

N. 30/2014 - 20.06.2014

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 30

**ALTRO CHE «VECCHIE LOGICHE
DI TIPO SINDACALE», IL NODO É
LA DISCRIMINAZIONE PREZZI**

[pagina 1]

**ADESIONI SCIOPERO ALL'80 %,
DAL 22 AL 28 GIUGNO 2014
NIENTE MONETA ELETTRONICA**

[pagina 4]

**RISTRUTTURAZIONE RETE
SECONDO STUDIO «NOMISMA»:
DA 23MILA A 15MILA IMPIANTI**

[pagina 5]

**CONSUMI DI MAGGIO
ANCORA IN ROSSO E SULLA
RETE MENO 1,71 %**

[pagina 7]



ALTRO CHE «VECCHIE LOGICHE DI TIPO SINDACALE», IL NODO É LA DISCRIMINAZIONE PREZZI

In concomitanza con lo sciopero generale nazionale dei gestori della rete ordinaria ed autostradale e con il presidio a piazza di Montecitorio, si è tenuta ieri l'assemblea annuale di Unione Petrolifera, presente anche il Ministero dello sviluppo economico.

Nella relazione del Presidente, Ing. Alessandro GILOTTI, ampio spazio è stato dedicato alla crisi italiana ed europea della raffinazione.

«La situazione di scarsa competitività appare ancora più critica nell'area del Mediterraneo dove si è razionalizzato meno e dove le condizioni sono diverse, non solo rispetto ad Asia e Stati Uniti, ma anche allo stesso Nord Europa» ha detto Gilotti «La raffinazione è un'industria ad alto consumo di energia che incide per il 30% sui costi operativi, con un pesante impatto sui margini che in Mediterraneo non sono remunerativi dal 2008 e che negli anni sono peggiorati. L'Italia si trova forse nella condizione peggiore, al centro di quello che è diventato una sorta di "mercato generale" dei prodotti raffinati, che arrivano da ogni parte del mondo e a prezzi talmente competitivi da mettere fuori mercato anche le raffinerie più efficienti. Il settore del downstream nazionale nell'ultimo triennio ha registrato perdite pari a 4 miliardi di euro che salgono a 7 miliardi

dal 2009; siamo passati dalle 16 raffinerie del 2008 alle 12 attuali, abbiamo ridotto la nostra capacità di raffinazione di oltre il 14% e perso migliaia di posti di lavoro.»

«Il sistema, però, non è ancora riuscito a trovare un punto di equilibrio» denuncia il Presidente di Unione Petrolifera «stante la persistente debolezza dei consumi e il calo delle esportazioni in quantità e valore. Oggi gli impianti lavorano intorno a un tasso del 70% della loro capacità e in queste condizioni il sistema non è più sostenibile....Il rischio di vedere crescere la nostra dipendenza dalle forniture estere di prodotti finiti per autotrazione è concreto, ponendoci in una situazione di vulnerabilità in termini di disponibilità, quantità, qualità e prezzo dei prodotti finiti molto maggiore rispetto alla materia prima greggio. Tale rischio è ben reso dall'indice messo a punto dall'Agenzia internazionale per l'energia, che indica nel 45% la quota d'importazioni al di là della quale un paese può mettere in pericolo la propria sicurezza energetica».



Ma un'attenzione non marginale è stata dedicata anche alla distribuzione carburanti.

Accompagnata da uno studio di NOMISMA [sul quale torniamo in questo stesso numero], la relazione di Gilotti – senza trascurare una puntualizzazione sulla caduta dei consumi derivante non solo dalla crisi, ma anche da un eccesso di fiscalità [«effetti iniqui e recessivi».... «il costo industriale [al netto

delle tasse] di benzina e gasolio si è sempre più allineato alla media europea, mentre si è considerevolmente allargato lo "stacco fiscale" che ha annullato qualsiasi possibile beneficio per il consumatore»] – ha segnalato che «oggi l'automobilista si aspetta una rete carburanti che possa offrirgli una distribuzione efficiente e un'adeguata capillarità, standard di servizio europei, punti vendita sicuri, prodotti di qualità e prezzi competitivi. Invece trova un numero di punti vendita quasi doppio rispetto all'Europa, standard qualitativi ed erogati medi inferiori del 70%, un'ampia diffusione del self-service ma uno scarso non-oil, ancora troppi impianti insicuri per il Codice della strada, una rete che movimentava 50 miliardi all'anno in contanti e divenuta sempre più oggetto di fenomeni di attacchi criminali. Tutto ciò rende il nostro sistema distributivo molto più costoso, antieconomico e dunque non più sostenibile, nel quale gli investimenti stanno colando a picco, condannando la rete ad una rapida e ulteriore obsolescenza. Tali comportamenti non trovano alcuna forma di compensazione con l'aumento dell'impiego di carte di pagamento che nel nostro Paese sono disincentivate da un costo delle transazioni non comparabile con quanto avviene negli altri paesi europei.»

La ricetta di Gilotti è che «servono meno impianti e che i primi benefici si comincerebbero ad avere riducendo la rete dagli attuali 23mila punti vendita a 19mila, e l'obiettivo ottimale sarebbe di 15mila. Ridurre il numero di punti vendita mi sembra ormai un obiettivo condiviso da molti, ma per farlo occorrono misure cogenti che impediscano l'aggiramento delle norme nazionali con deroghe locali, soprattutto per quanto riguarda la chiusura degli impianti che non rispondono alle norme sulla sicurezza stradale e che spesso i Comuni tollerano. È pertanto essenziale recuperare il DDL collegato alla Legge di Stabilità 2014, approvato nel dicembre del 2013 dal Consiglio dei Ministri, che andava proprio in questa direzione, ma che non è mai stato trasmesso al Parlamento per iniziarne l'esame.»

E c'è anche un passaggio *«dedicato»* ai gestori: *«In una situazione di crisi oggettiva del settore, anche la categoria dei gestori è in uno stato di sofferenza per il crollo dei consumi e per i costi che dovranno comunque essere sostenuti. Riteniamo però che la risposta alle difficoltà della categoria non possano trovarsi nelle vecchie logiche di tipo sindacale. Occorre avere la forza e il coraggio di innovare e di introdurre nel sistema nuove forme contrattuali e gestionali che prendano atto della mutata situazione di mercato, sempre più concorrenziale, in analogia con quanto avviene negli altri Paesi europei»*.

Ciò riferito, non si può certo mancare di ribadire il nostro dissenso su molte delle cose sostenute dal Presidente dell'industria petrolifera nazionale.

La responsabilità di aver condannato la rete *«ad una rapida ed ulteriore obsolescenza»*, sarebbe stato bene riconoscere, è in primissimo e pressoché unico luogo della stessa industria petrolifera, che da lungo tempo ha scelto di dismettere investimenti ed invece ha inteso favorire ed accelerare la diffusione di una devastante *«terziarizzazione»* in fase distributiva, fornendo per di più la vera chiave economica per disastare il sistema con l'estremizzazione del differenziale del prezzo sul doppio mercato rete-extrarete.

Che oggi si denunci la mancanza di sicurezza, in tutti i sensi, degli impianti, quanto meno stride come un gessetto sulla lavagna con la scelta di cavalcare la più totale *ghostizzazione* degli impianti, e che si lamenti la mancanza del *non-oil* configge con lo scarso interesse delle compagnie petrolifere per lo sviluppo di queste attività, fatta eccezione, naturalmente, della propensione a esercitare ulteriori forme di controllo economico delle imprese di gestione ed a voler percepire anche da questa branca rendite che di fatto ne hanno castrato lo sviluppo.

E, se ci si accorge oggi delle commissioni bancarie, è perché si è scoperto che la criminalità oggi sta trovando forse più appetibile e redditizio portarsi via un accettatore

pieno di soldi dai tanti impianti *ghost* disseminati a piene mani nel Paese, mentre la sensibilità era inferiore quando il problema della sicurezza dalle rapine era solo una rognà del povero gestore [in maniera meno elegante, è come dire che è peggio se è la *«macchinetta»* a farsi male piuttosto che il benzinaio a farsi male].

Così come è quanto meno strano che si parli del *«coraggio»* di innovare ed introdurre nuove forme contrattuali, che – nel contesto in cui viene detto – significa che sono i gestori a non avere questo coraggio, quando è ben noto che da qualche anno [ossia dalla legge 27/2012] che sono proprio le compagnie petrolifere e chi le rappresenta a negarsi a qualunque passo in avanti verso i nuovi contratti, essendo assai più preferibile, per loro, lasciar decantare [ovvero marcire] l'attuale situazione e delegittimare, con sistematicità e progressiva invasività, gli istituti contrattuali esistenti. Il che non è certo una prova di *«coraggio»*.

Se poi – come sostenuto anche dall'Antitrust – il *«coraggio»* significa dare un bel colpo di spugna a qualsiasi residuo di contrattazione collettiva, è ancora peggio. È, per essere chiari, quel che si nasconde sotto la foglia di fico sulle *«vecchie logiche di tipo sindacale»*: ossia mettere il gestore ancor più di quanto già non sia in ostaggio della compagnia, senza più paracadute né finzioni giuridiche.



Ma sotto l'esile foglia di fico si nasconde un'altra verità, già mille volte denunciata, una verità economica cruda, non una questione teorica infronzolita di astratti diritti e rapporti: attraverso la discriminazione dei prezzi che porta via al gestore clienti, erogati e margini - mentre a prezzi stracciati di decine di centesimi vengono riforniti dalle medesime compagnie petrolifere gli impianti «no logo» e quelli della grande distribuzione, i «ghost colorati» delle compagnie o gli impianti condotti da società di gestione appartenenti alle medesime compagnie - si è perseguita una deliberata strategia non solo di asservimento economico, ma di vera e propria costituzione delle condizioni per mandare letteralmente, a suon di euro, e non in senso figurato, in rovina le imprese di gestione. E questa è la sostanza del problema.

Una sostanza che non è sfuggita - sia pure nel contesto del palcoscenico dell'assemblea di Unione Petrolifera - al Viceministro De Vincenti, che ha voluto dire «*nella fossa dei leoni*» che - in sostanza - se si deve parlare di ristrutturazione come un possibile rimedio alla deriva della distribuzione dei carburanti, si deve parlare anche del resto, in una visione complessiva dei fronti aperti nel settore: concorrenza e regole nell'accesso al prezzo del prodotto e definizione dei rapporti [cioè regole tra compagnie e gestori], pena un ulteriore imbarbarimento incontrollabile della situazione del settore.



Ovviamente, sono ancora parole.

Di parole non si vive, mentre invece ogni giorno si muore a causa di questa situazione. E quindi servono fatti concreti ed oltretutto immediati.

Ma sono pur sempre parole importanti, che vengono da un'istituzione di governo e che sono suonate a proposito nella giornata in cui i gestori stavano scioperando - più che mai in questo settore un dovere, più che un diritto! -.

ADESIONI SCIOPERO ALL'80 %, DAL 22 AL 28 GIUGNO 2014 NIENTE MONETA ELETTRONICA

Si ricorda che - dopo le iniziative già effettuate - la mobilitazione della Categoria, secondo il programma concordato, continua: infatti

DALLE ORE 24:00 DEL 21 GIUGNO, ALLE ORE 24:00 DEL 28 GIUGNO, NON SARÀ ACCETTATO ALCUN MEZZO DI PAGAMENTO ELETTRONICO [CARTE DI CREDITO E DI DEBITO, PAGOBANCOMAT, CARTE PETROLIFERE, ECC.] E SARANNO SOSPESSE TUTTE LE CAMPAGNE PROMOZIONALI DEI MARCHI SU TUTTA LA RETE ORDINARIA

Comunicato congiunto FAIB, FEGICA e FIGISC/ANISA diffuso il 18 giugno 2014

SCIOPERO BENZINAI, ALTA ADESIONE ALLA CHIUSURA DEGLI IMPIANTI. I GESTORI IN PIAZZA PER LA RIFORMA DELLA RETE, PER PREZZI PIÙ BASSI E CONDIZIONI EQUE E NON DISCRIMINATORIE, CONTENIMENTO DEI COSTI DELLA MONETA ELETTRONICA E PER IL RINNOVO DEGLI ACCORDI ECONOMICI SCADUTI DA TRE ANNI.

É in pieno svolgimento lo sciopero nazionale dei gestori carburanti indetto unitariamente da FAIB, FEGICA e FIGISC/ANISA per protestare contro l'abbandono in cui

versa il settore, nell'indifferenza della politica e dell'industria petrolifera. Dalle notizie affluite alle sedi sindacali dai territori l'adesione dei gestori allo sciopero è stata massiccia, nell'ordine di circa l'80% dei punti vendita, al netto di quelli aperti per garantire il servizio pubblico essenziale chiesto dalla Commissione di garanzia sul diritto allo sciopero e degli impianti a gestione diretta delle compagnie e/o dei retisti privati. Soddisfazione per l'adesione alle manifestazioni di protesta e alla chiusura degli impianti sono state espresse dalle tre sigle sindacali che hanno rimarcato e denunciato il grave atteggiamento antisindacale di qualche compagnia.

I gestori, che oggi hanno svolto un presidio in Piazza Montecitorio a Roma, hanno chiuso gli impianti di rifornimento carburanti protestando contro la mancata riforma della rete, per la razionalizzazione e ristrutturazione della rete carburanti che in Italia è la più numerosa e inefficiente d'Europa, per la concorrenza sleale che le compagnie fanno ai propri gestori, mettendoli fuori mercato con politiche inique e discriminatorie, scaricando sui gestori e sui consumatori tutti i costi della rete, nell'indifferenza della politica.

I gestori carburanti chiedono la riqualificazione della rete in senso europeo, con livelli di efficienza e offerta di servizi, la chiusura degli impianti incompatibili e improduttivi, contro la *ghostizzazione* e l'espulsione dei gestori, il rispetto delle leggi vigenti (D.Lgs 32/98, L.57/2001, L. 27/2012) e delle condizioni eque e non discriminatorie, prezzi più bassi su tutta la rete.

FAIB, FEGICA e FIGISC/ANISA rilanciano l'urgenza di un intervento legislativo finalizzato al contenimento dei costi della moneta elettronica che allo stato attuale si mangia metà del reddito lordo dei benzinai, che incide sul prezzo finale per circa il 2% in una filiera che frutta 40 miliardi, tra accise ed iva, allo Stato. Per questa ragione proseguono le azioni di lotta della categoria che nei prossimi giorni si articoleranno nel rifiuto dell'accettazione della moneta elet-

tronica dalle ore 24 del 21 giugno alle 24 del 28 giugno. Basta regali alle banche, il Governo restituisca equità.

Adesso la parola passa al Governo che deve dare seguito alle promesse di mettere mano alla riforma dando avvio alla ristrutturazione della rete e usando il potere che la legge gli riconosce per avviare i tentativi di conciliazione verso tutte le compagnie che continuano a sottrarsi al rinnovo degli accordi economici scaduti da tre anni.

Le delegazioni delle tre Federazioni hanno incontrato in Piazza Montecitorio esponenti politici di maggioranza ed opposizione delle Commissioni parlamentari Industria Finanza e Federalismo fiscale.



RISTRUTTURAZIONE RETE SECONDO STUDIO «NOMISMA»: DA 23MILA A 15MILA IMPIANTI

Lo studio di NOMISMA ENERGIA sulla rete [che pubblichiamo sul sito www.figisc.it in allegato al presente numero di FIGISC ANISA NEWS] affronta tematiche ben conosciute.

I consumi complessivi di carburanti sono crollati al livello di venticinque anni fa, un fenomeno che assume proporzioni catastrofiche nella rete autostradale, crollata di 56 punti percentuali rispetto al 2003.

I prezzi sono schizzati in alto a causa dell'impennata dei prezzi internazionali del petrolio e dei prodotti petroliferi, ma anche in ragione della pressione fiscale [«l'Italia ha fatto un ricorso anomalo alla fiscalità sui carburanti»], balzata in alto dal 2011 del 29 % per la benzina e del 46 % per il gasolio. Ciò ha fatto saltare la tradizionale anelasticità dei consumi determinandone la forte flessione.

Tale involuzione è stata moltiplicata da una mancata ristrutturazione della rete, con un incremento dei punti vendita ed una ulteriore diminuzione degli erogati per impianto. E mentre in Europa in genere l'erogato per impianto cresce, in Italia diminuisce ulteriormente [circa a 1,3 milioni di litri, *no-logo* inclusi], aumentando la stratosferica differenza con i Paesi [Francia, Germania e Regno Unito] in cui l'erogato medio va, rispettivamente, da oltre 3 ad oltre 4 milioni di litri/anno.

L'operazione di ristrutturazione della rete è di imponenza chirurgica, secondo NOMISMA: dai 23mila impianti attualmente esistenti [ma il dato forse è lievemente sottovalutato] per cominciare a vedere qualche risultato si dovrebbero tagliare circa 4.000 punti vendita e scendere così a 19mila.

Ma un obiettivo più serio è ritenuto quello dei 15mila impianti: un taglio, dunque, di 8 mila, tenendo comunque presente che il *benchmark* dei Paesi comunitari più avanzati – e quindi il traguardo più ambizioso che bisognerebbe raggiungere – si posizionerebbe su 12mila impianti, ossia 11mila in meno rispetto alla situazione attuale, o, se si preferisce, una sforbiciata del 48 %.

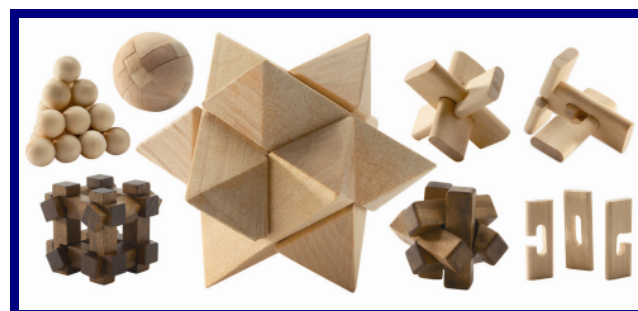
Chi scrive, ricorda di avere fatto una stima della rete «allineata» all'Europa ancora nel 1999, ad un anno dall'uscita del decreto 32/1998 che parlava di tendere alla media europea *top* di rete, rappresentata da Francia, Germania, Regno Unito e Spagna [stima comparsa su STAFFETTA del 13 marzo 1999]: allora gli impianti erano 28mila ed allinearsi significava scendere fino a 15,5 mila, con un taglio del 45 %.

Evidentemente, da allora ben poco è cambiato sul piano dei provvedimenti da prendere per ristrutturare la rete, mentre, per contro, è crollato il volume dei consumi e delle vendite in rete.

Secondo NOMISMA, peraltro, se la riduzione dei punti vendita porta qualche economia sul prezzo per il consumatore in termini di razionalizzazione dei costi [ma sui numeri che si vedono nello studio in merito alle componenti di costo, è evidente che il compenso attribuito al gestore è troppo alto rispetto alla realtà dei fatti], tale economia è decisamente poco sensibile sulla percezione dei prezzi.

E infatti, riducendo gli impianti a 19mila, il risparmio sul prezzo finale si aggirerebbe attorno ad 1 cent/litro, scendendo a 15mila il risparmio salirebbe a circa 1,3 cent/litro: decisamente poco in tempi in cui, da un giorno all'altro, si possono aumentare le accise di molte volte tale importo [già è successo in un giorno nel 2011, e recentemente l'Unione Europea suggeriva all'Italia di aumentare l'accisa sul gasolio paraggiandola con quella sulla benzina: un «salto in alto» di 11 cent/litro....].

Né vi sarebbero – sempre secondo lo studio – grandi ottimizzazioni degli erogati medi per impianto, che, in tempi di crisi e diminuzione dei consumi, potrebbero realizzare una media bensì più alta dell'attuale [attorno a 1,7 milioni di litri], ma pur sempre lontanissima dalle efficienze europee, il cui livello basso sta sopra i tre milioni di litri.



CONSUMI DI MAGGIO ANCORA IN ROSSO E SULLA RETE MENO 1,71 %

I dati provvisori sui consumi del mese di maggio – pubblicati qualche giorno fa dal Ministero – rilevano una diminuzione rispetto al maggio 2013 della somma di benzina e gasolio, pari ad un -1,54 % ed a oltre 54 milioni di litri.

Nel confronto tra rete ed extrarete, la prima perde oltre 41 milioni di litri e 1,71 punti percentuali, e questa volta anche l'extrarete marca un segno negativo, con oltre 13 milioni di litri in meno, pari ad un -1,19 %.

I consumi di benzina sono complessivamente in diminuzione di quasi 20 milioni di litri [1,86 punti percentuali in meno]: volumi che derivano da una perdita in rete di oltre 30 milioni di litri e 3,34 punti percentuali e da un guadagno in extrarete di quasi 11 milioni di litri e di 6,84 punti percentuali in più. Un extrarete tarocco, che tale è solo per diverso [e molto più basso] prezzo di cessione, trattandosi di volumi che rientrano in rete nelle pompe bianche e/o nella GDO.

Negativo è anche il segno dei consumi di gasolio – oltre 34 milioni di litri in meno del maggio 2013, pari ad un -1,40 % - in entrambi i canali: in extrarete quasi 24 milioni di litri in meno e -2,50 punti percentuali, e in rete, con un -0,71 % e poco meno di 11 milioni di litri in perdita dello stesso mese del 2013.

Sostanzialmente immutati dal maggio del 2013 i consumi di gpl, che costituiscono nel mese il 6,44 % della somma dei consumi di gpl, benzina e gasolio, contro una quota del 65,22 % per il gasolio e del 28,34 % per la benzina.

Sui cinque mesi da gennaio a maggio, il 2014 rispetto al 2013 marca un segno negativo rispetto al pareggio con quasi 108 milioni di litri in meno e -0,66 punti percentuali. L'extrarete si porta a ca-

sa oltre 134 milioni di litri in più e + 2,67 punti percentuali, mentre la rete perde ancora quasi 242 milioni di litri ed un 2,16 %.

CONSUMI GENNAIO-MAGGIO E VARIAZIONI % - MILIARDI DI LITRI

Prodotti	2013	2014	Var. %
Rete	4,187	4,038	-3,54%
Extra	0,686	0,758	+10,42%
Benzina	4,873	4,796	-1,58%
Rete	7,012	6,918	-1,33%
Extra	4,344	4,407	+1,44%
Gasolio	11,356	11,325	-0,27%
Rete	11,199	10,957	-2,16%
Extra	5,030	5,165	+2,67%
Totale	16,229	16,121	-0,66%
Gpl	1,118	1,165	+4,23%

I consumi di benzina arretrano in cinque mesi di quasi 77 milioni di litri e di -1,58 punti percentuali: come al solito, è la rete a perdere oltre 148 milioni di litri ed il -3,54 %, invece l'extrarete per così dire «*spurio*» si porta a casa quasi 72 milioni di litri [+10,42 %].

Con segno rosso anche il gasolio, con quasi 31 milioni di litri in meno, pari al -0,27 %, il cui saldo è dato dal risultato di quasi 63 milioni di litri in più in extrarete [+1,44 %] ed oltre 93 milioni di litri in meno in rete [-1,33 %].

In aumento i consumi di gpl, che nel periodo dei cinque mesi segnano sullo stesso periodo del 2013 un incremento di oltre 47 milioni di litri e di 4,23 punti percentuali. Nel periodo considerato i consumi di gpl valgono il 6,74 % della somma dei consumi di tale prodotto più benzina e gasolio, il gasolio ha una quota del 65,52 % sul totale e la benzina del 27,74 %.