionale degli Assessori regionali alle attività produttive a rappresentare le Regioni italiane

alla Conferenza Stato-Regioni sul piano di razionalizzazione della rete carburanti.

Questo ruolo, ha dichiarato l'Assessore Martusciello *«responsabilizza la nostra Regione a difendere le ragioni dei tanti distributori di carburanti che vedono a rischio il loro posto di lavoro. Ci batteremo per difendere i posti di lavoro che il disegno di legge del Governo mette a rischio !»*



SU RISTRUTTURAZIONE RETE ASSOPETROLI DICE NO A FUGHE IN AVANTI

ASSOPETROLI, intervenendo nuovamente sulla questione delle misure governative per la ristrutturazione della rete segnala come *«il tema della razionalizzazione della rete carburanti debba essere trattato nell'ambito delle procedure di concertazione già avviate proprio dal Ministero dello Sviluppo Economico mediante l'avvio di un apposito tavolo tecnico presieduto dai Sottosegretari Vicari e De Vincenti che, peraltro, vede la partecipazione attiva degli operatori del settore. Questa accelerazione del Governo, su una materia tanto delicata, rischia di cancellare anche quelle attività della distribuzione dei carburanti che operano, dopo aver effettuato ingenti investimenti per l'adeguamento delle strutture, sulla base di precise deroghe di legge che non possono essere ignorate né cancellate con un colpo di spugna senza generare nell'immediato gravi ripercussioni economiche sulle stesse imprese e conseguentemente sull'occupazione,*

oltre ad esporre lo Stato ad un contenzioso che finirebbe per scaricare sui contribuenti il peso di scelte prettamente politiche e al momento inopportune.»

«Se le motivazioni alla norma» precisa la nota di Assopetroli *«sono quelle di annullare il differenziale industriale tra il prezzo dei carburanti in Italia e quello del resto della UE (comma 20 del testo), ricordiamo come Assopetroli in collaborazione con Figisc Anisa Confcommercio abbia già attivato la rilevazione del SIA – Stacco Italia accisa – evidenziando come il vero peso del differenziale non è il centesimo del prezzo industriale ma gli oltre 25 centesimi al litro di maggiori imposte che i consumatori italiani pagano in più rispetto alla corrispondente media europea. Il governo quindi dovrebbe approcciare il problema mediante una sensibile riduzione della pretesa fiscale sui carburanti rivedendo al ribasso quel 60,9% tra accise e iva che rendono il prezzo finale dei carburanti il più alto d'Europa.»*

Assopetroli, infine, punta il dito su uno dei punti più controversi del provvedimento, ossia la *«regolamentazione delle nuove aperture durante il periodo di razionalizzazione. Chiudere con grandi sacrifici impianti, in base al principio che ve ne sono troppi, lasciando contestualmente piena libertà di realizzarne di nuovi è un evidente controsenso.»*

