



[www.faib.it](http://www.faib.it) [faib@confesercenti.it](mailto:faib@confesercenti.it)

**Dopo Enerpetroli e Petrolifera Adriatica Faib, Fegica e Figisc scrivono anche a Vulcan Gas e Basile per richiedere incontri per avviare negoziati come da Legge 57/2001. Nuovamente avvisato il MiSE**



Dopo Enerpetroli e Petrolifera Adriatica, Faib, Fegica e Figisc scrivono anche a Vulcan Gas e Basile Petroli per richiedere incontri per avviare negoziati come da Legge 57/2001.

Nella nota le tre Federazioni, come avevano già comunicato ad Enerpetroli e Petrolifera Adriatica, ricordano che “il quadro normativo di riferimento, generale e speciale di settore, relativo alla distribuzione dei carburanti della rete ordinaria prevede – art.19, comma 3, Legge 57/2001 – che i rapporti economici fra i titolari di autorizzazione ed i gestori di impianti di distribuzione dei carburanti siano regolati nell’ambito di specifici accordi collettivi aziendali, stipulati con le scriventi Federazioni, ...

*Segue a pag. 2*

**Faib, Fegica e Anisa a Q8: in autostrada possibili solo contratti di comodato e fornitura. Pronti ad accelerare il confronto con UP per tipizzare il Contratto di Commissione**

Con un nota congiunta Faib, Fegica ed Anisa hanno evidenziato a Q8, dopo alcuni incontri, ...

*Segue a pag. 2*

**Rete distributiva dei carburanti: processo progressivo di decadimento nell’indifferenza del Governo. Necessario razionalizzare la rete e combattere l’illegalità diffusa. Rilanciare l’azione del Sindacato**

Dai Convegni organizzati in questi giorni dal Rie a Roma e dalla Regione Piemonte a Torino emergono i tratti di una rete distributiva in una forte fase involutiva, come del resto denunciato dalla ...

*Segue a pag. 3*

**Comitato di Colore Esso: Calabria e Sicilia non ci stanno! Pronti a protestare**



Si è svolta il 30 novembre 2016, l’Assemblea Regionale del Comitato di Colore Esso Faib Calabria, presso Grand Hotel Lamezia in Lamezia Terme.

*Segue a pag. 4*

**Faib Roma: il settore della distribuzione carburanti incontra l’Assessore alle Attività Produttive di Roma**



*La rete chiede procedure uniformi e l’adozione coerente del Piano carburanti*

Si è finalmente svolto l’incontro richiesto congiuntamente da tutto il settore della distribuzione carburanti nell’estate scorsa ...

*Segue a pag. 5*

## 2

### **Dopo Enerpetroli e Petrolifera Adriatica Faib, Fegica e Figisc scrivono anche a Vulcan Gas e Basile per richiedere incontri per avviare negoziati come da Legge 57/2001. Nuovamente avvisato il MiSE**

Dopo Enerpetroli e Petrolifera Adriatica, Faib, Fegica e Figisc scrivono anche a Vulcan Gas e Basile Petroli per richiedere incontri per avviare negoziati come da Legge 57/2001.

Nella nota le tre Federazioni, come avevano già comunicato ad Enerpetroli e Petrolifera Adriatica, ricordano che “il quadro normativo di riferimento, generale e speciale di settore, relativo alla distribuzione dei carburanti della rete ordinaria prevede – art.19, comma 3, Legge 57/2001 – che i rapporti economici fra i titolari di autorizzazione ed i gestori di impianti di distribuzione dei carburanti siano regolati nell’ambito di specifici accordi collettivi aziendali, stipulati con le scriventi Federazioni, nella loro qualità di Associazioni di Categoria maggiormente rappresentative a livello nazionale. Negli accordi aziendali devono essere regolati sia i criteri di formazione dei prezzi di vendita di cui al Regolamento (CE) n.330/2010, ivi compreso il prezzo massimo, sia i rapporti contrattuali ed economici inerenti le attività collaterali, a quella di distribuzione dei carburanti fino al Bonus di Fine Gestione.”

Le sigle sindacali rimarcano che al contrario “l’attuale quadro negoziale tra gestore e ...azienda... è regolato in regime di accordi one to one, quindi fuori dal quadro normativo di settore.” A tal proposito “le

scriventi Federazioni intendo denunciare come, in aperta violazione di quanto contenuto al comma 3 dell’art. 19 della Legge del 5 marzo 2001 n.57, nonché in palese dispregio dei principi di correttezza, lealtà e buona fede nell’esecuzione dei contratti”, Vulcangas – Società Italiana Gas Liquidi S.p.A. e Basile Petroli S.p.A. applichino ed impongano “condizioni economico evidentemente vessatorie, inique e discriminatorie.”

Faib, Fegica e Figisc sottolineano anche che “È ancora più grave che ai gestori degli impianti acquisiti dalla Esso Italiana S.r.l.,” da parte di Vulcangas – Società Italiana Gas Liquidi S.p.A. e Basile Petroli SpA, “non vengano applicate le condizioni economiche e normative previste dagli Accordi collettivi di Colore vigenti. In particolare quello sottoscritto il 16.07.2014, che pur prevedendo metodologie di vendita perfettamente coerenti” e aggiungono che al contrario, non applicano le condizioni economiche pur essendo messe a conoscenza, preventivamente dalla Società cessionaria, “delle condizioni contrattuali praticate ai singoli gestori, in forza dei richiamati Accordi collettivi.”

Ciò premesso, le Federazioni hanno chiesto formalmente alle due Aziende, ai sensi e per gli effetti della suddetta Legge 57/2001 l’avvio del negoziato volto a definire il necessario Accordo collettivo aziendale e, ove dovuto, la contestuale applicazione degli Accordi di Colore vigenti; allo stesso tempo, le Associazioni dei gestori informano preventivamente il Ministero, che qualora la richiesta non venisse soddisfatta, chiederanno immediatamente l’attivazione della clausola sulle “vertenze collettive” contenuta nel D.Lgs. 32/98. Tanto nei confronti della Esso Italiana

## **FAIB Informa 21**

S.r.l., quanto nei confronti dei “subentranti”.

### **Faib, Fegica e Anisa a Q8: in autostrada possibili solo contratti di comodato e fornitura. Pronti ad accelerare il confronto con UP per tipizzare il Contratto di Commissione**

Con un nota congiunta Faib, Fegica ed Anisa hanno evidenziato a Q8, dopo alcuni incontri, che in autostrada al momento rimane un unica tipologia contrattuale applicabile: quella “del conferimento delle aree 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.”

Faib, Fegica e Anisa hanno poi rimarcato che “La tipizzazione di tale contratto....è in fase avanzata di discussione.”

Le Federazioni dei gestori hanno poi dichiarato la loro “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.”

In questo senso i Presidenti di Faib, Fegica e Anisa hanno ribadito che sono “impegnati a lavorare sull’argomento per arrivare in breve tempo a realizzare quanto sopra esposto per poterlo poi condividere e trasferire ai nostri associati –

### 3

tramite la definizione di un Accordo Collettivo di tipo aziendale come previsto dall'art. 19 della Legge 57/2001 – per ampliare le possibilità contrattuali e le nuove opportunità, che al momento necessitano del completamento delle sostanziali procedure previste dalla citata Legge.”

#### **Rete distributiva dei carburanti: processo progressivo di decadimento nell'indifferenza del Governo. Necessario razionalizzare la rete e combattere l'illegalità diffusa. Rilanciare l'azione del Sindacato**

Dai Convegni organizzati in questi giorni dal Rie a Roma e dalla Regione Piemonte a Torino emergono i tratti di una rete distributiva in una forte fase involutiva, come del resto denunciato dalla Giunta Faib del 29 novembre e dall'Assemblea dei gestori di Torino del 30 novembre.

La fotografia aggiornata a questo fine 2016 evidenzia il permanere di una polverizzazione della rete che non ha uguali in Europa.

Con 21.000 punti vendita, la rete italiana ha un erogato medio di 1.345mila litri, ben al di sotto degli indici di redditività media registrati nel resto d'Europa. Alla polverizzazione della rete corrisponde una identica dispersione del valore dei loghi con circa 130 marchi, di cui il 50% di proprietà dell'industria petrolifera e il 50% dei privati. In questo scenario l'industria petrolifera abbandona progressivamente il mercato con chiusure e cessioni di pacchetti rete, meno 4.000 punti vendita in questi ultimi anni.

Ulteriore dato allarmante è

l'indice di anzianità degli impianti con punti vendita vecchi, con più di 40 anni, che riguarda il 40% della rete. In Piemonte oltre il 25% degli impianti eroga meno di 400mila litri l'anno. Mentre 7/8mila impianti sono quelli che andrebbero chiusi per incompatibilità e inefficienze e non vengono avviati allo smantellamento per i costi di bilancio di chiusura e di bonifica, in virtù del fatto che la frammentazione dei soggetti privati ha un indice del 60%. Dati che non mancano di riflettersi su una concorrenza selvaggia e su un'illegalità diffusa che giunge – secondo più fonti – ad oltre il 10% della domanda.

A fronte di ciò continua a valere la considerazione che, nonostante i dati allarmanti rispetto ai sistemi distributivi europei, di minori dimensioni, più strutturati ed efficienti, il sistema della distribuzione carburanti italiana assicura la mobilità del Paese, sia pubblica che privata e industriale, con particolare riguardo al trasporto delle merci su gomma, al presidio del territorio, alla sicurezza in tante aree del Paese; un reale servizio di distribuzione e responsabilità sociale diffuso, che assicura lavoro ancora a migliaia di piccoli imprenditori per oltre 100mila occupati; senza contare che almeno per i prossimi 2 decenni – ed anche oltre – i carburanti sono senza alternativa credibile per la mobilità di medio lunga percorrenza. L'incapacità pubblica di non essere intervenuti almeno a chiudere gli impianti incompatibili ha contribuito a far scattare per l'ennesima volta la procedura di infrazione da parte dell'Europa al nostro Paese per l'inquinamento eccessivo delle polveri sottili in gran parte del territorio italiano, consentendo a tanti di questi

### FAIB Informa 21

impianti di lavorare in assenza dei requisiti minimi a tutela dell'ambiente, sia nell'aria che respiriamo sia del sottosuolo, oltre ad alimentare un'altra forma di illegalità sulla sicurezza del codice della strada mettendo a rischio l'incolumità dei cittadini.

Ad oggi però, in virtù delle cose dette, questo sistema, per i dati sopra esposti, sta per saltare, ovvero scivola giorno dopo giorno nella inefficienza e improduttività complessiva, con conseguenze drammatiche per gli effetti economici e sociali in termini di servizio.

Siamo difatti, di fronte ad una struttura completamente depauperata e inefficiente, in cui si sono fortemente contratti i consumi, ridotte le marginalità, amplificando le forti improduttività e incapacità di investimento. Una rete in cui si è diffusa l'illegalità, sia in termini di quantitativi dei prodotti introdotti in evasione di IVA ed accise, sia in termini qualitativi (gasolio tagliato con oli combustibili esenti da imposte di fabbricazione), sia in termini di regole di sistema. Con effetti negativi sui prezzi e la redditività, questo si manifesta in termini di concorrenza sleale e dumping contrattuale, producendo una contrazione della redditività per il sistema che si riflette sui mancati investimenti, anche in termini di innovazione dei prodotti meno inquinanti. Come altrimenti si spiega il fatto che improvvisamente il prezzo medio offerto al netto delle imposte statali, sulla rete distributiva italiana è passato da uno stacco medio che oscillava dai 3 ai 5 centesimi in più rispetto alla media EU? oggi siamo il Paese più efficiente con un meno 1/2 cent, fermo restando la mancata razionalizzazione e riduzione dei costi di sistema?

Manca di fatto un sistema di regole e controlli sulla qualità dei carburanti meno inquinanti, si schiacciano e si precarizzano i rapporti con le gestioni degli impianti stradali di carburante, violando apertamente e in modo diffuso norme di settore sugli affidamenti e i diritti acquisiti, nel silenzio degli operatori strutturati e delle Istituzioni governative, MiSE in testa.

L'effetto sulla gestione economica della rete si manifestano estromettendo forzatamente le stesse gestioni dagli impianti per far posto all'automazione, spesso mascherata con operatori precari, ricorrendo ad una contrattualistica irrituale ed illegale, operando il dumping contrattuale per conseguire vantaggi competitivi impropri, con un effetto drammatico in termini di redditività e occupazione (-15.000 occupati negli ultimi cinque anni), che ha ridotto le gestioni rimaste sul lastrico.

A fronte di ciò dai confronti di Roma e Torino emerge che per rilanciare il settore e ridare legalità occorre riaffermare il rispetto delle regole del settore, a tutti i livelli, e dare spinta all'approvazione del DDL Concorrenza e alla razionalizzazione della rete.

Occorre partire dai contratti in affidamento e dalla negoziazione con le Parti Sociali, per giungere al diritto ad un prezzo di vendita equo e non discriminatorio, affermando nel contempo il diritto al riconoscimento condiviso di un margine necessario a sostenere la distribuzione carburanti, anche riducendo costi eccessivi e che impropriamente gravano sulle gestioni degli impianti – come le carte di credito e debito. Ciò potrà favorire uno sviluppo qualitativo e commerciale degli impianti e intensificare l'azione

di contrasto dell'illegalità della pratica di concorrenza sleale e di controllo della qualità certificata dei prodotti immessi al consumo. Si delinea in questo processo la necessità di favorire cicli di strutturazione dei soggetti imprenditoriali che operano nel settore, favorendo anche forme di aggregazione per produrre economie di scala, anche gestionali e l'incentivazione al ricorso all'introduzione di prodotti più ecologici che consentano di contribuire a contrastare l'inquinamento urbano.

Come si comprende dalle conclusioni dei diversi momenti convegnistici, osservati dal nostro punto di vista, risalta in modo inequivocabile una latitanza prolungata delle Istituzioni governative.

Da ciò Faib fa discendere la necessità di aprire subito una vertenza nazionale unitaria delle Associazioni dei gestori con il Governo, sostenuta con azioni di mobilitazione sul territorio, assemblee pubbliche, manifestazioni, finalizzata ad aprire un Tavolo di crisi in cui affrontare le varie problematiche evidenziate con tutta la filiera a partire da Unione Petrolifera e da Assopetroli.

### **Comitato di Colore Esso: Calabria e Sicilia non ci stanno! Pronti a protestare**

Si è svolta il 30 novembre 2016, l'Assemblea Regionale del Comitato di Colore Esso Faib Calabria, presso Grand Hotel Lamezia in Lamezia Terme.

L'Assemblea, molto partecipata, ha visto la presenza di gestori provenienti da tutte le Province Calabresi.

L'Assemblea si è onorata della

## **FAIB Informa 21**

presenza e della partecipazione del Vice Presidente Nazionale e Presidente Faib Sicilia Stello Bossa e di Fabio Bertagnini Presidente Provinciale Faib Genova e componente del Comitato Nazionale di colore Esso.

Ha aperto i lavori il Presidente Regionale Ferruccio Schiavello il quale ha illustrato i vari punti all'ordine del giorno.

Nel suo intervento ha affrontato varie tematiche, soffermandosi in modo particolare sulla situazione del rinnovo del contratto economico ma, soprattutto, sulla problematica riguardante la cessione degli impianti da parte di Esso a nuovi soggetti.

Il Presidente Schiavello ha ancora una volta ribadito che ormai la Esso vuole uscire dal mercato Italiano. Questo ormai si evidenzia ancora di più se teniamo in considerazione la cessione degli impianti della Toscana.

A noi non è vero che non interessa di chi sia la proprietà!

Noi gestori non siamo una merce senza anima da essere ceduti senza garanzie sul nostro futuro e dopo decenni di lavoro e sacrificio per avviare i nostri punti vendita.

Chiediamo certezze e chiarezza sul nuovo soggetto e soprattutto chiediamo ad Esso di inserire nella vendita l'obbligo di rispettare gli accordi economici sottoscritti tra Associazioni dei gestori e Compagnia.

Chiediamo il rispetto degli stessi e l'obbligo da parte di chi acquisisce la rete di rinnovare con le Associazioni di Categoria gli accordi stessi.

Resta aperta tra l'altro la volontà di pervenire al riscatto degli impianti da parte dei gestori e si è avviato, anche se informalmente, un proficuo lavoro di collaborazione con studi legali della Calabria che si stanno occupando di tutti gli

aspetti giuridici e legali della situazione.

Il Presidente Ferruccio Schiavello prima di terminare il proprio intervento ha ribadito che non sarà sostenuta alcuna politica di rinnovo contrattuale a ribasso rispetto all'attuale accordo economico che certo non serve ad aiutare la Compagnia sotto il profilo dei margini ma, per renderci più appetibili a chi dovrà acquisire la rete.

Renderemo la vita dura a tutti quelli che non ci tratteranno con dignità e siamo pronti a proporre tutte le forme di protesta necessarie.

La riunione è continuata con l'intervento del Vice Presidente Nazionale Stello Bossa che ha sostenuto quanto detto dal Presidente Schiavello e aggiunto che siamo ad un bivio. Dentro o fuori non abbiamo altre alternative. Dobbiamo decidere per noi e per i nostri figli. I tempi ormai sono maturi in quanto siamo alla disperazione e se non rispondiamo oggi con orgoglio siamo finiti per sempre.

Fabio Bertagnini ha portato il saluto dei gestori della Provincia di Genova e ha convintamente invitato tutti i gestori a stare sulle posizioni indicate dal Presidente Schiavello invitando tutti i gestori ad aderire al Cipreg.

Alla riunione ha partecipato il Direttore Regionale Rosario Antipasqua che nel proprio intervento ha evidenziato il lavoro che svolge Faib Calabria e Confesercenti nel campo dei servizi per le gestioni e richiamato all'unità associativa.

L'Assemblea dopo ampia discussione tra tutti i partecipanti ha approvato all'unanimità la linea tracciata dal Presidente Schiavello.

Il Presidente nel concludere ha comunicato che porterà le istanze del territorio e le decisioni del Comitato di Colore allargato

della Calabria nella Sede Nazionale di Faib.

### **Faib Roma: il settore della distribuzione carburanti incontra l'Assessore alle Attività Produttive di Roma**

*La rete chiede procedure uniformi e l'adozione coerente del Piano carburanti*

Si è finalmente svolto l'incontro richiesto congiuntamente da tutto il settore della distribuzione carburanti nell'estate scorsa con il neo Assessore del Comune di Roma alle Attività Produttive. Al centro delle questioni poste, la forte preoccupazione di tutte le rappresentanze su iter e pareri espressi relativamente agli impianti carburanti sottoposti a verifica da parte dei vari Dipartimenti coinvolti.

All'incontro erano presenti la Faib con il Presidente romano, Giuseppe Sperduto, il Presidente Regionale del Lazio, Franco Iorio e il Coordinatore, Antonio Ciavattini, erano inoltre presenti le delegazioni di Figisc, Fegica, Assopetroli, Unione Petrolifera, Aldigas.

L'incontro si è svolto in un clima di collaborazione, concludendosi con l'impegno dell'Assessore Meloni a focalizzare le questioni tecniche poste e attivare su queste i necessari confronti con i vari Dipartimenti, al fine di evitare una applicazione distorta delle varie determinazioni che evitino il rischio di estromettere dal settore strutture distributive già autorizzate e produttive.

Da segnalare che l'Ufficio Carburanti del Dipartimento allo Sviluppo Economico, presente all'incontro, si è positivamente attivato nella gestione degli iter amministrativi.

Il corto circuito si è determinato quando i vari Dipartimenti

coinvolti nel rilascio dei pareri, si sono trovati ad esprimere censure o prescrizioni tecniche adottando determinazioni non unitarie: il piano carburanti da un lato, che discende dalla Legge Regionale e i criteri adottati nel PGTU.

La Faib ha sottolineato che l'opera di verifica della rete è importante e doverosa, ma che gli impianti vanno ritenuti incompatibili coerentemente con il Piano Carburanti e il Codice della Strada.

Inoltre che sono in dirittura di arrivo altre norme nazionali e regionali specifiche in materia, di verifica delle compatibilità e di organizzazione della rete, che completeranno il quadro di riferimento per favorire un processo di ristrutturazione del settore, senza che oggi siano introdotti altri e ulteriori criteri di valutazione con l'uso di una regolamentazione di carattere generale.