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

FIGISC ANISA NEWS N. 30/2016 11.12.2016

«DOVE VA LA RETE CARBURANTI?»



"Quello dei marchi indipendenti – ha aggiunto – non è più un fenomeno caratteristico solo di alcune regioni ma è ormai diffuso su tutto il territorio. E, certo, un ruolo ce l'ha anche il fenomeno dell'illegalità che tiene sul mercato alcuni piccoli impianti. Un punto vendita da 300mila litri l'anno, nelle condizioni attuali di margini e di concorrenza può esistere solo grazie all'illegalità"

IN QUESTO NUMERO

ANCORA SUI CONTRATTI Q8 IN AUTOSTRADA.....

Il serial sui contratti anomali Q8 in rete autostradale sta andando avanti ormai da agosto [si veda anche Figisc Anisa…

AUTOSTRADE: DIFFIDA STRAGIUDIZIALE SU CONTRATTI & CONDIZIONI

ANISA, FAIB Autostrade e FEGICA hanno inviato nei giorni scorsi un «atto di significazione e diffida stragiudiziale» – nei confronti…

FIGISC ANISA NEWS N. 30/2016

SOMMARIO

«DOVE VA LA RETE CARBURANTI?»
11 dicembre 2016

ANCORA SUI CONTRATTI Q8 IN AUTOSTRADA……
11 dicembre 2016

AUTOSTRADE: DIFFIDA STRAGIUDIZIALE SU CONTRATTI & CONDIZIONI
11 dicembre 2016

APPUNTO, DOVE VA LA RETE CARBURANTI [E NON SOLO QUELLA]?
11 dicembre 2016

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

«DOVE VA LA RETE CARBURANTI?»

— 11 dicembre 2016



Dopo lo spazio riservato su **Figisc Anisa News** n. 29 del 03.12.2016 all'intervento del **Presidente di UNIONE PETROLIFERA**, citiamo ancora una volta i lavori del *workshop* organizzato da **RIE** ed **ENERCOOP** «*Dove va la rete carburanti?*», svoltosi a Roma il 1° dicembre, sul quale ritorna **STAFFETTA**, nel numero del 7 dicembre, per riferire quanto di seguito [per g.c.] pubblichiamo.

<<T*orniamo al convegno sulla rete organizzato la scorsa settimana a Roma da **Rie** ed **Energya**, e in particolare sugli interventi di **Andrea SALSI** di **ASSOPETROLI** e di **Luca UNGARO** di **AUTOSTRADE PER L'ITALIA**. partendo da quest'ultimo, che ha fornito una descrizione piuttosto ottimistica sullo stato della rete autostradale all'indomani della conclusione dei bandi per l'assegnazione delle aree di servizio (tutti tranne Autobrennero e Anas).*

Con il decreto ministeriale sui nuovi criteri per l'affidamento delle aree di servizio autostradali "abbiamo razionalizzato la rete*", ha detto **Ungaro**.* "Abbiamo chiuso una trentina di aree di servizio, fatto un ribilanciamento delle *royalty* tra parte fissa a parte variabile, ridotto l'aliquota pro litro o sul fatturato. Oggi la rete autostradale è più pronta a servire il mercato. Nel 75-80% delle aree di servizio autostradali c'è il Gpl, quelle con il metano sono passate da 10 a 20*", ha aggiunto. E quanto al problema del differenziale di prezzo dei carburanti rispetto alla rete ordinaria (intorno ai 18 centesimi al litro sul servito e ai 12 sul* self service*), secondo Ungaro la responsabilità è delle società petrolifere che* "hanno voluto inseguire le pompe bianche*", ha detto a margine del convegno.*

*Una situazione, quella delle autostrade, che secondo diversi operatori non è però così rosea. Il **Presidente di ANISA**, **Stefano CANTARELLI** teme ad esempio che ci sia già bisogno di una seconda razionalizzazione, anche perché è tutto da dimostrare che i* "nuovi entranti*" possano garantire i volumi dei* big *come Eni ed Esso, che in autostrada fanno il 40% dei volumi attraverso le carte.*

*Tra gli emergenti c'è sicuramente **SARNI**, che si è aggiudicata diversi lotti integrati* "oil-non oil*" e, si legge sul suo sito* internet*, gestisce già 20 impianti di distribuzione. E proprio per questo è stata* "interpellata*" dai gestori per firmare un accordo nazionale.*

*Non che la situazione sulla rete ordinaria sia più allegra. Oltre a **SPINACI**, anche il **Vicepresidente ASSOPETROLI** ne ha offerto un quadro piuttosto sconfortato. La crescita delle pompe bianche, ha detto, è stata agevolata* "dall'abbondanza di prodotto e dal graduale ritiro delle compagnie dal *downstream", di cui è un esempio* "l'imminente uscita della Esso dal mercato italiano*". Gli indipendenti, insomma, hanno sfruttato il sempre maggiore spazio dato delle liberalizzazioni, mentre le compagnie si sono disamorate per via dei margini decrescenti e della razionalizzazione mancata.* "Quello dei marchi indipendenti – *ha aggiunto* – non è più un fenomeno caratteristico solo di alcune regioni ma è ormai diffuso su tutto il territorio. E, certo, un ruolo ce l'ha anche il fenomeno dell'illegalità che tiene sul mercato alcuni piccoli impianti. Un punto vendita da 300mila litri l'anno, nelle condizioni attuali di margini e di concorrenza può esistere solo grazie all'illegalità*". Anche per questo, ha concluso,* "è finito per i privati il tempo di difendere il proprio orto. I singoli avranno vita breve perché aggrediti dall'illegalità o dalla Gdo. In questo momento vediamo che il settore ci sta scappando di mano, quindi collaboriamo*".*>>

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

ANCORA SUI CONTRATTI Q8 IN AUTOSTRADA.....

— 11 dicembre 2016



Il *serial* sui contratti anomali **Q8** in rete autostradale sta andando avanti ormai da agosto [si veda anche **Figisc Anisa News** n. 20 del 07.09.2016] ma pur tra incontri bi- o tri-laterali – anche in sede ministeriale – l'azienda non pare sviluppare altro che un pervicace attaccamento alle proprie posizioni secondo le quali in autostrada si applica – volenti o nolenti e non senza forzature ed una notevole dose di spregiudicatezza concettuale – il contratto di commissione, quale tipizzato per la rete ordinaria con Assopetroli.

A seguito di ulteriore e non conclusivo incontro il 1° dicembre, così scrivono testualmente in data 5 u.s. **ANISA**, **FAIB Autostrade** e **FEGICA** al **Direttore Rete di Q8**:

«*… a seguito della nostra riunione del 1' dicembre us a Roma, presso la vostra sede, dopo approfondita riflessione siamo a comunicare che l'unica strada percorribile per **FAIB**, **FEGICA** ed **ANISA** rimane il conferimento delle aree oggetto dell'incontro tramite il contratto di affidamento in uso gratuito delle attrezzature, di durata novennale, abbinato al contratto di fornitura in esclusiva, in attesa di concordare e condividere un contratto di commissione con Unione Petrolifera ai sensi della legge 27/2012.*

La tipizzazione di tale contratto, come sa, è in fase avanzata di discussione.

Dal nostro punto di vista, in considerazione delle obiettive difficoltà derivanti dallo stato delle cose, così come sono venute a realizzarsi, possiamo condividere, per coerenza e per convinzione, solo una contrattazione derivante dalla normativa speciale di settore vigente per le autostrade e in special modo, per i contratti di affidamento e fornitura, dalla legge 57/2001, non avendo ad oggi altri strumenti normativi applicabili.

*Dichiariamo tuttavia la nostra disponibilità immediata a valutare, insieme all'azienda, l'applicabilità della nuova tipologia contrattuale di commissione, il cui iter potrebbe giungere a breve – a conclusione del confronto in atto con **UP**, in applicazione dell'art. 17 della legge 27/2012 – una volta tipizzata e depositata in sede ministeriale.*

Siamo impegnati a lavorare sull'argomento per arrivare in breve tempo a realizzare quanto sopra esposto per poterlo poi condividere e trasferire ai nostri associati – tramite la definizione di un accordo collettivo di tipo aziendale come previsto dall'art 19 della 57/2001 – per ampliare le possibilità contrattuali e le nuove opportunità, che al momento necessitano del completamento delle sostanziali procedure previste dalla citata L. 27/2012.

Riteniamo inoltre che sia possibile, sin da subito, prevedere la possibilità che le parti si accordino, in applicazione dell'art. 17 della legge 27/2012, di sostituire consensualmente le condizioni di fornitura in esclusiva dei prodotti carbolubrificanti con il contratto di commissione, appena condiviso l'accordo collettivo.»



La posizione delle organizzazioni dei gestori – che, sarebbe bene puntualizzare, riguarda una specifica vicenda di rete autostradale ed una specifica azienda – viene ripresa in senso generalista, cioè dando un maggior rilievo ai progressi in tema

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

di intesa su tutta la rete distributiva [«*gestori* "pronti ad accelerare" sul contratto di commissione»] in data 6 u.s. sia da **STAFFETTA** che da **QUOTIDIANO ENERGIA**.

A ciò replica il **Direttore Rete Q8**, **Giovanni ROMANO**, che, secondo **STAFFETTA** del 07.12, esprime «*meraviglia sulla posizione, espressa dalle Associazioni Sindacali dei Gestori, di ritenere applicabile solo il contratto di fornitura*». La posizione di **ANISA**, **FAIB Autostrade** e **FEGICA**, secondo **Q8** «i*n realtà contrasta con la normativa di riferimento del settore nonché con le previsioni dei bandi di gara che accanto al contratto di comodato novennale consentono l'utilizzo anche dell'unico contratto di commissione ad oggi tipizzato e depositato presso il Mise. Pur auspicando, concordemente ai Sindacati, una celere tipizzazione di un nuovo contratto di commissione in sede UP*», Romano nel «*confermare anche alla Staffetta la piena disponibilità di Q8, peraltro già dimostrata concretamente, in diverse sedi durante i vari incontri avvenuti tra le parti, anche con la formulazione di proposte strutturate e formalmente rappresentate ai Sindacati, fa rilevare l'incompatibilità di tale auspicata soluzione con la tempistica delle attivazioni a brevissimo delle aree aggiudicate*».

In altre parole Q8 dice ai gestori ed all'intero settore: «*sarete anche forse avanti con la trattativa, ma non abbiamo tempo, né intenzione, di aspettarne l'esito…..*». Che è esattamente l'intendimento aziendale già palese quando ha cominciato ad andare in onda questo *serial*.

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

AUTOSTRADE: DIFFIDA STRAGIUDIZIALE SU CONTRATTI & CONDIZIONI

— 11 dicembre 2016



Hand holding up a yellow card — Image by © Royalty-Free/Corbis

ANISA, **FAIB Autostrade** e **FEGICA** hanno inviato nei giorni scorsi un «*atto di significazione e diffida stragiudiziale*» – nei confronti praticamente di tutto il mondo degli affidatari dei servizi in subconcessione: **API**, **AUTOGRILL**, **CHEF EXPRESS**, **ENI**, **ESSO ITALIANA**, **EUROPAM**, **KUWAIT PETROLEUM ITALIA**, **MAGLIONE**, **TAMOIL ITALIA** e **TOTALERG** -, 1) «*a non assumere alcun onere, obbligazione e impegno nei confronti di terzi soggetti, che comportino il loro trasferimento in capo al Gestore*», 2) «*a non pretendere, né in ogni caso a concludere a pena di nullità contratti di alcun genere ed a qualunque titolo con il Gestore, la cui natura giuridica ovvero le cui clausole, in tutto o in parte, siano difformi dal dettato normativo*», 3) «*a dare corretto seguito alle disposizioni di legge che prescrivono l'obbligo per ciascun titolare di concessione/ autorizzazione e fornitore, nonché, nel caso specifico, affidatario dei servizi carbolubrificanti, di regolare le condizioni economico/ normative del rapporto contrattuale con il Gestore attraverso la definizione di Accordi collettivi aziendali*»

Di seguito il testo del ponderoso documento:

<<…**PREMESSO CHE**

a) la distribuzione dei prodotti carbolubrificanti lungo la viabilità autostradale è classificata "*pubblico servizio*" ed è perciò soggetta a concessione;

b) proprio a motivo del permanere del regime concessorio, pur in presenza dei differenti provvedimenti assunti allo scopo di liberalizzare il settore della distribuzione carburanti, il Legislatore ha previsto esplicitamente che rimanesse in vigore il d.l. n.745 del 26.10.1970, convertito, con modificazioni, con la legge n.1034 del 18.12.1970, nonché il DPR n.1269 del 27.10.1971, contenente norme regolamentari ed attuative della richiamata legge n.1034/1970;

c) nella condizione di vigenza della richiamata normativa, integrata dalla legislazione speciale di settore, i titolari degli affidamenti dei servizi carbolubrificanti – ove pure fossero accorpati ed integrati sulla specifica area di servizio con l'affidamento del servizio ristorazione – che non intendono prestare tali servizi attraverso proprio personale dipendente, possono affidare a terzi la gestione delle aree di servizio tassativamente attraverso tipologie contrattuali predefinite dalla legge, nel rispetto delle prescrizioni ivi contenute e, nello specifico, devono prevedere la cessione assolutamente gratuita del complesso di beni e attrezzature volte alla esplicazione dei medesimi servizi, associata alla fornitura/somministrazione dei prodotti, senza che il suddetto affidatario possa far gravare sul Gestore oneri ed obblighi che siano in contrasto con il disposto legislativo;

d) la medesima richiamata normativa introduce il cosiddetto principio della continuità di gestione, intimamente connesso alla concessione di cui è oggetto l'area di servizio;

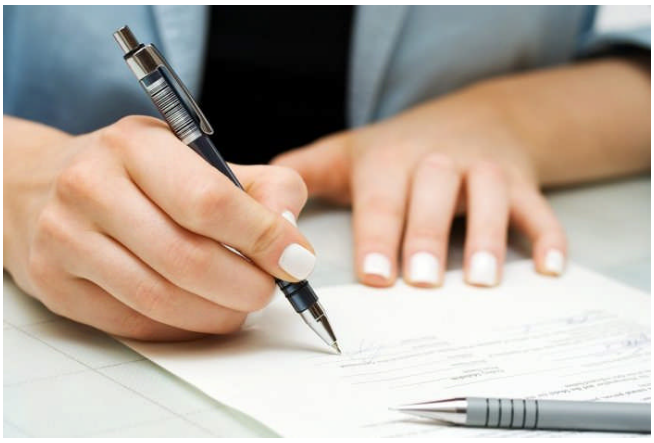
e) il d.lgs. 32/1998, così come in seguito modificato ed integrato con l'art. 19 della legge 57/2001 e l'art. 17 delle legge 27/2012, prescrive che i rapporti economico/ normativi tra titolari di concessione/ autorizzazione e fornitori ed i Gestori, ivi compresi quelli relativi alle attività cosiddette *non-oil* integrative a quella di distribuzione carburanti, siano regolati attraverso la definizione di Accordi collettivi – classificati come interprofessionali ovvero aziendali, a secondo delle differenti competenze assegnate dalla medesima normativa richiamata – sottoscritti con le Organizzazioni di categoria dei Gestori più rappresentative a livello nazionale;

f) in particolare, il già citato art.19 della legge 57/2001 stabilisce che gli Accordi collettivi di tipo aziendale abbiano ad oggetto i criteri di formazione dei prezzi dei prodotti carburanti consentiti dal Regolamento (UE) n.330/2010 e, segnatamente, il prezzo di cessione, il prezzo raccomandato, il prezzo

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

massimo;

g) assegnando al contenuto dei suddetti Accordi collettivi l'efficacia *erga omnes*, il già citato d.lgs. 32/1998 introduce la cosiddetta clausola di protezione, dichiarando la nullità in fatto e in diritto di ogni clausola o condizione contrattuale posta in difformità;



h) prima in data 8 luglio e poi 4 dicembre 2002 sono stati sottoscritti ai sensi e per gli effetti della già richiamata normativa speciale di settore, in sede di Ministero dello sviluppo economico, due Accordi interprofessionali tra i titolari di concessione, autorizzazione e fornitori e le Organizzazioni di categoria dei Gestori più rappresentative a livello nazionale;

i) con i suddetti Accordi del 2002 è stato essenzialmente previsto e condiviso

I) che il principio della continuità di gestione viene concretamente attuato attraverso la continuazione del contratto di gestione vigente al momento della gara per l'affidamento dei servizi fino alla sua naturale scadenza, anche nel caso di nuovo e differente affidatario che quindi, di fatto, subentra nel contratto di gestione vigente al momento della gara;

II) che nelle Convenzioni relative all'affidamento del servizio di distribuzione carbolubrificanti deve essere ribadito che i rapporti tra Affidatario e Gestore sono regolati dalla normativa vigente e dai discendenti Accordi collettivi in vigore;

III) che, di conseguenza, il Gestore assume gli obblighi di cui alla Convenzione, sempreché siano compatibili con la richiamata normativa;

j) tali suddetti Accordi del 2002 vengono esplicitamente richiamati anche nel Decreto Interministeriale del 7.8.2015 emanato di concerto dal Ministero Infrastrutture e Trasporti e dal Ministero dello sviluppo economico che richiama tra le sue fonti anche la normativa sopra citata;

k) il suddetto Decreto Interministeriale del 7.8.2015 prevede essenzialmente:

I) che, al solo esplicito scopo di rimuovere la criticità rappresentata dalla differente scadenza delle Convenzioni e dei Contratti di gestione e per uniformarne contestuale avvio e durata, il principio della continuità gestionale, già previsto *ex lege*, in occasione dell'attuale tornata di gare per l'affidamento dei servizi carbolubrificanti sia attuato attraverso il rinnovo dei suddetti Contratti di gestione già esistenti tra l'assegnatario del nuovo affidamento ed il Gestore precedentemente contrattualizzato, contestualmente al momento del perfezionamento del nuovo affidamento relativo a ciascuna singola area di servizio;

II) che l'esecuzione del rapporto contrattuale tra affidatario e Gestore deve essere regolato in conformità con le disposizioni di legge ivi comprese quelle contenute nelle Leggi speciali per il settore carburanti e che apposito richiamo al rispetto delle normative in materia di rapporti contrattuali per l'affidatario deve essere inserito nelle stesse procedure di gara;

III) che le Convenzioni debbono essere concepite per consentire le attività di vendita di beni e servizi per consentire la piena applicazione dell'art.17 della legge 27/2012 in materia di attività cosiddette sottopensilina riservate al Gestore;

IV) che, a questo ultimo proposito e più nel particolare, sia sempre consentito al Gestore l'esercizio dell'attività di cosiddetto *convenience-store* sottopensilina, oltre a confermare le attività di somministrazione/ ristorazione già in precedenza attive e autorizzate;

V) che l'accettatore automatico di banconote e carte di credito cosiddetto *pre-pay* possa essere utilizzato esclusivamente durante il turno notturno e solo nelle 71 AdS nominalmente individuate nell'allegato 4 al Piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio autostradali, contenuto nel suddetto Decreto Interministeriale;

l) il sopra citato art.17 della legge 27/2012 estende il carattere di dipendenza economica, ai sensi e per gli effetti dell'arti. 9 della legge 18 giugno 1998, n. 192, al rapporto tra titolari delle concessioni/ autorizzazione/ fornitori e Gestori, individuando contestualmente uno specifico comportamento che ne integra l'abuso nello scopo dei suddetti titolari volto ad ostacolare,

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

impedire o limitare, in via di fatto o tramite previsioni contrattuali, le facoltà attribuite dalla medesima norma al Gestore;

RILEVATO ALTRESÌ CHE

m) in data 22.10.2003 le medesime scriventi Federazioni avevano già provveduto a formalizzare un Atto di significazione e diffida stragiudiziale attraverso Ufficiale giudiziario ai soggetti in quel momento titolari di affidamenti di servizi carbolubrificanti, avente ad oggetto contenuti del tutto simili ed omogenei;

n) a tale suddetto Atto sono state fatte seguire numerose ulteriori comunicazioni e diffide formali che ne confermavano, ribadivano ed aggiornavano, nel corso di tutto il tempo intercorrente, i medesimi contenuti e la diffida;

o) risultano alle scriventi Federazioni numerosi comportamenti posti in difformità e violazione, a diverso titolo, del quadro normativo di riferimento sopra richiamato, nonché degli Accordi collettivi da esso stesso discendente;

tanto necessariamente e doverosamente premesso,

F.A.I.B. CONFESERCENTI,

FE.G.I.C.A. CISL,

A.N.I.S.A. CONFCOMMERCIO,

anche in nome e per conto dei Gestori ad esse associati,

DIFFIDANO [i soggetti sono stati già indicati in premessa]



1) a non assumere – né direttamente né indirettamente attraverso altri soggetti societari partecipati o comunque controllati – alcun onere, obbligazione e impegno nei confronti di terzi soggetti, ivi compresi quelli inseriti nella documentazione di gara e/o dalle Convenzioni aventi ad oggetto gli affidamenti dei servizi carbolubrificanti presso le aree di servizio autostradali ed affini, che comportino il loro trasferimento in capo al Gestore, senza che tali suddetti oneri, obbligazioni e impegni siano perfettamente aderenti al dettato normativo composto dal quadro legislativo sopra richiamato e dagli Accordi collettivi interprofessionali ovvero aziendali vigenti e dal suddetto quadro legislativo discendenti; o, comunque, in caso di comportamenti assunti in difformità, a sopportare integralmente ed in via esclusiva tutte le responsabilità ed i costi diretti, indiretti, complementari e comunque connessi e/o derivanti dall'accettazione di tali suddetti oneri, obbligazioni e impegni;

2) a non pretendere, né in ogni caso a concludere a pena di nullità – né direttamente né indirettamente attraverso altri soggetti societari partecipati o comunque controllati – contratti di alcun genere ed a qualunque titolo con il Gestore, la cui natura giuridica ovvero le cui clausole, in tutto o in parte, siano difformi dal dettato normativo composto dal quadro legislativo sopra richiamato e dagli Accordi collettivi interprofessionali ovvero aziendali vigenti e dal suddetto quadro legislativo discendenti;

3) a dare corretto seguito alle disposizioni di legge che prescrivono l'obbligo per ciascun titolare di concessione/autorizzazione e fornitore, nonché, nel caso specifico, affidatario dei servizi carbolubrificanti, di regolare le condizioni economico/normativo del rapporto contrattuale con il Gestore attraverso la definizione di Accordi collettivi aziendali e, di conseguenza, a non sottrarsi né in modo palese né in modo surrettizio alla conclusione di tali suddetti Accordi, nonché al loro tempestivo rinnovo ed adeguamento.

Con avvertenza che, in difetto, le scriventi Federazioni, nonché i Gestori ad esse associati, anche in nome e per conto dei quali il presente Atto viene formalmente notificato, promuoveranno ogni iniziativa anche legale in ogni sede giudiziale competente, tanto nazionale quanto comunitaria, a tutela dei diritti dei Gestori e delle stesse Organizzazioni di categoria, nonché allo scopo di vedere accertata ogni violazione ed abuso, ottenendone il risarcimento di tutti i danni subiti e subendi in conseguenza dell'illegittimo operato che dovesse essere riconosciuto.

…>>

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

APPUNTO, DOVE VA LA RETE CARBURANTI [E NON SOLO QUELLA]?

— 11 dicembre 2016



Si era scritto qualche settimana fa [su **Figisc Anisa News** n. 27 del 21.11.2016, «*Di fronte al bivio – ragionamenti per prospettive possibili…*», cui si rimanda anche per le conclusioni ivi contenute, che non si ripeteranno anche in questo numero perchè sono del tutto uguali] che «*Il rischio…è che questa parte del tavolo, ossia i gestori, che queste [***N.d.R.:** la lotta all'illegalità e la ristrutturazione della rete*] diventino "*le uniche*" *chiavi interpretative e che subentri ora, oltre che una sommaria condanna del passato, l'aspettativa che, una volta individuata la causa, tutto ritorni poi alla normalità [=come prima ai vecchi tempi] grazie a pochi ed efficaci correttivi*».

La stessa considerazione si può estendere, a distanza di poco tempo, a quanto è emerso dalle analisi del settore contenute negli interventi – ma questa volta delle «*controparti*» dei gestori, ossia industria petrolifera e retisti – del *workshop* «*Dove va la rete carburanti?*», di cui abbiamo dato notizia in questo e nel precedente numero [n. 29 del 03.12.2016] di **Figisc Anisa News**.

Cominciamo dalla razionalizzazione della rete [di cui **UNIONE PETROLIFERA** dice che il relativo provvedimento – il DDL Concorrenza – «*è da 600 giorni in Parlamento e ancora attende di essere approvato*», e su cui il Documento Unitario delle organizzazioni del settore è stato sottoscritto in data 14.04.2015].

Dice la relazione del Presidente **SPINACI** che «*Abbiamo un numero di punti vendita che è il doppio di quelli di Francia, Spagna o Regno Unito con erogati che sono meno della metà. Uno studio di un paio di anni fa ha messo in evidenza che…la dimensione ritenuta ottimale per la nostra rete, capace di garantire la necessaria capillarità ed una efficienza europea, dovrebbe aggirarsi intorno ai 15.000 PV mentre oggi ne abbiamo intorno ai 21.000*».

Lo studio cui si riferisce **UP** è quello di **NOMISMA ENERGIA** del 02.04.2014, di cui si è data notizia a suo tempo su **Figisc Anisa News** n. 30 del 20.06.2014, e che pone l'asticella effettivamente sul numero di 15.000 impianti.

Volendo rinfrescarne la memoria, si può consultare la sintesi di quello studio e scaricarla cliccando col *mouse* sul seguente titolo:

Sintesi Studio Nomisma rete distributiva

15.000 – o un numero simile – è una specie di «*numero magico*» che però non «*esce*» mai davvero sulla «*ruota*» vera della rete.

Chi scrive il presente articolo ne parlò la prima volta più di diciassette anni or sono in un breve studio che **STAFFETTA in data 13.03.1999** commentò con questo titolo «*In base alla media europea dovrebbero chiudere 12.615 p.v. carburanti – Gli sconcertanti risultati di un'indagine*» ed il numero, senza essere precisi alla virgola, era di una rete di 15.587. Anche in questo caso, basta cliccare col *mouse* sul seguente titolo:

STAFFETTA 13.03.1999

Qualche anno dopo, sempre chi scrive [è un maledetto vezzo dei vecchi indulgere alla solita frase: «*lo dicevo…*»] sviluppò un ulteriore studio – «*Statistiche sugli erogati nazionale e regionali degli impianti/Simulazione sul modello di rete europea avanzata 26 agosto 2003*» – in cui si ragionava di «*soglia di presenza di impianti per unità territoriale in funzione delle diverse concentrazioni abitative del singolo territorio regionale*» e quel numero di impianti diventava leggermente minore: 14.534 per la precisione. Lo studio è consultabile anche in questo caso cliccando col *mouse* sul seguente titolo:

Speciale_erogati&rete

Diciassette, anche dodici, anni or sono, le vendite sulla rete erano superiori del 50 % a quelle attuali [34,5 miliardi di litri

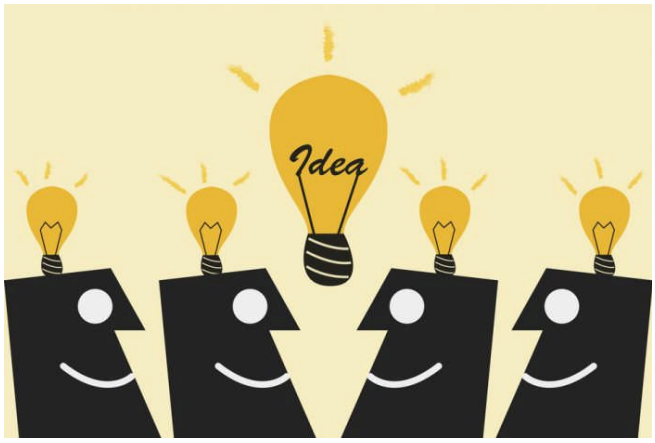
figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

nel 1999, 35,5 miliardi nel 2003…..23,5 miliardi nel 2015]. Questo è il senso «*quantitativo*» del tempo – intenzionalmente o meno, e «*liberalizzazioni*» aiutando, ormai poco importa -, perduto della razionalizzazione. Al punto che, sempre dando credito all'intervento di **UP** al *workshop* che «*considerando il totale dei 21.000 punti vendita ci sono almeno 5.000 impianti che hanno erogati sotto i 350 mc/anno*» – ossia sviluppano circa 1,750 miliardi di litri di erogato – il beneficio, se questi venissero chiusi, alla restante rete di 16.000 impianti, sarebbe misurabile in un «*travaso*» con la famosa «*media del pollo*» di poco più di 100 klt/impianto.

E sul piano «*qualitativo*», poi, si è visto in questi anni di tutto e di più, al punto che è persino inutile rievocarne le variabili [dalle politiche di semi o totale automazione, alle politiche di *pricing*, agli «*scontoni d'estate*» e così via narrando].

Continuiamo con la seconda questione, che riguarda il mondo degli indipendenti ed i nessi con le aree di illegalità, in cui si scorge qualche tesi che potremmo definire un po' «*semplificatoria*» della realtà.

Nella relazione **UP** si fa una dettagliata analisi del mondo indipendente: intanto, la **GDO** con 135 impianti ed un erogato medio/pv di 8.000 klt sviluppa volumi per quasi 1,1 miliardi di litri, poi ci sono le pompe bianche di alta gamma che sviluppano erogati medi «europei» sui 3.500 klt [un altro pacchetto di volumi da 1,75 miliardi di litri e 500 impianti], poi ancora quelle di media gamma [un migliaio con erogati da 1.500 klt e volumi complessivi per altri 1,5 miliardi di litri]. E infine vengono quasi 2.600 impianti, definiti come il «*proliferare di una terza categoria di punti vendita no-logo: quelli a basso erogato (che magari in precedenza erano convenzionati con le compagnie petrolifere) che in un estremo tentativo di difesa, o semplicemente per evitare i costi di rimozione e ripristino, restano aperti senza un marchio*», cui si attribuisce un erogato medio da 500 klt.



Concesso che della **GDO** non si potesse proprio parlar male – specie in considerazione di «*chi*» anche organizzava il *workshop*, nonchè degli accordi di fornitura con la grande distribuzione stretti dalle maggiori compagnie petrolifere -, e che possa risultare anche poco sportivo parlar male di quegli indipendenti che conseguono risultati di vendita molto migliori, o anche di poco migliori della rete petrolifera, è risultato abbastanza agevole accendere sulla parte finale, ma anche più numerosa, dell'intero universo indipendente un riflettore: «*dovrebbe essere il mercato a portare alla chiusura degli impianti meno efficienti, ma ciò non avviene anche per la diffusa illegalità che caratterizza il comparto*» [dice **UP**] oppure «*…certo, un ruolo ce l'ha anche il fenomeno dell'illegalità che tiene sul mercato alcuni piccoli impianti. Un punto vendita da 300mila litri l'anno, nelle condizioni attuali di margini e di concorrenza può esistere solo grazie all'illegalità*» [dice **ASSOPETROLI**]. Anche perché «*si stima che un 10% della domanda sia coperta da attività illegali*» e circa 2.600 impianti a basso erogato sono bensì pur sempre più del 10 % della rete, ma in fin dei conti non saranno proprio tutti illegali e non si può sempre «*fare d'ogni erba un fascio*».

In sostanza, più crudamente, l'illegalità è assai probabile che stia esattamente dove «*magari* "in precedenza" *erano convenzionati con le compagnie petrolifere*», ma ognuno giudichi questo nesso, così come esattamente indicato, e non da noi!, come meglio crede.

Adesso mettiamo assieme i due aspetti potenzialmente «*risolutivi*»: chiudere cinquemila impianti a basso erogato, di cui forse più di metà potrebbero essere in odore di poca santità, in una mirabile sintesi di razionalizzazione e contrasto all'illegalità; tutto bene per tutti [qualcosa, cioè, che va bene all'industria petrolifera, agli operatori collegati ad essa, agli indipendenti corretti e persino ai gestori delle compagnie

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

(«*siamo tutti coinvolti e quindi dobbiamo fare squadra*»)], dunque – sia pure con la tara che non basta individuare le soluzioni «risolutive», ma anche portarle ad attuazione -: non solo un recupero più o meno importante di efficienza degli impianti, ma anche una normalizzazione più o meno significativa nella competizione dei prezzi data dal taglio delle frange illegali. Bingo?!



E veniamo al terzo argomento, la competizione, appunto, dei prezzi.

Nel mercato «*pulito*», le distanze del prezzo finale tra rete dei marchi petroliferi e rete *no-logo* [stiamo parlando di medie del prezzo] sono ormai nell'ordine di 3,0 cent/litro per la modalità *self* e di 12,0 cent/litro per la modalità *servito* [se si fa la media pesata tra i quantitativi venduti nelle due diverse modalità (grosso modo 70 % e 30 % rispettivamente) siamo su un delta di 5,5 cent/litro].

Questo si vede in fondo al processo distributivo. Quel che sta dietro, grosso modo – e sempre nel mercato «*pulito*» -, è che il prodotto viene ceduto alla rete di marchio [più precisamente al gestore] con un prezzo pari a circa 15,8 cent superiore alla somma di prezzo Platt's più accisa più IVA su queste due componenti – attenzione: stiamo sempre parlando di una media pesata sia tra prodotti (35 % benzina, 65 % gasolio) che tra modalità di servizio (come detto poco sopra, 70 % *self*, 30 % *servito*) -, mentre viene normalmente ceduto all'operatore indipendente con un prezzo pari a circa 3,7 cent superiore alla stessa somma di prezzo Platt's più accisa più IVA su queste due componenti.

Sulla rete di marchio – dove ancora è rimasto un gestore, e non già non nei *ghost* o nelle gestioni a vario titolo «*innovative*» rispetto al benzinaio, dove, per dirne una, i prezzi (persino inferiori al Platt's) sono così bassi che bisogna metterci una parte delle marginalità che si realizzano con i prezzi del *servito* – il gestore ci aggiunge un margine concordato che vale, sempre in media pesata, circa 4,4 cent/litro [sempre di importi ivati parliamo], l'operatore così detto indipendente ci aggiunge circa 11,1 cent/litro.

Questi numeri esprimono tutti i costi e tutti i margini dei tre soggetti sopra indicati, petrolifere, indipendenti, gestori delle petrolifere.

Con alcune precisazioni. Che, innanzitutto, alla filiera petrolifera servono, o si devono far servire, 20,2 cent/litro [compreso, quindi, il segmento del gestore] per fare quello che l'operatore indipendente fa con 11,1 cent/litro una volta comprato il prodotto alle condizioni che il mercato «*pulito*» gli riserva [3-4 cent/litro di premio da pagare al fornitore], ossia serve il doppio per unità di prodotto rispetto a quello che serve al secondo, o, se si preferisce, tale filiera distributiva esprime solo il 50 % di efficienza rispetto al competitore indipendente. E ancorché si sezioni il tutto – togliendovi, ad esempio, una parte quale il segmento del gestore -, tale differenza solo si dimezza: costi e margini sono sempre superiori di oltre il 40 %

Che, secondariamente, a differenza della flessibilità che l'operatore indipendente può esercitare nel determinare costi e margini – e quindi nella fissazione del prezzo finale -, nella distribuzione di ambiente petrolifero tutto è «*ingessato*» prima e dopo la cessione del prodotto sulla base di un processo accentrato da capo a piedi, non essendovi dispiegabile alcuna minima flessibilità da esercitarsi in questo o quel punto del segmento distributivo. Un modello rigido che, così rimanendo, non sarà mai sufficientemente competitivo fino in fondo con quello più flessibile che compete – o che si è fatto competere – sulla rete: un problema non contingente, non recato cioè dalla pletoricità della rete piuttosto che dal diffondersi dell'illegalità, ma del tutto «*strutturale*».

Allora il tema del «*Dove va la rete carburanti?*» non è solo un problema di razionalizzare la rete, di rintuzzare le spinte illegali o, tra le righe, marginalmente anche di punire chi si è allontanato dal recinto petrolifero tradizionale, ma è anche un problema di modelli distributivi ed organizzativi, di cui – ma solo per esempio – il concetto che «*siamo forti nel* brand *e nel* marketing*… nella gestione di una stazione di servizio…lasciamo fare a chi sa fare meglio*» non pare recare molto di innovativo al di là di un eterogeneo innesto, a quanto si desume dagli «*annunci*», tra flessibilità già esistenti fuori dalla filiera e rigidità di filiera petrolifera declinata su scala più ridotta.

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

È chiaro che siamo ancora lontanissimi da una rete e da un mercato «*normali*», in cui la fase distributiva finale possa essere «*normalmente*» dispiegata attraverso modelli organizzativi e soggetti pluralistici e diffusi, riaffidata a logiche oggettive e destituita, magari, di tutte le inutili enfasi in cui il settore è vissuto in questo paese tra monopoli, duopoli, riserve protette reali o tutele (in)formali, slanci di liberalizzazione tra astrattezza e piccolo cabotaggio, tanta cattiva politica – e non solo da una parte – e poco mercato buono, e quant'altro.

Peraltro, la questione non è di una teoria astratta dei «*modelli distributivi*», bensì del fatto che la rigidità della filiera distributiva complessiva petrolifera ha pesato [per dirla una volta tanto in maniera elegante e senza il solito piagnisteo] esclusivamente sul cuscinetto finale – i gestori – che ha dovuto assorbire tutto l'impatto della pressione competitiva, esprimibile in perdita degli erogati, delle marginalità residue e della sostenibilità economica di impresa. E perciò da tutto questo bingo, sia pure ancora del tutto virtuale [=*da vincere*], che molti vogliono vedere nelle chiavi interpretative per la soluzione della crisi del comparto, declinabili per slogan tipo «*razionalizzare lottando contro l'illegalità*» o, se piace di più, «*lottare contro l'illegalità razionalizzando*», come aquile a due teste, i gestori, si diceva, avranno ben poco da spartire ed ancor più scarse ragioni per rimanere in attesa che tutto ciò abbia il tempo di produrre i suoi effetti prima di «*disturbare i manovratori*» del banco della tombola per discutere di qualsiasi altra cosa che li riguardi direttamente davvero. **[G.M.]**