figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

FIGISC ANISA NEWS N. 02/2015 22.01.2015

COMITATO DI COLORE APPROVA L'ACCORDO ENI – ASSEMBLEE COI GESTORI



Firmare un accordo per evitare la prospettiva di una totale assenza di regole nei rapporti tra gestori ed azienda, che avrebbe unicamente rafforzato – in tutto il settore e non solo nell'ottica aziendale di ENI -, la condotta di scendere direttamente alle singole gestioni per strappare condizioni economiche e normative individuali in totale assenza di una contrattazione collettiva, rinunciando così a tutti gli effetti a contrastare lo stravolgimento e l'annullamento di quelle regole che ancora la normativa di settore prevede per le relazioni tra le parti, e contribuendo ad confermare la politica delle aziende mirante ad ottenere la totale delegittimazione e delegificazione proprio di quelle ancor residue norme.

IN QUESTO NUMERO

SEGNO POSITIVO NEI CONSUMI PROVVISORI 2014: +1,98 %

Impercettibile segno di ripresa sui consumi con i dati provvisori appena pubblicati dal Ministero: dopo il risultato molto positivo di…

AUTOSTRADE: TRAFFICO IN RECUPERO, VENDITE ANCORA GIÙ & ALTRO

Qualcosa, dunque, sta riprendendo nei consumi, Ma, anche se non ci sono ancora dati relativi all'intero anno, dalle statistiche messe…

FIGISC ANISA NEWS N. 02/2015

SOMMARIO

COMITATO DI COLORE APPROVA L'ACCORDO ENI – ASSEMBLEE COI GESTORI
22 gennaio 2015

SEGNO POSITIVO NEI CONSUMI PROVVISORI 2014: +1,98 %
22 gennaio 2015

AUTOSTRADE: TRAFFICO IN RECUPERO, VENDITE ANCORA GIÙ & ALTRO
22 gennaio 2015

RETE DISTRIBUTIVA: EROGATI/IMPIANTO AL PENULTIMO POSTO IN EUROPA
22 gennaio 2015

NUOVA VERSIONE DDL CONCORRENZA SENZA NORMA SUI CONTRATTI ONE TO ONE
22 gennaio 2015

PREZZO CESSIONE RETE-EXTRA: ZAVORRA COMPETITIVA INCOLMABILE
22 gennaio 2015

Scarica

Nota informativa
a cura della Segreteria Nazionale FIGISC - ANISA
Piazza G. G. Belli, 2 - 00153 - Roma | Tel. +39 06 586 6351 Fax +39 06 583 31724
www.figisc.it | figisc@confcommercio.it | anisa@confcommercio.it

Copyright © 2014 – All Rights Reserved. Ispirato a kopatheme.com, personalizzato da Omnia Comunicazioni

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

COMITATO DI COLORE APPROVA L'ACCORDO ENI – ASSEMBLEE COI GESTORI

— 22 gennaio 2015



L'accordo economico-normativo con **ENI**, siglato lo scorso 19 dicembre, è stato sottoposto al **COMITATO NAZIONALE DI COLORE ENI** della **FIGISC**, che, riunitosi a Roma il 14 gennaio, ha proceduto alla sua ratifica con una altissima maggioranza dei presenti.

Nella sua ampia introduzione, il Presidente Nazionale, **Maurizio MICHELI**, ripercorrendo la lunga vicenda della trattativa, ha ricordato tutta la difficoltà della decisione – peraltro maturata ed assunta in maniera totalmente condivisa con **FAIB** e **FEGICA** – di sottoscrivere un accordo che, molto probabilmente, è tra i più sofferti e complessi nella storia dei rapporti tra Compagnia e Organizzazioni dei gestori e che interviene nel periodo di maggiore crisi dei rapporti interni al settore.

L'ampio ed approfondito dibattito ha evidenziato con chiarezza le ragioni che hanno portato, con un sofferto senso di responsabilità, a firmare un accordo – che, assolutamente difficile da considerare come soddisfacente, costituisce tuttavia una assoluta necessità e rappresenta il massimo «*dell'ottenibile*» in questo particolare momento di oggettiva crisi decisionale ed economica della compagnia – **per evitare la prospettiva di una totale assenza di regole nei rapporti tra gestori ed azienda, che avrebbe unicamente rafforzato – in tutto il settore e non solo nell'ottica aziendale di ENI -, la condotta di scendere direttamente alle singole gestioni per strappare condizioni economiche e normative individuali in totale assenza di una contrattazione collettiva, rinunciando così a tutti gli effetti a contrastare lo stravolgimento e l'annullamento di quelle regole che ancora la normativa di settore prevede per le relazioni tra le parti, e contribuendo ad confermare la politica delle aziende mirante ad ottenere la totale delegittimazione e delegificazione proprio di quelle ancor residue norme** [e si ricordi che c'è già stato un tentativo, con una prima versione del disegno di legge sulla concorrenza – per fortuna rimasto al palo – di cancellare per legge la contrattazione collettiva].

Ma se sulla decisione di firmare l'accordo ha pesato questa dura necessità, nonché il punto di estremo degrado cui sono cadute le relazioni in tutto il settore – hanno sottolineato i componenti del Comitato che più intensamente hanno seguito sin dall'inizio la lunga e travagliata vicenda del suo rinnovo –, sono tuttavia presenti al suo interno elementi che rappresentano un primo segnale di inversione di tendenza rispetto alle condotte aziendali ed alle esasperate politiche commerciali perseguite in questi ultimi anni da ENI, riportando al centro del confronto quei nodi cruciali che tanto più sono fondamentali quanto sono stati pervicacemente elusi e negati fino ad oggi, quali il riposizionamento del gestore nella distribuzione, le condizioni per competere equamente nel marchio, la non sacrificabilità del margine concordato.

Un punto di ripartenza che non rappresenta assolutamente un traguardo, ma almeno forse l'inizio di un più sostenibile percorso.

Con la «*tara*», beninteso, che lo scenario negativo non cambia improvvisamente per il solo effetto di una firma sull'accordo – peraltro in un difficile contesto di settore ed in un tempo, per di più, in cui sia le politiche commerciali sia il *management* aziendale difficilmente mantengono caratteristiche durevoli di stabilità -, accordo la cui applicazione che dovrà essere strenuamente pretesa e difesa nei fatti concreti, sia dalla più attenta vigilanza e dalla più energica azione delle Organizzazioni di categoria, sia dalla consapevolezza del singolo gestore dei propri diritti e dalla volontà di esercitare gli strumenti per ottenerne il rispetto,.

Il dibattito ha fatto peraltro emergere con assoluta chiarezza – in relazione agli aspetti delle politiche commerciali e delle condizioni economiche dell'accordo – le difficoltà che riguardano in particolare gli impianti che ancora realizzano quote maggioritarie in modalità servito, ed è su questo specifico aspetto che si sono registrate in Comitato, anche nella ratifica, le uniche posizioni critiche.

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

Nel contempo, e diffusamente sul territorio, sono in corso le assemblee dei Gestori ENI, alcune delle quali sono già state effettuate a livello provinciale e locale e molte altre [ad esempio, tanto per citare le principali città, a **ROMA**] sono programmate a brevissima scadenza.

A **MILANO**, l'assemblea dei gestori si è già svolta lunedì 19 gennaio ed ha registrato – oltre ad una elevata presenza di associati e la partecipazione di alcuni rappresentanti di **FEGICA** –, dopo la presentazione ed illustrazione dei contenuti, un dibattito equilibrato e molto attento, con una complessiva percezione e condivisione da parte degli intervenuti delle motivazioni che hanno portato a sottoscrivere l'accordo, che è stato così infine ratificato dall'assemblea.

L'accordo con ENI sarà prossimamente oggetto di esame per la ratifica del **CONSIGLIO NAZIONALE FIGISC**.



figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

SEGNO POSITIVO NEI CONSUMI PROVVISORI 2014: +1,98 %

— 22 gennaio 2015



Impercettibile segno di ripresa sui consumi con i dati provvisori appena pubblicati dal Ministero: dopo il risultato molto positivo di settembre [+5,69 % sul settembre del 2013], quello positivo di ottobre [+2,35 % sullo stesso mese del 2013], quello a segno rosso di novembre [-0,26 % sul mese corrispondente dell'anno prima], **IL MESE DI DICEMBRE SEGNA UN MARCATO VALORE SOPRA LO ZERO RISPETTO ALLO STESSO MESE DEL 2013; IL SEGNO DELLA SOMMA DI BENZINA E GASOLIO È POSITIVO, CON BEN 4,96 PUNTI PERCENTUALI E OLTRE 169 MILIONI DI LITRI IN PIÙ** [da 3,414 miliardi di litri del dicembre 2013 a 3,583].

Nel consueto confronto tra rete ed extrarete, la seconda accumula quasi il 77 % degli incrementi totali, con oltre 130 milioni di litri e 12,37 punti percentuali in più, la rete segna anch'essa un segno positivo, ma solo nell'ordine di 1,65 punti percentuali e quasi 39 milioni di litri in più.

I consumi di benzina sono nel complesso in aumento di quasi 11 milioni di litri [1,00 punti percentuali in più]: volumi che derivano da una perdita in rete di quasi 12 milioni di litri e 1,33 punti percentuali e da un guadagno in extrarete di quasi 23 milioni di litri e di 13,18 punti percentuali in più, volumi che rientrano in rete nelle pompe bianche e/o nella GDO.

Positivo è anche il segno dei consumi di gasolio – quasi 159 milioni di litri in più su dicembre 2013, pari ad un +6,75 % -, ed in entrambi i canali: in extrarete si rilevano quasi 108 milioni di litri in più e +12,21 punti percentuali, mentre la rete è in lieve guadagno, con un +3,47 % e quasi 51 milioni di litri in ripresa sullo stesso mese del 2013.

In recupero marcato sullo stesso mese del 2013 i consumi di gpl, che guadagnano quasi 24 milioni di litri ed il 9,85 % e che costituiscono nel mese il 6,85 % della somma dei consumi di gpl, benzina e gasolio, contro una quota del 65,19 % per il gasolio e del 27,96 % per la benzina.

Vendite 2014 su 2013 – Mld litri

Prodotti	2013	2014	Var. %
Rete	10,495	10,150	-3,29
Extra	1,811	2,179	20,34
Benzina	**12,306**	**12,329**	**0,18**
Rete	17,330	17,301	-0,17
Extra	10,750	11,556	7,50
Gasolio	**28,080**	**28,857**	**2,76**
Rete	27,826	27,450	-1,35
Extra	12,561	13,735	9,35
Totale	**40,387**	**41,185**	**1,98**
Gpl	**2,794**	**2,854**	**2,15**

Sull'anno intero da gennaio ad ottobre, **IL 2014 RISPETTO AL 2013 MARCA UN SEGNO POSITIVO SOPRA AL PAREGGIO CON QUASI 799 MILIONI DI LITRI IN PIÙ E +1,98 PUNTI PERCENTUALI**. L'extrarete si porta a casa oltre 1.174 milioni di litri in più e +9,35 punti percentuali, mentre la rete perde oltre 375 milioni di litri e l'1,35 %.

I consumi di benzina avanzano in un anno di quasi 23 milioni di litri e di +0,18 punti percentuali: come al solito, è la rete a perdere quasi 346 milioni di litri ed il -3,29 %, invece l'extrarete, per così dire «*furbo*», si porta a casa il +20,34 % ed oltre 368 milioni di litri.

Con segno positivo è il gasolio, con oltre 776 milioni di litri in più, pari al +2,76 %, il cui saldo è dato dal risultato di quasi 806 milioni di litri in più in extrarete [+7,50 %] e quasi 30 milioni di litri in meno in rete [-0,17 %].

In aumento tutto sommato contenuto i consumi di gpl, che nel periodo dei dodici mesi da gennaio ad ottobre marcano sul medesimo periodo del 2013 un incremento di quasi 60 milioni di litri e del +2,15 %. Nel periodo considerato i consumi di gpl valgono il 6,48 % 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 27,99 %.

La marcata diminuzione dei fondamentali di mercato

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

internazionali [greggio e prodotti raffinati] e conseguentemente dei prezzi dei carburanti sembra produrre, quindi, per ora alcuni riflessi sui consumi, in controtendenza nell'ultimo quadrimestre rispetto al biennio 2012-2013. Tuttavia pesa sul prezzo al consumo l'elevata fiscalità che incide su una parte sempre più maggioritaria del prezzo e che supera di 23÷24 centesimi/litro la fiscalità media dell'Europa Comunitaria.

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

AUTOSTRADE: TRAFFICO IN RECUPERO, VENDITE ANCORA GIÙ & ALTRO

— 22 gennaio 2015



Qualcosa, dunque, sta riprendendo nei consumi, Ma, anche se non ci sono ancora dati relativi all'intero anno, dalle statistiche messe a disposizione da **UNIONE PETROLIFERA** per le vendite dei primi otto mesi del 2014 e da **AISCAT** per i flussi di traffico fino a novembre dello scorso anno emerge chiaramente che mentre i secondi sono in limitato recupero rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente [2013], le prime sono ancora in forte diminuzione.

L'andamento dei flussi evidenzia infatti che ad agosto il dato progressivo del periodo gennaio-agosto aveva recuperato sullo stesso intervallo dell'anno precedente circa 0,8 punti percentuali [a novembre poi consolidato a + 0,7 %], mentre ad agosto, sempre sul progressivo dell'anno e sempre in rapporto al medesimo intervallo dell'anno precedente, **LE VENDITE MARCAVANO UNA FLESSIONE DI ALTRI 10,2 PUNTI PERCENTUALI** [su tutta la rete, ordinaria compresa, i dati del Ministero ad agosto davano un -2,54 %, quindi **la rete autostradale perdeva quattro volte tanto**], con una flessione pari a 141 milioni di litri.

Variazioni % traffico ed erogati autostrada su 2013

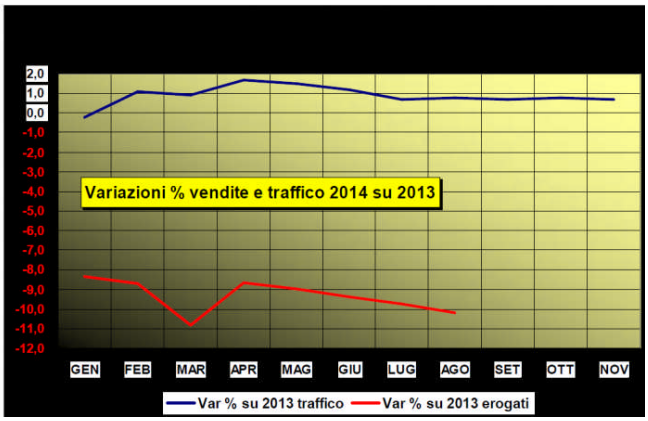
Mesi 2014	Var % su 2013 traffico	Var % su 2013 erogati
Gennaio	-0,2	-8,3
Febbraio	+1,1	-8,7
Marzo	+0,9	-10,8
Aprile	+1,7	-8,7
Maggio	+1,5	-9,0
Giugno	+1,2	-9,4
Luglio	+0,7	-9,7
Agosto	+0,8	-10,2
Settembre	+0,7	
Ottobre	+0,8	
Novembre	+0,7	

Se tale tendenza dovesse rivelarsi mantenuta fino al termine d'anno – cioè se non si fossero verificate ulteriori flessioni, di cui ad oggi non abbiamo ancora dati – **il 2014 si chiuderebbe con una perdita di altri 205 milioni di litri, che sono pari** – per capire bene di cosa si parla – **all'erogato 2013 [4,330 milioni di litri/impianto] DI QUASI UNA CINQUANTINA DI AREE DI SERVIZIO**.

Dal 2002, quindi – anno che registrò un risultato di 4,388 miliardi di litri -, le vendite sarebbero diminuite di 2,4 volte, pari al 59 % e ad un'emorragia di quasi 2,6 miliardi di litri, a rete distributiva sostanzialmente ferma, ed a flussi di traffico che nello stesso tempo sono cresciuti del 2,6 % per i veicoli leggeri e dell'1,0 % per i veicoli totali, dovendosi tuttavia tenere conto che la flessione per i veicoli pesanti è pari a 4,1 punti percentuali e che in questo ambito v'è da considerare il così detto «*effetto TIR*» derivante dal *gap* di prezzi e fiscalità nazionale che penalizza per il traffico pesante internazionale proprio la nostra rete e che vale – secondo le più recenti stime di UP – un volume di litri che corrisponde a circa il 15 % dei consumi in autostrada.

Variazioni % traffico e vendite autostrada su 2013

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA



Intanto sono ancora fermi i tanto necessari, quanto attesi indirizzi del Ministero delle infrastrutture e trasporti in merito ai criteri di affidamento delle gare in autostrada, nonché alle ipotesi di ristrutturazione della rete anche nella viabilità autostradale.

Proprio recentissimamente **FAIB Autostrade**, **FEGICA** ed **ANISA** hanno inviato al Viceministro **Riccardo NENCINI** una nota per aggiornarlo della situazione dopo l'incontro avvenuto nel dicembre scorso.



Per le Organizzazioni dei gestori autostradali – è stato scritto al Viceministro – è essenziale:

- assicurare la continuità contrattuale e gestionale sancita dagli accordi interprofessionali del 2002, sottoscritti – presso il Ministero dell'Industria – ai sensi della normativa vigente alla presenza dei Ministeri competenti, delle Società Concessionarie e dell'Unione Petrolifera;

- prevedere misure idonee a tenere in concorrenza i prezzi di benzina e gasolio praticati in autostrada con la rete ordinaria, evitando quella evidente disparità che ha portato alla perdita del 50% delle vendite erogate;

- consentire una maggiore competitività sulle aree di servizio prevedendo nell'Atto di indirizzo la possibilità di consentire la vendita di prodotti non oil e di gastronomia nel sotto pensilina, così come più volte sottolineato dall'AGCM, per favorire la concorrenza e superare il criterio di «*esclusiva d'area*»

- impedire la *ghostizzazione* degli impianti in Autostrada, processo che violerebbe la natura stessa del «*pubblico servizio*» assoggettato a concessione così come voluto dal legislatore a tutela di tutti i cittadini, compresi disabili e diversamente abili, coinvolgendo le Regioni, uniche titolate al rilascio della «*concessione petrolifera*» come previsto dalle norme vigenti;

- affidare nelle aree più piccole – quelle con basso erogato – la gestione del *non oil* esclusivamente al gestore, alfine di consentire l'equilibrio economico delle gestioni;

- consentire il *self service pre pay* con accettatore di banconote solo nelle aree più piccole e nelle ore notturne [ma sempre con la presenza di un addetto per risolvere le questioni legate alla mobilità], per ridurre da un lato i disagi e dall'altro gli alti costi di servizio;

- avviare la razionalizzazione della rete, così da prevedere chiusure degli impianti sotto la soglia della sostenibilità economica, riposizionando la rete con intervalli chilometrici in linea con la media dell'Europa Comunitaria.

E sempre sul fronte autostradale, se nei giorni scorsi si è segnalata l'iniziativa unilaterale di **ENI** ed **ASPI** per l'applicazione di modalità di vendita *self pre pay* [ossia di *Iperself*], è ora la volta di **KUWAIT** – anzi **KRI** – di andare *one to one* dalle gestioni delle aree di servizio ex **SHELL** a proporre unilateralmente condizioni economiche, azioni promozionali e politiche di fidelizzazione assolutamente al di fuori di ogni contesto di relazione con le rappresentanze dei medesimi.

FAIB Autostrade, **FEGICA** ed **ANISA** hanno comunicato alle due aziende di «*rinnovare la richiesta di un incontro urgente volto a individuare le criticità sussistenti e le soluzioni – economico-normative – necessarie*», significando che «*i gestori rappresentati accetteranno le forniture medesime al solo fine di garantire la prosecuzione della regolarità e continuità del pubblico servizio di distribuzione carburanti in autostrada, con la più ampia riserva sulle condizioni economiche che Kupit adotterà senza alcun confronto preventivo con le nostre Associazioni e/o i relativi gestori. Analogamente, la adesione alle iniziative promozionali e alle condizioni di accettazione delle carte aziendali che eventualmente i gestori medesimi hanno in questi giorni manifestato – in condizioni di evidente dipendenza economica*

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

– a fronte delle proposte avanzate dalla stessa Kupit, non potrà in alcun modo intendersi come accettazione delle relative obbligazioni pecuniarie».

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

RETE DISTRIBUTIVA: EROGATI/IMPIANTO AL PENULTIMO POSTO IN EUROPA

— 22 gennaio 2015



Mentre la partita della razionalizzazione della rete oscilla tra nette opposizioni e possibili punti di intesa all'interno delle componenti storiche della distribuzione, gli ultimi dati resi pubblici sempre da UNIONE PETROLIFERA [ancorché relativi a fine 2013], mettono in evidenza che **L'EFFICIENZA DELLA RETE NAZIONALE, ESPRESSA IN EROGATO MEDIO PER IMPIANTO, SI PIAZZA AL PENULTIMO POSTO IN EUROPA** e che peggio di noi fa solo la Grecia.

Sulla base della stima del numero di impianti e degli erogati annui del 2013 di ben venti Paesi europei, in Italia vi sarebbero 21.800 impianti [di cui 19.257 da considerarsi di marchio petrolifero e 2.543 pompe bianche o comunque non di marchio petrolifero], con vendite per 28,359 miliardi di litri, per un erogato medio di 1,301 milioni di litri per impianto. Una rete che è la più ridondante in assoluto e che realizza erogati del tutto insufficienti a garantire mediamente un equilibrio gestionale ed una adeguata remunerazione dell'investimento: la media dei venti Paesi, infatti, è pari a circa 1,8 volte l'erogato medio/impianto nazionale, con eccellenze pari a 2,4 volte come in Germana, 2,6 volte come in Francia e persino 2,9 volte come nel Regno Unito [il dato riguarda tutta la rete senza distinzioni tra rete ordinaria ed autostradale].

Erogato/impianto Paesi europei

Paesi	Erogato/impianto mln lt
Regno Unito	3,831
Francia	3,427
Germania	3,153
Austria	2,460
Svezia	2,457
Polonia	2,425
Olanda	2,369
Spagna	2,296
Media campione	**2,291**
Slovacchia	2,220
Portogallo	2,163
Belgio	2,160
Norvegia	2,157
Irlanda	2,015
Ungheria	1,871
Finlandia	1,703
Danimarca	1,615
Svizzera	1,575
Repubblica Ceca	1,568
Italia	**1,301**
Grecia	0,823

Il dato, tuttavia, va preso con cautela: come abbiamo già rilevato su FIGISC ANISA NEWS N. 45 del 16.11.2014, i dati del Ministero dello sviluppo economico consegnati in quelle settimane al tavolo di lavoro con gestori ed operatori del settore riportano un numero più elevato – sia pure riferito alla fine del 2012 -, precisamente di 23,704 unità, con vendite per 30,518 miliardi di litri ed un erogato medio di 1,287 milioni di litri per impianto.

Che da un anno all'altro siano letteralmente spariti 1.900 impianti si può anche giustificare dal momento che sui numeri del Ministero pesavano oltre duemila impianti con erogati medi da 64mila litri, evidentemente impianti in regime di sospensione di attività.

Anche togliendoli – e quindi dividendo la torta per un numero minore di commensali – non risulta migliorato il posto della rete nazionale nella classifica europea, né cambia il senso

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

generale della questione centrale della rete italiana: che **SOLO UN TERZO DEGLI IMPIANTI ITALIANI CONSEGUE EROGATI MEDI PER IMPIANTO CHE POSSONO STARE A PARI DELLA MEDIA DEI VENTI PAESI EUROPEI PRESI IN ESAME**,

Quali aspettative si possono ottenere dalle eventuali misure di razionalizzazione della rete in termini di ottimizzazione dei costi distributivi e, quindi, di un corrispondente decremento del prezzo?

Secondo **NOMISMA ENERGIA** – in base ad uno studio del 2014 – con una riduzione della rete a 15mila punti vendita [ancora distante dai 12mila che è considerato il *benchmark* europeo] **il prezzo potrebbe scendere di 1,3 cent/litro**, un risultato abbastanza marginale.

Ed invece quali aspettative si possono ottenere dalle eventuali misure di razionalizzazione della rete in termini di recupero di efficienza e sostenibilità economica per la gestioni residue?

Secondo la media statistica del pollo, a parità di consumi e su 15mila impianti, l'erogato medio potrebbe salire da 1,3 ad 1,9 milioni di litri. Ma è, appunto una media del pollo che non tiene conto di quale parte di rete può essere razionalizzata: ad esempio, circa 9.500 impianti nel 2012 hanno erogato – sempre secondo i dati del Ministero – mediamente circa 700mila litri a testa, volumi che non giustificano un equilibrio gestionale.

Verranno tagliati [per parametri di incompatibilità territoriale e/o per parametri di inefficienza, questi ultimi come propongono le Organizzazioni dei gestori], con un riflesso complessivamente incrementale sui restanti impianti, o altrimenti verranno invece ulteriormente «*ghostizzati*» per incrementarne gli erogati a colpi di prezzi scontati e per farli uscire dalla fascia della marginalità?

La centralità e delicatezza della **PARTITA DELLA RISTRUTTURAZIONE**, dunque, **È SOLO SECONDA A QUELLA DELLA DISCRIMINAZIONE DEL PREZZO DI SETTORE** per sperare che si possa ancora eventualmente mettere qualche elemento di ordine in questo settore. Né si presta – proprio per le diverse visioni delle parti e la conflittualità degli interessi in ballo -, per quanto necessaria, ad essere risolta in maniera pasticciata ed approssimativa.



figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

NUOVA VERSIONE DDL CONCORRENZA SENZA NORMA SUI CONTRATTI ONE TO ONE

— 22 gennaio 2015



«*Liberalizzazione delle forme contrattuali tra il titolare di autorizzazione e gestore: introdurre il principio della libera contrattazione nei rapporti tra proprietari degli impianti e gestori, eliminando il vincolo della tipizzazione di tali contratti tramite accordi professionali di categoria, attribuendo al Mise* [il Ministero per lo sviluppo economico] *il compito di individuare le tipologie contrattuali non ammesse.*»

Questa la norma – o il promemoria di norma – contenuta nel primo abbozzo del disegno di legge sulla concorrenza, abbozzo circolato nel mese di ottobre dello scorso anno [ne abbiamo trattato su FIGISC ANISA NEWS N. 41 del 13.10.2014], che avrebbe messo una pietra tombale sulla contrattazione collettiva per la categoria, consentendo alle compagnie petrolifere ed a qualunque titolare di autorizzazione di poter fare trattativa diretta, *one to one*, con il gestore, come se si trattasse di soggetti con la stessa potenzialità economica e forza contrattuale.

Una formulazione, così com'era scritta, che si sarebbe potuta applicare a tutte le situazioni e che non sarebbe stata riservata solo alle «*nuove*» forme contrattuali eventualmente derivanti dalla legge sulle liberalizzazioni 27/2012, ma avrebbe potuto ricomprendere anche i contratti di comodato alla loro scadenza naturale, facendo tabula rasa della contrattazione collettiva rispetto alle norme di settore «*storiche*».

Al tempo, il Ministero dello sviluppo economico fece rilevare che in questi termini la norma sollevava non poche «*perplessità*» perché avrebbe scatenato «*prevedibili reazioni sindacali*».

Reazioni che non sono sfociate in una vera protesta, ma che sono state inviate in Parlamento allorquando la Decima Commissione della Camera dei Deputati – «*ripassando*» a settembre 2014 il documento sulla Strategia Energetica Nazionale predisposto due anni prima, nel 2012 – incluse, e poi ad ottobre VOTÒ, anche questo specifico contenuto sulle contrattazione collettiva, rifacendo il verso ad Antitrust [si vedano anche FIGISC ANISA NEWS N. 42 del 21.10.2014 e N. 43 del 28.10.2014]. Una mina vagante.

Circolerebbe ora una nuova versione del DDL concorrenza – pubblicata nei giorni scorsi da **QUOTIDIANO ENERGIA** – in cui **QUESTA NORMA NON COMPARE PIÙ**, almeno per ora, indice o di un doveroso ripensamento sull'entità di una norma – che peraltro incideva indirettamente sulla libertà di associazione della categoria, con un chiaro sfregio della Costituzione – o quanto meno del non semplice percorso per far passare un siffatto intervento.

Ciò che rimane della vecchia versione è, invece, l'ulteriore aggiustamento della norma sull'obbligo del «*terzo prodotto*» per i nuovi impianti in rete: dice infatti il testo che «*all'articolo 82-bis, comma 17, del decreto legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133* ["Al fine di garantire il pieno rispetto delle disposizioni dell'ordinamento comunitario in materia di tutela della concorrenza e di assicurare il corretto e uniforme funzionamento del mercato, l'installazione e l'esercizio di un impianto di distribuzione di carburanti non possono essere subordinati…. al rispetto di vincoli… che prevedano obbligatoriamente la presenza contestuale di più tipologie di carburanti, ivi incluso il metano per autotrazione…"] *le parole* ", se tale ultimo obbligo comporta ostacoli tecnici o oneri economici eccessivi e non proporzionali alle finalità dell'obbligo" *sono soppresse*». Anche questa una richiesta di Antitrust, su cui si era già legiferato per affossare il terzo prodotto, ma su cui – tanto per non sbagliarsi! – v'è ulteriore accanimento.

E se la scomparsa della norma sulla contrattazione *one to one* è un momentaneo sollievo, non va dimenticato che se essa è stata a suo tempo inserita, rispondeva a quella che di fatto – se non ancora di legge – è stata da anni a questa parte la condotta ordinaria delle aziende verso i propri gestori [e che da ultimo fa capolino anche in autostrada], opportunamente nobilitata e camuffata dai sempre abusati [ovviamente a senso unico] panni della cosiddetta «*concorrenza di mercato*».

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

PREZZO CESSIONE RETE-EXTRA: ZAVORRA COMPETITIVA INCOLMABILE

— 22 gennaio 2015



Se si prendono le stime delle medie annue nazionali del 2014 di alcuni prezzi al consumo – valutati per il circuito della rete di marchio «*colorata*» e per quello dei *no-logo* piuttosto che grande distribuzione, nel primo caso, tra modalità *servita* e modalità *self* -, salta all'occhio il divario che la rete colorata ha verso la rete indipendente non solo rispetto ovviamente alla modalità *servita*, ma anche rispetto alla modalità *self*: sulla prima il delta è nell'ordine di 12÷14 cent/litro, sulla seconda il delta scende sui 5÷6 cent/litro [si sta ragionando di medie, perché sui valori minimi del *self*, corrispondenti ai prezzi praticati negli impianti *ghost* di marchio, c'è corrispondenza], e facendo una media sul *mix* delle quantità vendute a seconda della modalità di servizio, il delta si attesta su circa 7 cent/litro.

Medie annue prezzi 2014 e differenze

Rete	Benzina	Gasolio
A-Colorata servito	1,76	1,68
B-Colorata self	1,69	1,60
C-Colorata media	1,71	1,61
D-No-logo	**1,64**	**1,54**
Differenze	**Benzina**	**Gasolio**
A meno D	0,12	0,14
B meno D	0,05	0,06
C meno D	0,07	0,07

Se questo vale per i prezzi finali, il valore medio annuo 2014 delle quotazioni per il circuito extrarete [più basso al Nord, più alto al Sud ed Isole] si attestava su 1,56 euro/litro per la benzina e su 1,47 per il gasolio. Le differenze tra prezzi di vendita nella rete di marchio e prezzi di cessione all'extrarete va da un minimo di 13 cent/litro [*self*] ad un massimo di 20÷21 cent/litro [*servito*], con una media di 14÷15 fra le due modalità; la differenza tra i prezzi del circuito no-logo ed il prezzo di cessione all'extrarete è la metà: tra 7 ed 8 cent/litro.

Si tratta sempre di valori medi, in quanto il prezzo extrarete, fissato sul cosiddetto «*Platt's + x*» varia non solo per area territoriale, ma può assumere anche valori abbastanza divergenti: certe rilevazioni fissano forchette tra 2,4 e 3,6 cent/litro SIVA a seconda della macroarea, ma vi sono casistiche, con l'abbondanza di prodotto che circola, anche a «*Platt's meno*»…..

Differenze prezzi rete/extrarete

Rete	Benzina	Gasolio
A-Colorata servito	1,76	1,68
B-Colorata self	1,69	1,60
C-Colorata media	1,71	1,61
D-No-logo	1,64	1,54
E-Extrarete	**1,56**	**1,47**
Differenze	**Benzina**	**Gasolio**
A meno E	0,20	0,21
B meno E	0,13	0,13
C meno E	0,15	0,14
D meno E	0,08	0,07

Togliendo i margini del gestore [una media inferiore ai 4 cent/litro ivati, calcolati in base alla diversa consistenza tra *servito* e *self* in base ai quantitativi medi di vendita in ciascuna modalità e tenendo conto del contributo del gestore alla scontistica più elevata del *self*], in sostanza risulta che **IL PREZZO DI CESSIONE ALLA RETE COLORATA É SUPERIORE A QUELLO RISERVATO AI *NO-LOGO* NELL'ORDINE MEDIAMENTE DI 11 CENT LITRO, TRA UN MINIMO DI 10 ED UN MASSIMO DI 15**.

E anche qui – tra l'altro – valgono le considerazioni fatte più sopra a proposito di «*Platt's + x*» e di «*Platt's meno*» che possono influenzare il differenziale di qualche ulteriore centesimo.

Prezzi di cessione e differenza

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

Rete	Euro/litro	Delta
Cessione a servito	0,19	0,15
Cessione a self	0,14	0,10
Cessione media	0,15	0,11
Cessione a no-logo	0,04	=

È questa la «*zavorra*» che grava sulla concorrenzialità della rete di marchio e che mette fuori mercato senza appello il gestore, vincolato dall'acquisto in esclusiva e dal contratto di comodato, in forza delle diverse e fortissime differenze dei prezzi di cessione riservati ai diversi soggetti in competizione sullo stesso mercato [e si badi che abbiamo, giova ripeterlo, sempre parlato solo di medie….]. Una differenza del prezzo di cessione è solo parzialmente giustificata tra chi effettua in proprio gli investimenti e chi opera in regime di affidamento dell'impianto di terzi.

Come abbiamo già rilevato altre volte, la questione è che è difficilmente sostenibile sul piano dei fondamentali economici e patrimoniali che nella cessione dei prodotti il premio pagato dal gestore al fornitore [a copertura di costi e margini] nella rete di marchio sia di **QUATTRO, CINQUE VOLTE** quello corrisposto nella rete indipendente, così come è difficilmente sostenibile che la rete indipendente copra investimenti e costi e realizzi un margine con un ricarico che è pari alla **metà o ad un terzo** rispetto al ricarico effettuato dalle compagnie nella propria rete ai gestori, anche se può lavorare con erogati che sono ragionevolmente doppi o più rispetto a quelli medi della rete marchiata.

Il prezzo di cessione agli impianti *no-logo* e GDO sì e no copre i costi della logistica di spettanza del segmento con un margine irrisorio, non certo i costi di struttura ed è quindi abbastanza evidente che **UNA PARTE NON TRASCURABILE DI COSTI COMPLESSIVI DI SPETTANZA DEL SEGMENTO SONO STATI ADDOSSATI AL CIRCUITO DELLA RETE COLORATA**, senza contare che una serie di costi promozionali e di *marketing* [la cui incidenza vale un paio di centesimi/litro] sono il sottoprodotto spurio di una concorrenza indotta proprio dall'esasperazione competitiva della differenza del prezzo tra i due diversi canali.

Entrambi i fattori – se ricondotti ad equità e razionalizzati – potrebbero contribuire a riequilibrare di alcuni centesimi il *gap* del prezzo di cessione e, conseguentemente, i prezzi finali, conferendo una più accessibile competitività della rete di marchio sul mercato.

Che questa inversione di tendenza accada spontaneamente, o possa essere gestita dentro il contesto delle relazioni commerciali tra gestori e le stesse compagnie petrolifere che riforniscono la rete bianca, appare abbastanza improbabile: serve un serio intervento legislativo, a partire dalle norme che già ci sono in ordine alle «*eque condizioni per competere*» ed al ripristino delle regole della concorrenza, sul quale politica ed Authority, per varie motivazioni intuibili [si pensi al nesso con le imposte, per attenuare l'impatto delle quali si gioca a nascondino dietro libertà di mercato, concorrenza, ulteriori liberalizzazioni, ecc.], hanno sensibilità pressoché pari a zero.

Intanto il peso di questa zavorra sta diventando incolmabile e si avvita in un *loop* malefico, perché man mano che aumentano i volumi venduti a prezzo stracciato cresce il peso dei costi addossati alla rete con l'effetto di far crescere ulteriormente il micidiale divario.