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

FIGISC ANISA NEWS N. 32/2016 18.12.2016

EMERGENZA DISTRIBUZIONE CARBURANTI



A sostegno della propria iniziativa, il neo costituito Comitato Nazionale Unitario ha infine deciso la proclamazione dello stato di agitazione della categoria e di mettere allo studio il ricorso alle forme più idonee di protesta già a partire dal prossimo mese di gennaio.

IN QUESTO NUMERO

FESTIVITÀ NATALIZIE E DI CAPODANNO 2016-2017

NOSTALGIA (TARDIVA) DEL «BEL TEMPO ANDATO»?

Torna sulle colonne di STAFFETTA di venerdì 16 dicembre ULISSE-PIUNTI con una lunga ed articolata riflessione sulla raffinazione e sulla…

FIGISC ANISA NEWS N. 32/2016

SOMMARIO

EMERGENZA DISTRIBUZIONE CARBURANTI
18 dicembre 2016

FESTIVITÀ NATALIZIE E DI CAPODANNO 2016-2017
18 dicembre 2016

NOSTALGIA (TARDIVA) DEL «BEL TEMPO ANDATO»?
18 dicembre 2016

UN ESERCIZIO «CONTABILE» SULLA RETE
18 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

EMERGENZA DISTRIBUZIONE CARBURANTI

— 18 dicembre 2016



Roma, 16 Dicembre 2016

COMUNICATO STAMPA UNITARIO FAIB, FEGICA E FIGISC

EMERGENZA DISTRIBUZIONE CARBURANTI: COMPETIZIONE IRREGOLARE E MERCATO SEMPRE PIU' COMPROMESSO DA PRODOTTI DI INCERTA PROVENIENZA, SFRUTTAMENTO ILLEGALE DEL LAVORO DEI GESTORI

Insediamento del Comitato unitario nazionale, dichiarazione dello stato di mobilitazione, denuncia dei sempre più diffusi comportamenti illegali e dell'ampio ricorso a quella che appare essere una nuova forma di caporalato. Sono le questioni principali emerse dalla riunione congiunta dei gruppi dirigenti di **FAIB FEGICA** e **FIGISC** per discutere dello stato della rete carburanti alla fine di questo 2016 che ha visto ulteriormente deteriorarsi sia l'assetto industriale della rete che il quadro delle relazioni con gli operatori non integrati.

Emerge una diffusa preoccupazione per l'**alta illegalità**, a tutti i livelli: dall'evasione delle imposte, alla provenienza, alla qualità dei prodotti immessi al consumo fino alla **diffusa e scandalosa pratica del *"caporalato petrolifero"***, cui fanno ricorso un sempre maggiore numero di proprietari di impianti privi di scrupolo che si sottraggono all'obbligo della contrattazione prevista dalla legge, nell'inerzia colpevole del Ministero dello Sviluppo Economico e delle Istituzioni preposte a vigilare sul rispetto delle leggi ed al corretto dispiegarsi della concorrenza e del mercato. Tale pratica sfocia nello sfruttamento della manodopera, con rapporti negoziali imposti e *contra legem*, finalizzati ad assicurare rendite di posizione e il più completo dominio sui malcapitati gestori oltre che ad evadere i connessi obblighi contributivi.

A questo fine la rappresentanza unitaria dei gestori presenterà nelle prossime settimane un ***dossier* sullo stato della contrattualistica nel settore** a tutte le forze politiche e parlamentari affinché il Governo ed il Parlamento assumano le necessarie iniziative finalizzate al ripristino della piena legalità ad ogni livello della filiera, iniziative che fino ad oggi sono mancate.

I gruppi dirigenti di **FAIB FEGICA** e **FIGISC** hanno denunciato da tempo l'inquinamento della competizione discendente da traffici illegali, evasione fiscale e prodotti petroliferi irregolari, con una sempre più marcata e manifesta infiltrazione della criminalità, che ormai vale il 15% del fatturato complessivo secondo le stime più prudenti. Per far fronte a questo evidente e crescente vuoto di legalità appare necessario introdurre anche per il settore carburanti, così come per tutti gli altri settori distributivi, strumenti specifici per combattere il colossale giro di illegalità, stimato da tutti gli operatori della filiera intorno dal 10 al 15% del fatturato complessivo.

FAIB FEGICA e **FIGISC** hanno rilanciato la necessità della piena applicazione del quadro normativo di settore che converge sull'essenziale ruolo della contrattualistica quale strumento essenziale di *governance* del settore, per tutti i titolari di autorizzazioni, siano essi petrolifere integrate che operatori indipendenti. La contrattazione costituisce l'elemento di equilibrio delle relazioni tra i soggetti operanti nella filiera e di indirizzo delle linee evolutive condivise dagli operatori, arricchita dalla bilateralità che rappresenta oggi la nuova opportunità per disciplinare le dinamiche relazionali tra le parti, scongiurare i contenziosi e implementare nuovo *welfare*.

A sostegno della propria iniziativa, **il neo costituito Comitato Nazionale Unitario ha infine deciso la proclamazione dello stato di agitazione della categoria e di mettere allo studio il ricorso alle forme più idonee di protesta già a partire dal prossimo mese di gennaio**.

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

FESTIVITÀ NATALIZIE E DI CAPODANNO 2016-2017

— 18 dicembre 2016







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

NOSTALGIA (TARDIVA) DEL «BEL TEMPO ANDATO»?

— 18 dicembre 2016



Torna sulle colonne di **STAFFETTA** di venerdì 16 dicembre **ULISSE-PIUNTI** con una lunga ed articolata riflessione sulla raffinazione e sulla rete dal titolo evocativo «*Se il downstream petrolifero rischia la* "disintegrazione"».

Quanto dice sugli scenari della rete in Italia, lo riportiamo [per g.c.] testualmente:

<<La Shell ha abbandonato il mercato nel 2015 (per buona sorte a favore di una compagnia di livello di un paese produttore), la Esso sta attuando, da alcuni anni, una politica di cessione delle stazioni con concessione temporanea dell'uso del marchio in sintonia con quanto già fatto in altri Paesi, mantenendo il rifornimento dalla sue raffinerie italiane (che avrebbe desiderato cedere?).

La joint venture *TotalErg è alla ricerca di un compratore diverso da entrambi i* partner *attuali, che, ricordiamolo, sono una* major *e un operatore italiano di antichissima tradizione petrolifera.*

Nel contempo, una miriade di piccoli impianti, un tempo sotto l'ombrello del marchio delle majors, *si sono* "messe in proprio", *generando una pletora di marchi indipendenti, cui ha fatto limitato argine il Progetto Retitalia. Indipendenza, che vuol dire assunzione di regole da piccola impresa e abbandono degli* standard, *a volte criticati ma utili, delle* majors*; indipendenza, che può voler dire nessun filtro sulla taglia minima e nessuna politica di razionalizzazione di siti inadeguati; indipendenza, che può coltivare, sotto piccole e vecchie pensiline e non solo, la mala pianta della illegalità e del mercato nero.*

A riprova di ciò gli impianti con marchio "altro" *ammontano oramai a circa il 20% degli impianti (UP) e il numero di marchi complessivamente presenti nella statistica periodicamente elaborata dalla Staffetta è pari a circa 130! Quali sono le potenziali conseguenze di questa politica di abbandono (al momento realizzata in alcuni Paesi) da parte delle* majors, *anche nel settore distributivo a livello europeo?*

In primis, *l'elemento differenziante una* major *è sempre stato il* "service"*; le reti delle* majors *si sono da sempre caratterizzate per una forte connotazione* "Rete"*, che significa che più che un insieme di stazioni sono sempre state gestite e sviluppate* "come una Rete" *per offrire servizi omogenei in tutti i siti, strumenti di collegamento di catena (*fuel-card, *carte promozionali,* marketing *integrato,…) e sfruttare al meglio le sinergie di dimensione. Il tutto, peraltro, è caratterizzato da un concetto di qualità e di* standard *prestazionali elevati.*

É chiaro che la "rottura delle Reti"*, la gestione di singoli operatori indipendenti o di operatori di Rete con finalità diverse (vedi la spinta verso il* "ghost" *da parte di molti), il taglio agli investimenti esprimono una tendenza più al* "low cost" *che alla qualità.*

Nel caso italiano, la grande frammentazione e gli standard *qualitativi dei piccoli punti vendita, a volte* "inadeguati"*, aggravano ancor di più questa situazione, che probabilmente si coniuga con un tasso attuale e previsto d'investimenti di mantenimento molto ridotto e, come abbiamo visto, con un livello di controllo sul punto vendita [anche in termini di legalità e* compliance (**N.d.R.:** osservanza delle norme e delle regole)*] spesso insufficiente.>>*

ULISSE-PIUNTI così va a concludere la sua esposizione :

<< In termini generali possiamo dire che il downstream, *nella prospettiva attuale, appare più che un* business *maturo, un* business *che rischia di avviarsi al tramonto mentre, da quanto si vede, non è certo che una nuova alba luminosa si affacci presto all'orizzonte.Va anche detto che la presente situazione mal si coniuga con le sfide che si stanno approssimando e che richiedono un forte supporto di pianificazione e sviluppo: l'avanzata dell'elettrico (e del metano) potrà trovare spazio nella rete attuale o sarà lasciata a nuove strutture distribuite e disperse? La valorizzazione di siti* "preziosi" *come posizione*

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

commerciale ridarà smalto alla rete petrolifera o ne segnerà la fine per un migliore e altro uso? Insomma molte domande alle quali, a differenza di quanto accadde per le sfide del passato, non saranno lì a rispondere le grandi, magari lente ma efficaci majors, *ma una pletora di* newcomer [**N.d.R.:** nuovi entranti] *e operatori di taglia e strategie diverse o in conflitto, con visioni di breve o di lungo, con capitali disponibili o meno, con rigore legale e normativo o meno…>>*

Quanto esposto più sopra, sia pure in un ragionamento più complesso e generale, fa – casualmente – *pendant* con quanto di recente è stato recentemente affermato dallo stesso Presidente di **UNIONE PETROLIFERA**, **SPINACI**, che, stigmatizzando l'involuzione qualitativa e di efficienza della rete e l'illegalità strisciante, punta il dito dritto su quel mondo caratterizzato dal «*proliferare di una terza categoria di punti vendita: quelli a basso erogato (che magari in precedenza erano convenzionati con le compagnie petrolifere)*» alla cui chiusura/cancellazione «*dovrebbe essere il mercato a portare, ma ciò non avviene anche per la diffusa illegalità che caratterizza il comparto*».

Sembra di cogliere, pur tra diverse prese di posizione di soggetti diversi e da diverse angolature, **un'aria di «*nostalgia*» del «*vecchio monopolio*» petrolifero** – usiamo in senso lato un'espressione sintetica, ma efficace per rendere il concetto -, ormai incrinato definitivamente sia dalla crisi del settore e delle marginalità, che dall'apertura irreversibile del mercato, sia dalle passate avventurose scelte «*controllate*» di terziarizzazione «*della*» rete che dalle più recenti fughe «*dalla*» rete.



Alcuni anni fa [**Figisc Anisa News** n. 2 del 20.01.2010] ci eravamo permessi a proposito del così detto «*nuovo*» che avanzava nel settore [salutato dall'unanimità come la migliore evoluzione possibile e la migliore convenienza per il consumatore (e per la politica «*stressata*» dal problema mediatico dei prezzi)] di svolgere la seguente considerazione: «*Queste sono condizioni, appunto, da* outsider*, condizioni che non sono replicabili se a questi soggetti venisse affidato quel ruolo di gestione di un sistema complesso, integrale e capillare, coordinato e centralizzato in alcune sue fasi, che ha caratterizzato il ruolo dell'industria petrolifera nella distribuzione, con gli annessi riflessi dei costi di scala e sistema sul prezzo finale. Ci si scordi che questi soggetti siano disposti a supplire al ruolo che è, che fu, dell'industria petrolifera. Non è questo il loro punto di appeal ed essi hanno, appunto, forza ed interesse finché rimangono una "*nicchia*" del sistema, sfruttano un ruolo antagonista di straordinaria visibilità e rifuggono – si badi bene – dall'assumere un ruolo totalizzante di responsabilità verso il sistema*».

Bene: – e non è affatto né una soddisfazione, né una consolazione – l'abbiamo detto molto prima che lo scoprisse la controparte.

Trasferiamo ora le cose da un piano generale a quello più particolare all'interno delle relazioni della filiera. Sono passati da allora alcuni anni; l'evoluzione negativa del mercato, unitamente al deterioramento gravissimo del sistema di relazioni commerciali tra industria petrolifera e quelli che una volta si chiamavano «*gestori*», rende oggi proprio per questi ultimi inutile e persino spiacevole ogni residua «*nostalgia del bel tempo andato*» – non c'è nulla di buono, infatti, da rimpiangere negli ultimi dieci anni! -, rendendo semmai sempre più necessaria ed urgente, **a cominciare dagli strumenti contrattuali**, quella «*indipendenza*» [che vorremmo poter declinare come un'«*equa reciprocità*»] di ruoli che non c'è mai stata, neppure nei tempi di cui ora qualcun altro sente nostalgia.

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

UN ESERCIZIO «CONTABILE» SULLA RETE

— 18 dicembre 2016



Siccome della rete distributiva dei carburanti si è tornato, a vario titolo, a parlare spesso in queste ultime settimane, proviamo a rifare un **astratto gioco «*contabile*» aggiornato** sulla sua consistenza in termini di numero dei punti vendita.

Su **Figisc Anisa News** n. 30 del 11.12.2016 si è fatto riferimento ai «*numeri*» della rete quali indicati come ottimali da **UNIONE PETROLIFERA**, agli studi sviluppati da **NOMISMA** e ad altri ancora, sviluppati ormai in epoca «*archeologica*» da chi scrive.

E che di vera e propria archeologia si parli con attinenza alla rete distributiva dei carburanti è, se non altro, testimoniato dalla datazione dei primi accenni alla sua «*razionalizzazione*».

A partire dalla Delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica **23.12.1975** che, formalizzando il piano energetico nazionale, definiva due obiettivi primari nella riduzione, rispettivamente, di un decimo della consistenza della rete e dell'elevazione a 500 mc dell'erogato medio degli impianti, per continuare con la Delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica **23.12.1977**, che assume i seguenti obiettivi: a) conferma della riduzione entro l'esercizio 1980 di un decimo della consistenza della rete distributiva, già indicata nella delibera del 1975, b) revoca delle concessioni marginali con erogato medio annuale inferiore a 100klt nell'esercizio 1976, c) blocco del rilascio di nuove concessioni sino al termine del 31.12.1980, d) chiusura degli impianti situati nei centri storici, ove incompatibili con la tutela del patrimonio storico, ambientale ed architettonico, ovvero con la tutela della circolazione. Il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri **08.07.1978** stabilisce che il numero degli impianti di distribuzione automatica di carburanti per uso di autotrazione debba essere ridotto: a) mediante chiusura entro il 31.03.1983 degli impianti che nell'anno 1976 abbiano erogato una quantità non superiore a klt 100 di prodotti; b) mediante ulteriore eventuale chiusura di impianti fino a raggiungere gradualmente entro il 1985 l'erogato medio europeo, principio confermato altresì dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri **31.12.1982**, il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri **11.09.1989** stabiliva che, per un graduale adeguamento della rete distributiva alla situazione già in atto a livello europeo anche in vista dell'integrazione del 1992, occorre perseguire una riduzione del numero di impianti, come premessa per una loro maggiore produttività.

Dopo ulteriori nove anni si arriva alla «*riforma Bersani*», ossia il **Decreto legislativo 11.02.1998, n. 32**, che, nelle more della liberalizzazione, contiene elementi che richiamano alla razionalizzazione: l'articolo 3, infatti, porta un significativo inciso: «*se al termine del periodo* [**N.d.R.:** diciotto mesi o due anni dalla data di entrata in vigore del decreto] *si registra un numero di impianti sensibilmente divergente dalla media dei rapporti fra il numero di veicoli in circolazione e gli impianti stessi, rilevati in Germania, Francia, Regno Unito e Spagna…possono essere emanate ulteriori disposizioni attuative e integrative del disposto…al fine di perseguire l'allineamento alla predetta media*».

Fermiamoci al concetto di riferimento ai quattro Paesi europei indicati. Sono – assieme all'Italia – i più grandi e popolosi e di conseguenza hanno il parco veicoli più consistente, un corretto punto di paragone, quindi, che mantiene coerenza anche a distanza di quasi diciotto anni.

In questi diciotto anni la consistenza della rete distributiva è mutata in tutti questi Paesi: con la sola eccezione della Spagna, che ha raddoppiato la sua rete per dare risposta ad una motorizzazione in lieve ritardo rispetto agli altri Paesi, la Francia ha ridimensionato la rete di oltre il 40 %, ed il Regno Unito l'ha dimezzata, Germania ed Italia hanno «dimagrito» il numero dei punti vendita del 21-22 %. Processi che, sia per la diversa velocità delle riduzioni dei punti vendita avvenute nei diversi Paesi, sia per l'ampio scarto di partenza, non hanno certo significativamente migliorato, rispetto al 1998, il posizionamento dell'Italia rispetto al parametro veicoli circolanti/punti vendita.

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

Assunto il **parco veicoli circolante** [somma delle autovetture, di tutti i veicoli industriali e dei bus] alla consistenza rilevata da dati **ACI** ed **ANFIA** relativi ad inizio 2015, e le **reti distributive** alla consistenza data per l'inizio 2015 da **UP**, si calcola che **il tasso medio veicoli/impianti nei quattro Paesi pilota** [Francia, Germania, Regno Unito e Spagna] **è pari a 3.325 veicoli per punto vendita, contro un tasso di 1.996 in Italia**.

ITALIA E PAESI «PILOTA»

Stati	N.ro Veicoli circolanti	N.ro Punti vendita	Tasso Veicoli/PV
REGNO UNITO	37.113.358	8.494	4.369
FRANCIA	38.408.000	11.269	3.408
GERMANIA	47.647.581	14.531	3.279
SPAGNA	27.262.445	10.947	2.490
TOTALE	150.431.384	45.241	3.325
ITALIA	41.926.136	21.000	1.996

Rifacendo il giochino che chi scrive aveva già sviluppato nel 1999, **con un tasso veicoli/punto vendita meno efficiente di ben il 40 % rispetto alla media degli altri quattro Paesi**, **per rispettare il parametro «*virtuoso*» la rete distributiva italiana dovrebbe consistere non di 21mila impianti, ma di un numero tra 12mila ed i 13mila**, e persino il numero di 15mila – indicato anche in questi giorni da **UP** – sarebbe eccedentario di un buon 18-19 %.

Il **dato generale nazionale** è stato **anche dettagliato a livello regionale**, con i medesimi dati e criteri: **i tassi locali di eccedentarietà** [ossia un numero di impianti sovrabbondante rispetto al rapporto 3.325 veicoli/punto vendita] **vanno da un minimo del 21 % ad un massimo del 53 % e ben quattordici regioni su venti ne registrano uno superiore a quello medio nazionale**.

DETTAGLIO NELLE REGIONI

Regioni	N.ro Veicoli circolanti	N.ro punti vendita	Tasso veicoli/ PV	Tasso VC/VPV "*corretto*"	N.ro "*corretto*" PV	N.ro PV eccedentari	% eccedenza PV
Abruzzo	971.657	568	1.711	3.325	292	276	48,5%
Basilicata	412.563	233	1.772	3.325	124	109	46,7%
Calabria	1.387.559	739	1.879	3.325	417	321	43,5%
Campania	3.717.724	1.726	2.154	3.325	1.118	608	35,2%
Emilia Romagna	3.170.809	1.657	1.913	3.325	954	704	42,5%
Friuli V. Giulia	863.066	510	1.692	3.325	260	251	49,1%
Lazio	4.135.615	1.962	2.108	3.325	1.244	718	36,6%
Liguria	934.212	490	1.906	3.325	281	209	42,7%
Lombardia	6.606.202	2.791	2.367	3.325	1.987	805	28,8%
Marche	1.135.997	726	1.564	3.325	342	385	53,0%
Molise	238.565	149	1.603	3.325	72	77	51,8%
Piemonte	3.230.609	1.661	1.945	3.325	972	689	41,5%
Puglia	2.515.570	1.374	1.830	3.325	757	618	45,0%
Sardegna	1.155.718	630	1.833	3.325	348	283	44,9%
Sicilia	3.542.979	1.666	2.127	3.325	1.066	600	36,0%
Toscana	2.709.609	1.459	1.857	3.325	815	644	44,2%
Trentino A. Adige	930.483	354	2.627	3.325	280	74	21,0%
Umbria	694.295	423	1.641	3.325	209	214	50,6%
Val d'Aosta	180.880	77	2.361	3.325	54	22	29,0%
Veneto	3.392.024	1.805	1.880	3.325	1.020	785	43,5%
ITALIA	41.926.136	21.000	1.996	3.325	12.609	8.391	40,0%

È beninteso solo un calcolo astratto.

Questione delle «*incompatibilità*» a parte, nessun meccanismo di *governance* programmatoria è sopravvissuto dai tempi delle razionalizzazioni guidate e normate [esse stesse rimaste inefficaci pur avendo forza di legge o di indirizzo], per cui la razionalizzazione della rete è ormai un terreno su cui si esercita solo la mano del mercato, nonostante, dopo molte ed inutili liberalizzazioni – talora da essa suscitate -, sembri di intuire da parte dell'industria petrolifera un vago rimpianto dei tempi della programmazione che fu. In sostanza, non chiuderanno assolutamente più di 8mila impianti in forza di un parametro che non ha avuto effetto negli ultimo diciotto anni.

Ma certo sono numeri che, nonostante la loro astrazione, ci dicono – anche senza accennare agli erogati per punto vendita, alle attività *non-oil*, insomma alle solite litanie connesse. – «*quanto*» noi siamo ancora lontani da una funzionale ed equilibrata «*normalità*». **[G.M.]**