

N. 04/2014 – 30.01.2014

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 - anisa@confcommercio.it

sito internet: www.figisc.it

il presente numero si compone di 7 pagine

SOMMARIO DEL NUMERO 04

**PREZZI GHOST DI MARCHIO
NON GIUSTIFICABILI DAL
COSTO DEL GESTORE:
BASTA VENDERE PANZANE**
[pagina 1]

**TAVOLO ENI R&M:
POSIZIONI ANCORA DISTANTI
E PUNTI NON AFFRONTATI**
[pagina 3]

**DAL SELF AL GHOST:
STORIA TUTTA ITALIANA
DI ORDINARIA FURBERIA**
[pagina 4]

**DOPO L'INCONTRO COI GESTORI
IL VICEMINISTRO BUBBICO
SU SICUREZZA E MONETICA**
[pagina 7]

PREZZI GHOST DI MARCHIO NON GIUSTIFICABILI DAL COSTO DEL GESTORE: BASTA VENDERE PANZANE

All'origine della assolutamente ingiustificabile divaricazione dei prezzi sulla rete distributiva dei carburanti – tutti lo sanno [anche se Antitrust, per fare un esempio, afferma, incredibilmente, che «*non sono pienamente conosciute le leve concorrenziali che gli operatori indipendenti utilizzano per esercitare la loro pressione competitiva sulle imprese che tradizionalmente presidiano il settore*» (28.12.2012, risultanze dell'indagine sulle pompe bianche e sulla grande distribuzione organizzata, provvedimento IC44, n. 22254 del 23.03.2011)] – sta un diverso prezzo di cessione a monte, ossia una asimmetria che corre sull'ambiguità del doppio canale rete-extrarete.

Sulla rete «*colorata*» [e quindi con diretta incidenza sulla competitività del gestore] sono addizionati tutti i costi di sistema, con il risultato che il prodotto arriva al distributore con un *gap* di partenza di circa 10 e più centesimi. Ossia spaventosamente fuori mercato rispetto ai soggetti cui viene, per contro, offerto il prodotto senza tale ingombrante «*zavorra*». A quel punto, il gestore deve almeno aggiungerci il suo povero margine [contrattuale intero o soprattutto dimezzato per gli obblighi impostigli di «*difesa mercato*»] prima di totalizzare un prezzo finale che alla fine sarà ancora più fuori mercato.

Pompe bianche e GDO lavorano su propri impianti e propri investimenti e rischi: si può ragionevolmente capire che una parte di costi di sistema non possono essere loro riversati. Tuttavia non è assolutamente così: in realtà di tutti quei 10 e più cent/litro di costi di sistema ve ne sono di quelli che riguardano bensì solo la rete di marchio [che poi siano discutibili o no, che vi siano sprechi, che siano inutili in parte, ecc. è da vedersi], ma molti anche riguardano tutto il circuito in cui si introduce il prodotto. Con un mercato di rete in cui il 20 % e più è appannaggio degli indipendenti, avviene che questo venti per cento non paga costi di sistema [si parla di costi reali, che nulla attengono alla questione di chi fa gli investimenti o delle politiche aziendali, quindi di ordinari costi commerciali!] per circa almeno cinque cent/litro che sarebbero dovuti, ma che l'industria petrolifera nel *retail* regala loro, salvo ficcarli in conto al gestore, sia in denaro [addebito di costi + sacrificio del margine], sia in termini di ulteriore decurtazione del potere competitivo.

Nonostante l'Authority del mercato sostenga di non capire fino in fondo le cause dell'efficienza degli indipendenti, le ragioni sono assolutamente conclamate.

Dice ad esempio UNIONE PETROLIFERA che «*lo stesso rapido sviluppo delle pompe bianche e GDO è stato determinato anche dalla disponibilità della logistica e non risulta che nessuno abbia mai avuto problemi di approvvigionamento o disponibilità di capacità di stoccaggio.....Chiunque voglia usufruire della logistica di terzi, non avendone di propria, deve chiaramente seguire le condizioni operative ed economiche che regolano il transito e lo stoccaggio presso l'impianto. Tali procedure non possono essere presentate come un vincolo, o peggio una barriera, anche perché l'alternativa è dotarsi di proprie strutture con tutti i costi che ne conseguono.*» [fonte: Preconsuntivo petrolifero 2013 – Temi di rilievo].

E Luca Rossi di ENERCOOP sostiene che «*Noi compriamo dalle compagnie petrolifere. E non compriamo a prezzi particolarmente di-*

versi 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.»

Più chiare di così, da ambedue le parti, le cose non potrebbero essere dette !



Ma ciò non bastando, nella campagna di «*santificazione del ghost*» [imposta dall'Unione Europea, a vantaggio dei soliti noti, a colpi di minacce di apertura di infrazione comunitaria e supinamente accolta pancia a terra dal Governo col suo disegno di legge AC1864], l'impianto «*ghost colorato*», quello messo cioè in piedi dalle compagnie petrolifere [nulla a che vedere, cioè, con pompe bianche o GDO], viene promosso con la civetta di un prezzo «*molto più basso*» e con la giustificazione di tale prezzo a partire dall'eliminazione del «*costo del gestore*».

Che è un modo [cioè nella fattispecie una bufala] di dire che è il gestore la causa dei prezzi alti, tolto di mezzo il quale grazie al banale artificio della *ghostizzazione* i prezzi crollano con generale sollievo e tripudio.

Ora, il «*costo del gestore*», in virtù di accordi non rinnovati e di progressive imposizioni giugulatorie delle aziende sul ge-

store medesimo, va da quattro a due cent /litro, diciamo una media a spanne di 2,6 centesimi: che la «cancellazione» di un tale valore economico giustifichi l'abbattimento di prezzi al «ghost colorato» di 10-12-15 cent altro non è se non una panzana così palese che sembra incredibile che qualcuno la possa credere sostenibile e che con tale panzana si possano giustificare provvedimenti normativi che cancellano bensì una categoria, ma che «sarebbero compensati» da un presunto superiore interesse del consumatore [per di più in un Paese che può vantarsi di imporre 25-26 cent al litro di imposte sui carburanti di più della media europea].

Ma non basta. Abbattere il prezzo al ghost di marchio di importi così rilevanti significa che su quel prezzo non vengono scaricati i costi di sistema che gravano sulle aziende [torniamo ai 10 e più cent/litro, forse un po' di meno, se togliamo qualcosa (non certo grandi numeri) su campagne promozionali e marketing]. Ma siccome si tratta di costi di sistema – ossia ci sono e basta! –, essi finiranno per essere riversati in parte od in tutto su quella fetta di «rete colorata non ghost», con il risultato che i prezzi in tale segmento sono destinati ad aumentare ancora [già oggi pagano uno scotto pesantissimo per i regali fatti agli indipendenti, come più sopra abbiamo illustrato].

Ed un tanto comporta che i gestori che residueranno dopo la trasformazione in ghost di parte della rete saranno ancora più mortificati in termini di competitività ed erogati ed in termini di contrazione del margine.

Un percorso cinico, inconcludente e fasullo. Cinico, perché persegue scientemente la rovina del gestore [anello debole che, fin che c'è, consente di scaricargli addosso costi ed addossargli rischi] a forza di un progressivo taglieggiamento del margine e di una geometrica progressione dell'esaurimento di ogni potenziale competitivo.

Inconcludente, perché restano irrisolti i problemi della rete e quelli degli insopprimibili, ancorché forse parzialmente razionalizzabili, costi di sistema.

Fasullo, perché alla fine della giostra, tolto di mezzo il gestore dopo la *ghostizzazione* intensiva, i costi del sistema [stiamo sempre parlando dei maledetti dieci centesimi] torneranno a gravare sul prezzo, esauritosi il giochino delle tre carte di averli fatti artificialmente sparire prima per gli indipendenti, poi per i «ghost colorati», ma di averli sempre progressivamente rifilati alla vecchia rete dove c'è il gestore.

E questo, dicono a Bruxelles «costituisce il modello imprenditoriale standard per le stazioni di servizio in molti Stati membri». Ma in che cavolo di mondo è Bruxelles?



TAVOLO ENI R&M: POSIZIONI ANCORA DISTANTI E PUNTI NON AFFRONTATI

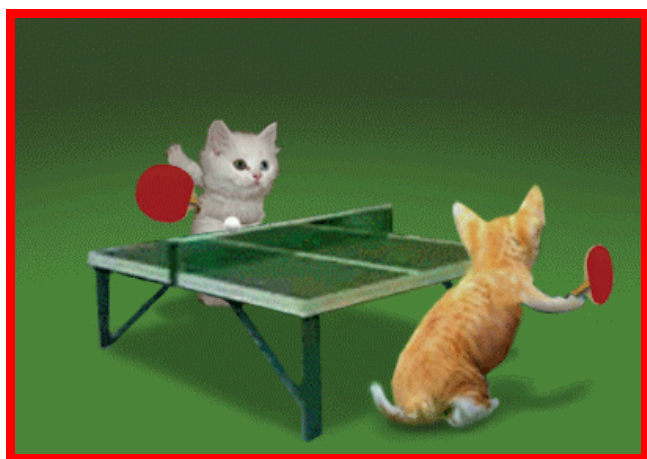
La riunione del 27 gennaio del tavolo di trattativa con ENI R&M non ha ancora sortito soluzioni tali da portare alla definizione finale di un accordo soddisfacente: restano ancora distanti le parti, nonostante un avvicinamento rispetto ai punti di partenza, su alcune fondamentali componenti, mentre non si registrano passi avanti su punti che sono stati affrontati ancora parzialmente, ancorché richiesti dalle Organizzazioni di categoria nella proposta di accordo unitariamente avanzata nell'ottobre 2013.

In particolare, tenuto conto delle semplificazioni dell'offerta commerciale che l'Azienda intende adottare sulla rete, non si è ancora trovato un accordo per la definizione di un margine medio impianto che non risulti penalizzante rispetto all'attuale situazione, mentre si vagliano varie ipotesi economiche specificamente interessanti i punti vendita in modalità «full fai da te» e quelli in modalità «mista fai da te servito».

L'Azienda finora si è dichiarata non disponibile ad accordare risorse per la definizione di un importo «una tantum» per coprire la vacanza contrattuale del periodo pregresso dalla scadenza dell'accordo [31.12.2011] fino alla definizione di quello nuovo [punto 3.1 della proposta di accordo].

Non vi è stata alcuna definizione neppure sul punto relativo a se il gestore dovrà corrispondere un contributo [ed eventualmente ad una sua quantificazione] per la campagna promozionale aziendale di YOU AND ENI [punto 4 della proposta di accordo].

Ferma al palo, dopo la disdetta unilaterale dell'Azienda dello scorso anno, anche la ridefinizione di un accordo su riconoscimento dei cali e relative procedure [punto 5 della proposta di accordo].



ENI ha manifestato disponibilità di massima – senza ancora concrete proposte – ad un adeguamento delle quote di accantonamento CIPREG [punto 3.6 della proposta di accordo], alla regolamentazione dei prezzi

di cessione e di vendita nei bacini di utenza [punto 2.3 della proposta di accordo], e, in riferimento alla questione emersa al tavolo del 22 gennaio sulla trasformazione di impianti in *ghost* [la «limitata sperimentazione» di cui abbiamo riferito su FIGISC ANISA NEWS N. 3 del 27.01.2013], ad una regolamentazione concordata dei termini e criteri di tale sperimentazione.

DAL SELF AL GHOST: STORIA TUTTA ITALIANA DI ORDINARIA FURBERIA

La spinta agli impianti *ghost* viene da lontano e ne rifacciamo la storia, che è tutta tipicamente italiana nelle sue autentiche «furberie» e nello stesso tempo autentiche «miserie».

Nel 2010 usciva uno schema di legge sulla concorrenza, in cui all'articolo 28 si diceva che: «Al fine di incrementare la concorrenzialità, l'efficienza del mercato, la qualità dei servizi, il corretto ed uniforme funzionamento nel settore degli impianti di distribuzione dei carburanti e di garantire che il consumatore possa scegliere liberamente tra le varie modalità di erogazione dei carburanti, non possono essere posti specifici vincoli a: a) l'utilizzo di apparecchiature per la modalità di rifornimento senza servizio con pagamento anticipato, durante le ore in cui è contestualmente assicurata la possibilità di rifornimento assistito dal personale; b) l'apertura di nuovi impianti, ovvero la trasformazione di impianti già esistenti, con distribuzione dei carburanti in modalità esclusivamente automatizzata.»

La lettera a) identificava la liberalizzazione di un *self pre* funzionante 24 ore su 24; la lettera b) identificava la totale liberalizzazione degli impianti *ghost*.

Il Ministero raggiungeva un accordo con le Organizzazioni dei gestori con cui diventava solo obbligatorio il *self pre*: «Al fine di

incrementare l'efficienza del mercato, la qualità dei servizi, il corretto ed uniforme funzionamento nel settore degli impianti di distribuzione dei carburanti, tutti gli impianti di distribuzione dovranno prevedere anche la presenza di apparecchiature per la modalità di rifornimento senza servizio con pagamento anticipato.» Una soluzione su cui l'Antitrust esprime tutto il suo dissenso.

Si inserisce qui una vicenda che va ricordata sinteticamente. All'inizio del 2011, in Lombardia, un Comune sanziona per inosservanza delle norme regionali in materia una pompa bianca che vende solamente in modalità *self prepay* sia quando l'impianto è aperto che quando è chiuso. Il sanzionato si rivolge all'Antitrust che smentisce il Comune sostenendo che «L'Autorità ha inviato alla regione Lombardia una segnalazione nella quale ha evidenziato che l'elenco di tipologie di impianti *self service* [quello previsto dalla legge regionale, N.d.R.] deve essere inteso...in nessun modo a escludere che un impianto di distribuzione carburanti possa funzionare **ESCLUSIVAMENTE** in modalità *self service pre-pagamento* nelle ore di apertura dell'impianto; in questo caso infatti l'articolo in questione imporrebbe un vincolo ingiustificato allo svolgimento dell'attività di distribuzione carburanti.»

Si noti che il pronunciamento Antitrust sostiene che la modalità *self pre-payment* non è solo una fra le diverse modalità praticabili nell'impianto, ma può essere tranquillamente anche l'**UNICA** praticata poiché [citiamo sempre letteralmente]: «La Autorità ha auspicato l'eliminazione dei limiti alla varietà merceologica dei servizi offerti e alle modalità di funzionamento degli impianti di distribuzione carburanti, al fine di incentivare l'ingresso sul mercato di operatori più efficienti, e ha riconosciuto la validità di un processo di 'selfizzazione' della rete, al fine di ridurre lo 'stacco' dei prezzi nazionali dalla media europea.»

Su *self* e *ghost*, nulla di fatto si sviluppò fino all'anno successivo, 2011, nel quale dal *self pre* obbligatorio le spinte dell'industria petrolifera portarono al *selfpre* 24 ore su 24

[ricordando che ENI partirà con il suo *I-perself H24* nel marzo 2012, mentre l'ordinario *Iperself* era partito nel 2007 e, ricordiamo per chi se lo fosse scordato, allorché l'Antitrust si vide davanti la proposta di ENI non solo disse *okay*, ma anche che gli sembrava poco e comunque che diventava un obbligo (erano i tempi dell'istruttoria contro tutte le compagnie per sospetto «cartello» dei prezzi)].

Con legge 111/2011, infatti, e specificamente con l'articolo 28, comma 5, si rende obbligatoria l'installazione su tutti gli impianti del *selfpre*, mentre con il comma 7 si «*sdogana*» il *selfpre* funzionante 24 ore: «Non possono essere posti specifici vincoli all'utilizzo di apparecchiature per la modalità di rifornimento senza servizio con pagamento anticipato, durante le ore in cui è contestualmente assicurata la possibilità di rifornimento assistito dal personale, a condizione che venga effettivamente mantenuta e garantita la presenza del titolare della licenza di esercizio dell'impianto rilasciata dall'ufficio tecnico di finanza o di suoi dipendenti.»



Nella foto della pagina precedente una nota azienda che sviluppa una modalità di impianto *ghostizzata* spiega che ricorrerà «a tutte le iniziative legali» per riaprire l'impianto chiuso dalla locale amministrazione in base ad una normativa regionale.

È su queste [e non solo queste] spinte che si arriva alla «liberalizzazione» del Governo Monti, che produrrà l'articolo 18 della legge 27/2012, che introduce due cose: in primo luogo la presenza dei «collaboratori» e non solo del titolare della licenza UTF e dipendenti per *bypassare* il vincolo di mantenimento del gestore sull'impianto [e infatti poi spunteranno le proposte di «appalto di servizi» che le aziende avrebbero voluto sostituire ai contratti di legge]; in secondo luogo la liberalizzazione dei *ghost* fuori dalle aree abitate.

Dice, infatti, la norma vigente [che oggi si vuole ulteriormente liberalizzare] che «*Nel rispetto delle norme di circolazione stradale, presso gli impianti stradali di distribuzione carburanti posti al di fuori dei centri abitati, quali definiti ai sensi del codice della strada o degli strumenti urbanistici comunali, non possono essere posti vincoli o limitazioni all'utilizzo continuativo, anche senza assistenza, delle apparecchiature per la modalità di rifornimento senza servizio con pagamento anticipato.*»

Per la verità, la prima stesura del testo era ancora più brutale: «*All'articolo 28, comma 7, del decreto legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito con modificazioni dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, le parole "a condizione" fino a "dipendenti" sono soppresse.*» Ossia: non c'è più nessun obbligo di mantenere e garantire la presenza del gestore, OVUNQUE e senza distinzioni territoriali.

È sulle spinte che dicevamo prima che si arriva ad aprire un contenzioso europeo [la Comunità «è intervenuta in seguito a denuncia»], in cui l'Unione ha accreditato oppure ha finto di accreditare la pietosa idea che il *ghost* «costituisce il modello imprenditoriale standard per le stazioni di servizio in molti Stati membri».

Ora si vuole superare il limite di cinta dei centri urbani per piazzare i *ghost* ovunque [della norma abbiamo riferito nel FIGISC ANISA NEWS N. 3 del 27.01.2014].

«*Miserie*» e «*furberie*» in tutta questa storia tutta italiana si sprecano.

Si è arrivati spacciare un'idea di modernità che non esiste proprio: il *self ghost* non è l'Europa, i cui Paesi vantano invece reti efficienti in cui *postpay* e *non oil* sono i fattori distintivi e qualificanti. Qui si pensa di resuscitare dei cadaveri semplicemente rendendoli «*fantasmi*» invece di ristrutturare la rete ed investire.

Si fa questo alla spasmodica ricerca di difendere erogati non in base ad una visione di prospettiva strategica, bensì in attesa di vivacchiare o, al più, di poter rifilare il cerino a possibili acquirenti facoltosi disposti a tentare un'avventura italiana.

Nel fare questo, si scelgono politiche commerciali e di prezzo spietate ed autolesionistiche [cosa che potrebbe non interessarci né punto né poco], soprattutto indirizzate a scaricare intanto tutto l'impatto su una categoria che si vuole prima rovinare e poi espellere.

Tutto questo con la benedizione di tutti i santi e le vestali del «mercato», che ricoprono questa reale porcheria con il fittizio mantello d'ermellino delle liberalizzazioni, della libertà di stabilimento, di una supposta [in tutti i sensi] modernità.



DOPO L'INCONTRO COI GESTORI IL VICEMINISTRO BUBBICO SU SICUREZZA E MONETICA

Il Viceministro agli Interni, Filippo BUBBICO ha incontrato ieri le Organizzazioni dei Gestori e quelle del settore petrolifero, nonché le banche e gli operatori dei sistemi di moneta elettronica per discutere di diffusione della videosorveglianza per la tutela della sicurezza dei gestori e degli impianti, di utilizzo della moneta elettronica per i pagamenti, di assicurazioni obbligatorie per i gestori di impianti nonché dell'istituzione di un osservatorio per l'analisi dei dati relativi ai furti e alle rapine avvenute nelle stazioni di servizio.

In una nota diffusa al termine dell'incontro, il Viceministro ha dichiarato: *«Il tavolo di oggi rappresenta un momento di confronto utile per valutare quali possono essere le misure più adeguate ed efficaci per migliorare i fattori di difesa attiva e passiva per i gestori e gli impianti di distribuzione carburante, che sono spesso oggetto di azioni violente e infiltrazioni criminali. Altro tema importante, legato anche alla sicurezza è l'eccessiva circolazione del denaro contante e la necessità di diffondere l'uso della moneta elettronica. Proprio su questo punto è emersa la necessità di studiare degli interventi mirati per rendere meno onerosi i costi di transazione. Da parte del ministero dell'Interno e di tutti i componenti del tavolo si è manifestata la forte disponibilità a continuare il dialogo per trovare la soluzione migliore che permetta di fronteggiare nella maniera ottimale una situazione che desta grande allarme sociale e che non vogliamo sottovalutare in alcun modo».*



MINISTERO
DELL'INTERNO

Il Presidente Nazionale della FIGISC, Maurizio MICHELI, ha ribadito – sulla falsariga del documento unitario inviato al Viceministro – che strumenti possibili per combattere il dilagante fenomeno di atti criminali avverso la categoria dei gestori necessitano di strumenti di deterrenza, quali la videosorveglianza, che dovrebbe essere obbligatoria, e collegata direttamente alle centrali di Forze dell'Ordine. Ha auspicato il totale utilizzo delle carte di credito quale mezzo di spesa negli impianti di distribuzione carburanti, senza oneri o costi a carico del gestore dato l'esiguo margine da esso percepito. Infatti l'incasso rappresenta per il 65% accise ed imposte per lo stato, altra parte rappresenta il costo industriale del prodotto e solo il 2% al gestore. L'utilizzo delle carte di credito, benché reso gratuito per importi inferiori ai cento euro, è stato fortemente penalizzato dagli alti costi imposti dai gestori di carte di credito e banche che hanno aumentato il noleggio dei Pos.

L'ABI si è dichiarata disponibile a lavorare sugli aspetti di sicurezza passiva, ma ha precisato che, in relazione alla gratuità delle carte di credito si è ancora in attesa che il Ministero delle Finanze emani il decreto che dovrebbe disciplinare le commissioni agli esercenti. Per contro, ha affermato che *«i problemi di un settore non possono essere scaricati su altro settore e che il comportamento dei propri Istituti è lineare»*. Su posizioni diverse Unicredit la quale non applica canoni di noleggio, facendo pagare solo l'operazione di registrazione in conto.

L'Unione Petrolifera, secondo un recente monitoraggio, ha rilevato un aumento di attacchi alle attrezzature che nel 2013 ha colpito più di un migliaio di impianti. Ha convenuto sulla necessità della videosorveglianza [ma non sulla sua obbligatorietà], soprattutto come strumento di comprensione delle modalità di esecuzione degli atti di criminalità ed ha proposto corsi di formazione comportamentale e di gestione del denaro.