

**N. 02/2014 - 20.01.2014**

**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](mailto:figisc@confcommercio.it) - [anisa@confcommercio.it](mailto:anisa@confcommercio.it)**

**sito internet: [www.figisc.it](http://www.figisc.it)**

**il presente numero si compone di 8 pagine**

## SOMMARIO DEL NUMERO 02

**LE ILLAZIONI SUI GHOST  
INTORBIDANO UNA TRATTATIVA  
DELICATISSIMA: AL TAVOLO DEL  
22 ENI FACCIA CHIAREZZA**

[pagina 1]

**GESTORI E RETISTI INSIEME  
PER SCIogliere I RILIEVI DI  
ANTITRUST SUL CONTRATTO  
DI COMMISSIONE**

[pagina 3]

**RENDIMENTO CIPREG 2013  
SUPERIORE DI OLTRE TRE  
VOLTE IL RENDIMENTO BOT**

[pagina 4]

**CONSUMI DI DICEMBRE:  
SEGNI DI RIPRESA, MA LA RETE  
RIMANE SEMPRE IN ROSSO**

[pagina 5]

**MILANO: FIGISC DENUNCIA  
UN CALO DEL 7 % DELLE  
VENDITE CARBURANTI**

[pagina 7]

**GENOVA: FIGISC DENUNCIA  
LA CRISI DEL SETTORE E  
LE POLITICHE DI ENI**

[pagina 8]

**LE ILLAZIONI SUI GHOST  
INTORBIDANO UNA TRATTATIVA  
DELICATISSIMA: AL TAVOLO DEL  
22 ENI FACCIA CHIAREZZA**

ENI R&M incontrerà mercoledì 22 le delegazioni di FAIB, FEGICA e FIGISC nel quadro della lunga trattativa sul nuovo accordo aziendale e le politiche commerciali che si protrae ormai da mesi e mesi e sulla quale le tre organizzazioni hanno presentato ad ottobre una piattaforma unitaria sulla quale – nonostante un faticoso lavoro di confronto – non si è ancora potuta raggiungere una sintesi soddisfacente con l'azienda.

In questo contesto, già vischioso e delicatissimo di per sé [e nel quale ENI porta la responsabilità di «allungare il brodo» dei tempi], si aggravano allo spasimo le difficoltà dei gestori del marchio, continuano ad avere efficacia politiche commerciali discriminanti e perdenti sul territorio [dai cluster a quant'altro è stato messo in piedi in questi ultimi anni dall'azienda], cresce in progressione geometrica lo stillicidio di chi non ce la fa più, degli impianti sulla rete che vengono abbandonati e lasciati innaturali. Montano il nervosismo e la delusione anche a causa della mancanza di un segnale chiaro – in qualunque direzione esso vada – sull'esito della trattativa in

corso e lo stato di fibrillazione è ormai altissimo. Si aggiunga che tutto questo non è solo un fatto aziendale di ambiente ENI: caduta dei consumi, crisi economica, stagnazione sui contratti, ristrutturazione ferma, totale liberalizzazione dei *ghost*, sono un generale smottamento che ricade sulla categoria oltre alle singole «frane» aziendali.

In tutta questa situazione assolutamente esplosiva sono state innescate in queste settimane ulteriori «bombe»: una lettera ANONIMA, pervenuta alle associazioni di categoria e ripresa su *Staffetta Petrolifera*, ha denunciato che «ENI starebbe per affidare in comodato ad un "unico soggetto" (una società costituita da una trentina di agenti ENI) diverse centinaia di impianti, che funzioneranno in modalità esclusivamente ghost. Una rete che avrebbe un nuovo marchio con sconti molto elevati e potrebbe essere a seguire affittata ad altri operatori che vogliono entrare nel mercato italiano».



Va detto con chiarezza che non si creano fatti e certezze né su illazioni né su lettere anonime. E neppure su certe squallide «goliardate» [la foto qui sopra è stata postata su Facebook e commentata sul social forum dai suoi autori, partecipanti e sostenitori], che un minimo di buon gusto, visti i tempi e quel che sta succedendo ai gestori, avrebbe almeno dovuto trattenere dall'esibire. E che – va detto senza giri di parole –

l'azienda avrebbe dovuto avere la sensibilità di «bacchettare sulle dita»!

Queste sortite e/o strane «fughe di notizie» [che non si sa a quali specifici interessi e motivazioni rispondano] intorbidano comunque il clima in cui procede una trattativa difficilissima in un momento che è il più difficile da sempre, si inseriscono consapevolmente in una fase in cui i nervi sono – e giustamente – a fior di pelle, e sembrano persino una specie di «polpetta avvelenata», un trappolone per far abortire ogni possibile esito della trattativa e gettare benzina sul fuoco, e, per dirla tutta, mirando per di più a condizionare l'atteggiamento delle organizzazioni di categoria, a tentare di disunirle e delegittimarle, per rendere il gestore ancora più «solo».

Che si tratti di una «goliardata» sfuggita dal controllo e su cui qualcuno mesta nel torbido, di una trappola tesa ai gestori ed alle loro rappresentanze, di una provocazione o di una intenzionale strategia per la rete di marchio è cosa su cui è fondamentale un chiarimento preliminare ed immediato, ossia già sul tavolo di dopodomani.

Chiunque, nel settore, sa bene cosa significhi impacchettare il 15 % della attuale rete ENI ed organizzarla come rete *ghost* con prezzi tali da mettere definitivamente col sedere a terra il resto dei gestori.

Premesso che andrà spiegato quel che è successo e perché sia potuto succedere, che non vi siano «ipotesi di cessioni di pacchetti di impianti, né la ghostizzazione selvaggia della rete, né nuovi marchi/reti collaterali» - elementi che finora ENI non ha esposto in sede di trattativa - l'azienda dovrà escluderlo od ammetterlo adesso, uscendo, in positivo od in negativo, da ogni equivoco.



## GESTORI E RETISTI INSIEME PER SCIOGLIERE I RILIEVI DI ANTITRUST SUL CONTRATTO DI COMMISSIONE

Dopo la presentazione dell'accordo sul contratto di commissione, sottoscritto ad ottobre tra FAIB, FEGICA, FIGISC, ASSOPETROLI e CONSORZIO GRANDI RETI [si VEDA FIGISC ANISA NEWS N. 38 del 09.10.13 e N. 39 del 14.10.13], tale ipotesi di contratto è passata al vaglio dell'Antitrust per la valutazione dei profili di conformità concorrenziale.

Il parere espresso dall'Authority non solo non boccia l'ipotesi di contratto di commissione, ma potrebbe persino essere utile per sbloccare la situazione sul tema della contrattualistica in generale e rimuovere i timori/eliminare gli alibi dell'Unione Petrolifera su questa materia.

I rilievi evidenziati nella seduta del 10 dicembre 2013 dall'Antitrust sullo schema di contratto di commissione [e formalizzati da comunicazione del 18.12.13] riguardano, la clausola di fissazione del prezzo di rivendita, contenuta nell'articolo 2), e le modalità di fissazione della provvigione minima, contenute nell'articolo 19).

Anche se le riserve di Antitrust non possono essere condivise da gestori e retisti [che hanno a loro volta risposto all'Authority con

comunicazione del 15.01.13], in realtà è possibile trovare una sintesi comune.

Sulla fissazione del prezzo di rivendita [articolo 2], infatti, i sottoscrittori dell'accordo – pur ritenendo che la clausola in sé non configuri restrizioni della concorrenza –, si dichiarano preventivamente disposti a riformulare il testo originario, prevedendo cioè la possibilità di scostamenti verso il basso rispetto al prezzo di vendita fissato dal committente.

Sul punto [articolo 19] della determinazione della provvigione minima, dopo aver controargomentato punto per punto, gestori e retisti invitano il Garante a rivedere la propria posizione.

L'Antitrust dovrà ora decidere se accettare o meno le assicurazioni degli operatori, ma in ogni caso, per le ragioni più sopra esposte, non sembra che le posizioni abbiano fra esse distanze insormontabili. Risolti, infatti, i due punti controversi il contratto di commissione potrebbe avere l'avallo di Antitrust ed avviarsi alla sua concreta praticabilità, «*stanando*» altresì l'industria petrolifera dalle riserve strumentali finora addotte su tutte le nuove tipologie contrattuali e forse costituendo uno stimolo per il Ministero dello sviluppo economico a superare l'inerzia che caratterizza tutta la partita dei nuovi contratti in attuazione delle leggi 111/2011 e 27/2012.

Scrivono *Staffetta*, commentando la vicenda, che «*mentre si attende la nuova razionalizzazione del settore calata dall'alto [e sulla quale, aggiungiamo noi, vi sono non poche zone d'ombra, salvo la netta contrapposizione alla liberalizzazione dei ghost inserita nella legge comunitaria], il settore comunque si muove, questa volta pilotato da una visione di intenti comuni e non più alla come capita. Significativo è infatti anche che gestori e retisti prendono carta e penna e rispondono al Garante in maniera unitaria, dimostrando di essere riusciti a dialogare anche in questa fase molto difficile per il settore*».



## RENDIMENTO CIPREG 2013 SUPERIORE DI OLTRE TRE VOLTE IL RENDIMENTO BOT

Il *pool* di Compagnie Assicuratrici incaricate di investire gli accantonamenti di fine gestione per i soggetti iscritti al CIPREG ha comunicato che il rendimento dei versamenti è stato mediamente per l'anno 2013 di oltre il 3,35 %.

Come é sempre avvenuto anche in passato, anche quest'anno la gestione del CIPREG ha assicurato ai Gestori aderenti un rendimento notevolmente superiore a quello riconosciuto ai Gestori non iscritti al CIPREG che lasciano i loro accantonamenti presso le Compagnie Petrolifere e per i quali l'interesse riconosciuto è pari a quello applicato sul BOT [Buono Ordinario del Tesoro] a dodici mesi.

Ad esempio, la rilevazione ufficiale effettuata dal Ministero dell'economia fissa per l'anno 2013 un rendimento del BOT a dodici mesi pari al 0,99 %.



Per un dettagliato riscontro dei rendimenti dal 1996 al 2013, si veda la seguente tabella che confronta per ogni annualità sia il tasso di inflazione che i rendimenti del BOT e del CIPREG [questi ultimi anche in base ai rinnovi della convenzione originaria]:

### INFLAZIONE E RENDIMENTI DAL 1996 AL 2013 – TASSI PERCENTUALI

| Anno | Inflazione<br>% | BOT<br>% | Cipreg<br>% |      |      |
|------|-----------------|----------|-------------|------|------|
| 1996 | 4,0             | 8,33     | 11,17       |      |      |
| 1997 | 2,0             | 6,29     | 9,24        |      |      |
| 1998 | 2,0             | 4,43     | 7,49        |      |      |
| 1999 | 1,7             | 3,09     | 5,87        |      |      |
| 2000 | 2,5             | 4,66     | 5,36        | 6,27 |      |
| 2001 | 2,8             | 4,05     | 4,70        | 5,36 |      |
| 2002 | 2,5             | 3,38     | 4,49        | 4,61 |      |
| 2003 | 2,7             | 2,22     | 4,91        | 5,01 |      |
| 2004 | 2,2             | 2,16     | 3,86        | 3,96 |      |
| 2005 | 2,0             | 2,21     | 4,09        | 4,25 |      |
| 2006 | 2,1             | 3,08     | 3,80        | 3,90 |      |
| 2007 | 1,8             | 4,08     | 3,90        | 4,18 |      |
| 2008 | 3,3             | 3,76     | 3,87        | 3,88 | 3,86 |
| 2009 | 0,8             | 1,15     | 3,42        | 3,48 | 3,37 |
| 2010 | 1,5             | 1,28     | 3,52        | 3,44 | 3,38 |
| 2011 | 2,8             | 3,17     | 3,38        | 3,47 | 3,51 |
| 2012 | 3,0             | 2,30     | 3,36        | 3,47 | 3,48 |
| 2013 | 1,2             | 0,99     | 3,20        | 3,44 | 3,47 |

■ su fondo grigio: versamenti effettuati in convenzione «*originaria*», periodo dal 01.01.1995 al 31.10.2000

■ su fondo azzurro: versamenti effettuati a seguito primo rinnovo convenzione, periodo dal 01.11.2000 al 31.10.2007

■ su fondo giallo: versamenti effettuati a seguito secondo rinnovo convenzione, periodo dal 01.11.2007 al 31.12.2015



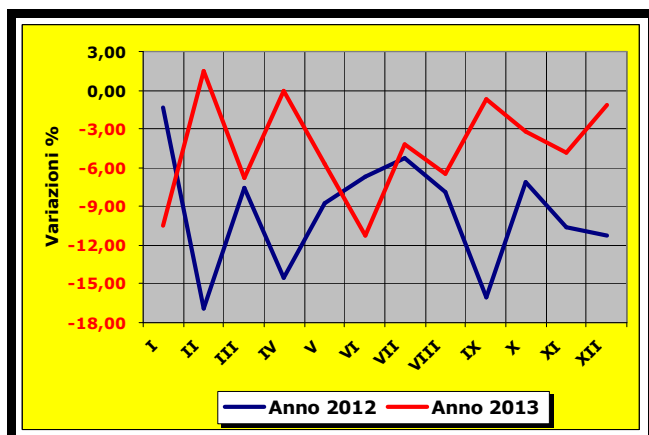
## CONSUMI DI DICEMBRE: SEGNI DI RIPRESA, MA LA RETE RIMANE SEMPRE IN ROSSO

I dati del Ministero sui consumi di benzina e gasolio inseriscono il mese di dicembre tra i mesi con segno positivo rispetto allo stesso mese dell'anno antecedente: ora sono dunque quattro su dodici i mesi in controtendenza, contro otto che portano il segno meno.

Contro la lista di febbraio [+1,03 %], settembre [+2,10 %], aprile [+2,34 %] e ora dicembre [+3,21], infatti, si schierano in ordine crescente ottobre [-0,08 %], luglio [-0,26 %], agosto [-1,58 %], novembre [-2,95 %], maggio [-3,22 %], marzo [-4,77 %], gennaio [-6,47 %] e giugno [-8,13 %], ricordando che si tratta di confronti con gli stessi mesi del 2012, esercizio in cui si è registrato nel totale un crollo di 9,26 punti percentuali dei consumi sommati di questi due prodotti.

A dicembre, nel dettaglio, i consumi di benzina aumentano di 2,20 punti percentuali; salgono di 3,67 punti percentuali i consumi di gasolio, mentre quelli di g.p.l. aumentano del 10,17 % rispetto allo stesso mese del 2012.

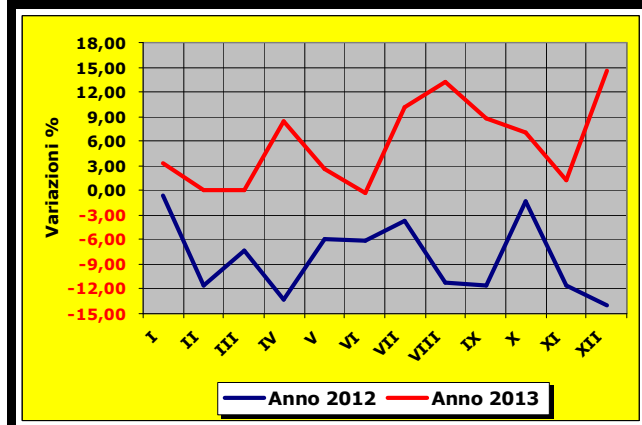
**VARIAZIONE MENSILE CONSUMI - RETE**



Se il segno complessivo è positivo - indice di possibili inversioni di *trend* -, tuttavia, la

rete continua a registrare perdite, che questo mese sono per fortuna più limitate di periodi precedenti e compensate di ben cinque volte dalla progressiva crescita del circuito extrarete: quest'ultimo, infatti, a dicembre fa registrare un incremento addirittura di 14,51 punti percentuali. Per contro la rete perde l'1,17 %, ossia quasi 28 milioni di litri in meno dello stesso mese del 2012, contro i quasi 133 milioni in più del segmento extrarete.

**VARIAZIONE MENSILE CONSUMI - EXTRARETE**



Si attenua ovviamente anche il segno negativo dei consumi progressivi di benzina e gasolio dell'intero anno 2013 sull'anno 2012: 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 %, settembre: -2,37 %, ottobre: -1,97 %, poi novembre: -1,91 % ed infine dicembre: -1,50 %, con oltre 611 milioni di litri persi nel complesso.

Sono, infatti, diminuiti di 1,64 punti percentuali e di oltre 204 milioni di litri i consumi totali di benzina, di oltre 407 milioni di litri e di 1,43 punti percentuali quelli di gasolio, mentre i consumi di gpl sono aumentati nel periodo di quasi 300 milioni di litri e del 12,18 %.

Il saldo dei dodici mesi è dato da un risultato strepitoso per l'extrarete, con quasi 773 milioni di litri in più [+6,60 %] ed uno ancora negativo per la rete, con oltre 1.384 milioni di litri di flessione [-4,75 %].

**CONSUMI GENNAIO-DICEMBRE 2013 E 2012 E  
VARIAZIONI % - MLD LITRI**

| Prodotti       | 2012          | 2013          | Var. %         |
|----------------|---------------|---------------|----------------|
| Rete           | 11,058        | 10,464        | -5,38%         |
| Extra          | 1,400         | 1,791         | +27,91%        |
| <b>Benzina</b> | <b>12,458</b> | <b>12,254</b> | <b>-1,64%</b>  |
| Rete           | 18,084        | 17,295        | -4,36%         |
| Extra          | 10,304        | 10,686        | +3,71%         |
| <b>Gasolio</b> | <b>28,388</b> | <b>27,981</b> | <b>-1,43%</b>  |
| Rete           | 29,142        | 27,758        | -4,75%         |
| Extra          | 11,704        | 12,477        | +6,60%         |
| <b>Totale</b>  | <b>40,847</b> | <b>40,235</b> | <b>-1,50%</b>  |
| <b>Gpl</b>     | <b>2,463</b>  | <b>2,763</b>  | <b>+12,18%</b> |

Intanto, in base alla stima delle diverse dinamiche delle vendite tra reti e circuiti anche sui dati definitivi della rete del 2012 appena diffusi dal Ministero e aggiornando coi dati di dicembre per l'intero anno 2013 l'analisi che FIGISC/ANISA ha già sviluppato fino al mese di novembre [si veda, da ultimo, FIGISC ANISA NEWS N. 47 d.d. 16.12.13], i numeri sarebbero [con l'avvertenza che si tratta pur sempre di una stima] i seguenti:

**VENDITE IN MILIARDI DI LITRI  
2008-2013**

| Anno                    | RA <sup>1</sup> | RO-C <sup>2</sup> | RO-B <sup>3</sup> | RO-T <sup>4</sup> |
|-------------------------|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| 2008                    | 3,4             | 29,6              | 2,8               | 32,4              |
| 2009                    | 3,3             | 29,1              | 3,3               | 32,4              |
| 2010                    | 3,2             | 28,4              | 3,8               | 32,2              |
| 2011                    | 2,9             | 27,0              | 4,7               | 31,7              |
| 2012                    | 2,2             | 24,3              | 5,2               | 29,5              |
| <b>2013<sup>5</sup></b> | <b>1,8</b>      | <b>23,0</b>       | <b>6,1</b>        | <b>29,1</b>       |

<sup>1</sup>RA = Rete autostradale

<sup>2</sup>RO-C = rete ordinaria «colorata»

<sup>3</sup>RO-B = rete ordinaria indipendente

<sup>4</sup>RO-T = rete ordinaria complessiva

<sup>5</sup>Stima per il 2013 su tendenze gen-dic

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

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

| Anno                    | RA <sup>1</sup> | RO-T <sup>2</sup> | RO-C <sup>3</sup> | RO-B <sup>4</sup> |
|-------------------------|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| 2008                    | 9,6%            | 90,4%             | 91,2%             | 8,8%              |
| 2009                    | 9,3%            | 90,7%             | 89,9%             | 10,1%             |
| 2010                    | 9,0%            | 91,0%             | 88,2%             | 11,8%             |
| 2011                    | 8,4%            | 91,6%             | 85,2%             | 14,8%             |
| 2012                    | 7,0%            | 93,0%             | 82,3%             | 17,7%             |
| <b>2013<sup>5</sup></b> | <b>6,0%</b>     | <b>94,0%</b>      | <b>79,2%</b>      | <b>20,8%</b>      |

<sup>1</sup>RA = Rete autostradale

<sup>2</sup>RO-T = rete ordinaria complessiva

<sup>3</sup>RO-C = rete ordinaria «colorata»

<sup>4</sup>RO-B = rete ordinaria indipendente

<sup>5</sup>Stima per il 2013 su tendenze gen-dic

Al netto della rete autostradale - che perde dal 2008 il 46,59 % delle vendite ed oltre 1,6 miliardi di litri -, la rete ordinaria, secondo le stime FIGISC/ANISA, è scesa dai 32,4 miliardi di litri di consumi nel 2008 ai 29,5 stimati per il 2013, con una perdita di 3,4 miliardi di litri [-10,41 %]. Nella rete ordinaria, le stime calcolano che la rete «colorata» abbia perso dal 2008 6,6 miliardi di litri, ossia il 22,25 %, a fronte dei guadagni della rete «bianca», pari a 3,2 miliardi di litri ed una crescita del 112,62 %.



Sempre per la rete ordinaria, la quota di mercato della rete colorata sarebbe crollata dal 91,22 % del 2008 al 79,16 % nel 2013, quella della rete indipendente sarebbe balzata dall'8,78 % al 20,84 %.

## MILANO: FIGISC DENUNCIA UN CALO DEL 7 % DELLE VENDITE CARBURANTI

Andamento negativo delle vendite di benzina e gasolio anche durante le feste natalizie, periodo generalmente di incremento degli erogati rispetto alle medie annue. Lo rileva - tramite un comunicato stampa ripreso dalle maggiori testate -, con preoccupazione la FIGISC-CONFCOMMERCIO di Milano, spiegando che la contrazione registrata in città tra il 10 dicembre e il 6 gennaio riflette il *trend* che è oramai fisiologicamente negativo dal 2011.

Infatti nel corso del 2013 i consumi di benzina a Milano sono diminuiti mediamente del 7%, quelli di gasolio del 6% rispetto al 2012; «*notte fonda*» sulla rete delle tangenziali, dove si registrano cali di erogato tra il 30 ed il 40%.

In questo preoccupante quadro si inserisce, ad aggravare la situazione, dal 1° marzo, l'aumento delle accise su benzina e gasolio, a causa del rincaro deciso dal decreto del fare (D.L. 69/2013) ed attuato con provvedimento del Direttore Centrale dell'agenzia Dogane-Monopoli del 24 dicembre 2013. Le accise sulla benzina passeranno da 728,40 a 730,80 euro per mille litri mentre per il gasolio il prelievo salirà da 617,40 a 619,80 euro per mille litri.

«*In questo triste panorama* - dichiara PAOLO UNITI, Segretario del Sindacato Gestori Carburanti di Confcommercio Milano - *i consumi di carburanti sono destinati a calare ulteriormente, mettendo letteralmente in ginocchio le Gestioni degli impianti milanesi, che per il 70% sono fortemente esposte con*

*il sistema bancario a causa dell'andamento negativo del mercato. Nella periferia milanese oramai cominciano a vedersi impianti chiusi od abbandonati. A Milano risultano operative circa 280 stazioni di carburanti, molte delle quali con l'anno in corso chiuderanno, mentre altre saranno a rischio rifornimento, perché i titolari non disporranno di liquidità economica necessaria ad acquistare i carburanti per riempire le cisterne».*

I primi risultati sono già pesantemente evidenti con la scomparsa del 90 % delle stazioni presenti in Zona 1 e con alcune grandi arterie come la Lorenteggio e la via Novara, a rischio desertificazione: infatti nei prossimi mesi queste importanti strade rischiano di trasformarsi in «*cimiteri del petrolio*» con stazioni in stato di abbandono e chiuse con gravi rischi anche per la sicurezza «*in quanto i piazzali, una volta presidiati dai nostri Benzinai diventeranno area di parcheggio e sosta abusiva per qualsiasi mercato illegale*».

Tra l'altro, a perderci, ed anche pesantemente questa volta sarà anche lo Stato italiano, con una perdita nella sola area cittadina di decine di milioni di euro derivanti dal mancato incasso delle accise sui carburanti.



## GENOVA: FIGISC DENUNCIA LA CRISI DEL SETTORE E LE POLITICHE DI ENI

I gestori ENI della FIGISC di Genova denunciano sulla stampa locale lo stato di crisi del comparto ed in particolare le politiche di prezzo della compagnia di Stato. Sul CORRIERE MERCANTILE del 17 gennaio, infatti, compare l'articolo che di seguito riproduciamo.

Gestori ENI sul piede di guerra. Attaccano «le opache politiche commerciali in materia di pricing messe in atto sulla rete, che stanno mettendo in grave difficoltà le gestioni, con importanti ricadute occupazionali e svilendo il prestigio di una storica immagine creata a fatica negli anni grazie alla faticosa e quotidiana attività delle gestioni, molte delle quali storiche, che ora versano in una drammatica situazione». In sostanza, spiega GIAN PAOLO OLIA, Presidente della FIGISC, l'associazione dei gestori ASCOM di Genova, «le compagnie decidono i prezzi e i benzinai non possono decidere più niente. Inoltre, non rimborsano più i cali benzina».

La situazione di crisi del settore riguarda non solo i distributori ENI. Tutti i distributori autostradali hanno problemi a tirare avanti perché le compagnie, per tener testa alla concorrenza sulla rete urbana, fanno sconti in città e alzano il prezzo in autostrada. «Il risultato – aggiunge Olia – è che chi può evita di fare benzina presso quei distributori, che hanno perso una buona parte dell'erogato e hanno già dovuto lasciare a casa molti dipendenti».

Altro problema, secondo Olia, è quello rappresentato dalle pompe gestite direttamente dalle compagnie e senza operatore, dove viene smaltita l'eccedenza a prezzo molto basso. «Le ipotesi sull'identità futura della rete stanno creando grande preoccupazione ed il timore è quello che si possa verificare un abbandono del presidio del territorio da parte dei gestori, da sempre

primo riferimento sulla strada per qualunque automobilista» dicono alla FIGISC.

I Gestori del «cane a sei zampe» ritengono che tutto questo «stia avvenendo a vantaggio di nuovi operatori» e chiedono «solo di poter continuare a condurre le proprie aziende con la consueta professionalità e la giusta redditività, che sono sempre state garanzia, oltre che per gli automobilisti, anche per l'azienda stessa».

