



*DOCUMENTO POLITICO-PROGRAMMATICO PER L'ASSEMBLEA
ORGANIZZATIVA FAIB
ROMA 23 OTTOBRE 2018*

Premessa

La distribuzione carburanti italiana continua ad essere interessata dalle forti criticità più volte segnalate in questi anni.

La mancata ristrutturazione della rete, dovuta agli enormi ritardi della riforma varata solo nel 2017, con almeno due decenni di ritardo, legata alle resistenze dei proprietari dei piccoli impianti, ha segnato la caratterizzazione del sistema distributivo petrolifero italiano. Il sottodimensionamento degli erogati rispetto alla media europea (cfr. nella parte economica i dati), la polverizzazione della rete e i conseguenti aumenti dei costi legati alla logistica hanno dato luogo a due fenomeni contrapposti ma correlati: da una parte la frammentazione dei marchi operanti e la destrutturazione della rete e dall'altra l'abbandono del mercato della distribuzione petrolifera da parte di alcune grandi petrolifere come la Shell, la Total, la Erg e la Esso. Quest'ultima ha preferito lasciare la fase finale della commercializzazione affidandola a grossisti che rivendono in autonomia il prodotto a marchio.

Abbiamo così assistito alla destrutturazione della rete in cui permangono solo pochi grandi operatori come Eni, Italiana Petroli, che *ha* inglobato il gruppo TotalErg, Q8 e la Tamoil, il cui operato sul mercato interno appare sempre più problematico e border line.

A fronte di questo quadro cresce una presenza di operatori locali con poche decine di impianti, con le eccezioni di alcune esperienze andatesi consolidando nel corso degli anni come Retitalia e, di recente, come il gruppo Eurogarages, subentrato nella gestione di circa 1.200 impianti Esso, di fatti il 5° operatore nazionale. Ci sono poi gruppi di distribuzione di carattere regionale o interregionale che stentano a darsi una dimensione adeguata al mercato ed operano dal punto di vista dell'affidamento degli impianti al di fuori del quadro normativo speciale di riferimento.

A cornice di questo quadro cresce l'allarme illegalità su tutta la rete, investendo tutti i passaggi nodali della filiera. Dall'arrivo sulla rete di distribuzione di prodotti di provenienza opaca, fatta di triangolazioni nell'area mediterranea e dei Balcani, con conseguente elusione degli obblighi fiscali in evasione di accise ed iva, all'immissione di prodotti carburanti di qualità scadente, fino alla sistematizzazione dell'abuso del

riscaldamento del prodotto soggetto a cali fisiologici, i cui costi vengono ribaltati sulla distribuzione finale; a questo quadro deve aggiungersi la crescente criminalità che trova sulla rete carburanti motivi di attrazione dovuta alla massa monetaria circolante. Infine, c'è da sottolineare ***la sistematica violazione del quadro legislativo esistente in materia di affidamento degli impianti che si realizza con il proliferare di una contrattazione tanto di fantasia quanto illegale fino al caporalato petrolifero***- con le inevitabili violazioni della normativa sul lavoro e della previdenza e assistenza- nell'indifferenza delle istituzioni e degli organi di vigilanza, pur avvertiti da puntuali denunce.

Non è difficile in tutto questo immaginare che il sistema, in assenza di un intervento deciso dei principali attori della filiera, lato mercato e lato istituzionale, è destinato ad implodere lasciando sul campo un paese impoverito, senza servizi adeguati alla mobilità moderna, vulnerabile dal punto di vista della sicurezza energetica, mentre una pleora di speculatori e trafficanti illegali si arricchiscono.

Il contesto delineato, favorito da una deregolamentazione incontrollata e lasciata a sé stessa, favorita oltre ogni modo da governanti che in qualche caso sono passati alle dipendenze dei nuovi padroni del petrolio, può e deve essere ripreso con un'assunzione di responsabilità da parte delle istituzioni e dei principali attori del mercato, siano essi operatori economici che soggetti rappresentativi.

Il quadro economico e le peculiarità del settore

Il 2018 per l'economia mondiale è iniziato in un clima di incertezza ma la tendenza prevalente è comunque di crescita anche se a ritmi più contenuti sin dal quarto trimestre del 2017. Nel 2018 è attesa proseguire la risalita dei prezzi delle principali materie prime industriali e dei corsi petroliferi, influenzati dal rafforzamento della domanda internazionale. In questo contesto pesano come potenti condizionamenti le politiche tariffarie inaugurate dall'amministrazione americana, che possono frenare il commercio internazionale e le economie dei paesi esportatori, e l'instabilità dei mercati finanziari che condizionano le scelte di politica economica dei paesi più esposti alla necessità di reperire risorse a sostegno del proprio debito.

Nel nostro paese si delinea un quadro macroeconomico condizionato dal forte squilibrio di bilancio, dalla necessità di garantire il finanziamento del debito pubblico con conseguenti scelte di politica economica orientate a limitare la spesa per investimenti a detrimento della domanda interna.

La questione fiscale e l'emergenza lavoro costituiscono un'autentica emergenza nazionale

La pressione fiscale 2017 è pari a 43%, equivalente a 157 giorni per pagare l'ammontare totale delle tasse. Nel confronto con gli altri Paesi, la pressione fiscale (imposte, tasse, tributi e contributi previdenziali sul Pil) in Italia è la sesta più elevata dell'Ue dopo la Francia (48,7 per cento), la Danimarca (47,3), il Belgio (46,5), la Svezia (44,3) e la Finlandia (43,3).

Il carico fiscale complessivo per le imprese, sintetizzato nell'indicatore "Total Tax & Contribution Rate", risulta pari al 48% dei profitti commerciali, in diminuzione (quindi in miglioramento) di 14 punti percentuali rispetto al 2015

Continua a mordere la questione disoccupazione, soprattutto quella dei giovani, che ha raggiunto livelli insostenibili, tali da produrre preoccupazioni di lungo periodo per i livelli produttivi del paese e per i saldi previdenziali, oltre ad allungare ombre sulle capacità innovative nel futuro.

Per il nostro settore, i riflessi di tale quadro economico, analizzato in dettaglio nell'apposito allegato, continuano ad essere impattanti. Il consumo di alcuni prodotti petroliferi nei primi sei mesi del 2018, rispetto allo stesso periodo del 2017, mostra contrazioni. Tale tendenza emerge anche ampliando l'arco temporale dal 2002 ad oggi. I consumi di benzina e GPL si sono ridotti in questo primo semestre 2018 rispettivamente del -1% e -1,4% mentre quelli di gasolio sono aumentati del 3% con una crescita del 2% da imputarsi alla rete e del 6,3% all'extra rete. I consumi sull'extra rete crescono in modo significativo anche per la benzina, facendo registrare un +6,4%. Abbracciando un periodo più ampio, dal 2010 al 2017, emerge chiaramente da una parte la drastica riduzione dei consumi di benzina e gasolio sulla rete e dall'altra la crescita dei consumi sull'extra rete che nel caso della benzina raddoppiano. Anche il GPL nell'arco degli ultimi 7 anni registra un aumento del 37%. Sul fronte dei prezzi, i primi sei mesi del 2018 fanno registrare un aumento di quelli industriali della benzina, gasolio e Gpl rispettivamente del +10,5%, +14% e +6,6%. Le cause sono i rialzi delle quotazioni internazionali per benzina e gasolio e per il Gpl il balzo all'insù è dipeso dell'aumento dei prezzi delle importazioni dall'Algeria. Già nel 2017 le quotazioni internazionali dei prodotti avevano rilevato aumenti significativi rispetto ai valori del 2016 con le benzine che segnavano un +18,3% e il gasolio auto +23,3%, e a scalare i prezzi industriali aumentavano del +15% la benzina, +19% il gasolio e +18% il GPL. Come è noto, il meccanismo di formazione dei prezzi sul mercato dei carburanti si basa sulle quotazioni petrolifere internazionali del Platt's. Per gli operatori che vendono carburanti sul mercato italiano questi prezzi rappresentano i costi di approvvigionamento a cui per ottenere i prezzi finali al consumo vanno sommati i margini lordi delle compagnie e le tasse. Il margine lordo va a copertura di una pluralità di costi: trasporto e logistica, margine del gestore, investimenti punto vendita, pubblicità e promozioni. La quotazione internazionale pesa per il 27% per la benzina e per il 30,5% per il gasolio, il margine lordo costituisce l'8,7% e il 9,4% per benzina e gasolio e infine il carico fiscale, iva e accisa, sono il 64,4% per la benzina e il 60,1% per il gasolio, che incidono pesantemente sul cosiddetto stacco Italia, come è facilmente verificabile nella tabella dell'allegato economico. Il costo industriale di benzina e gasolio si posiziona ampiamente sotto la media del costo dei medesimi prodotti in ambito UE, nonostante l'attuale strutturazione della rete nazionale, mentre la componente fiscale fa balzare l'Italia al secondo posto, dietro ai paesi Bassi, in questa speciale classifica della tassazione dei carburanti. Un differenziale significativo soprattutto con le principali economie europee, destinato ad incidere sui livelli di competitività del nostro sistema economico oltre a gravare sui consumi petroliferi. ***Su questo punto è auspicabile che i propositi di taglio alle accise manifestate dal***

Governo in carica trovino uno sbocco normativo a breve, unitamente alla soppressione dell'Irba laddove esistente.

Diversamente il canale detto "extra rete" che si giova di una concorrenza drogata sul lato della gestione dei punti vendita e della compressione dei costi sulla logistica. Gli operatori dell'extra rete sono generalmente in grado di gestire più fasi della filiera dei carburanti o di acquisire maggiori volumi di prodotto; grazie a una rete capillare di depositi commerciali e flotte di autocisterne dedicate, le imprese che operano nell'extra rete riescono a garantire una distribuzione flessibile e competitiva dei prodotti petroliferi, inoltre riforniscono direttamente settori di vitale importanza per il tessuto economico italiano, non dovendo far fronte al costo di mantenimento e gestione della complessa logistica industriale, al margine del gestore come da contratto, ai costi di investimento sulla rete e alle politiche commerciali.

Lo stato della rete

Nel 2017 si contano 20 mila e 900 punti vendita con una contrazione del 9% rispetto al 2010.

L'Italia continua ad essere il paese con il maggior numero di punti vendita (cfr allegato economico, tav. 20), le reti più importanti sono poi quella della Germania con 14,5 mila punti vendita, della Turchia, della Spagna e della Francia. Anche l'erogato medio nel nostro paese pari a poco più di 1.300 mc/anno è inferiore alla media europea del 40%. Il distacco è particolarmente pronunciato rispetto a quasi tutte le economie europee, dalle principali come il Regno Unito che registra un erogato più di tre volte superiore, la Spagna, la Francia e la Germania alle altre come l'Austria, la Polonia.

E' indubbio che in questi ultimi sette anni la rete di distribuzione italiana ha subito un processo di razionalizzazione e di ammodernamento, che tuttavia è lontano dall'essere completato. In particolare, ai sensi della L.205/2017 il 24 agosto sono scaduti i termini per l'iscrizione all'anagrafe carburanti da parte dei titolari delle autorizzazioni/concessioni; il prossimo 29 febbraio è la data per l'adeguamento degli impianti incompatibili e il 29 novembre 2019 è la data entro la quale devono chiudersi in assenza di interventi- gli impianti incompatibili.

Si stima che 7/ 8 mila 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. Ma stando ai risultati delle iscrizioni all'anagrafe le finalità della legge sono state già aggirate con l'evidenza di poche decine di impianti da avviare a chiusura. Una presa in giro. E' evidente che così non va. Non va la duplicazione delle banche dati. ***Che senso ha, infatti, fare una nuova banca dati quando poteva ben essere utilizzata quella dell'osservaprezzi?*** Con due direzioni generali che se ne occupano? Si potrebbe risparmiare tempo e risorse umane. Considerato che al Mise sulla materia al momento sono completamente fermi e non sanno neanche da dove cominciare. Di questo passo di ristrutturazione della rete proprio non se ne parla, con ulteriori danni per il sistema paese.

Faib con la propria struttura territoriale vigilerà con gli enti locali per un'effettiva azione di razionalizzazione e ristrutturazione della rete in senso di efficientamento, segnalando le evidenze di incompatibilità omesse o non comunicate.

A questo proposito occorre rilanciare lo strumento del fondo indennizzi quale strumento di ammortizzatore per la ristrutturazione della rete. L'attuale fase di gestione del Fondo, a seguito del passaggio ad Acquirente Unico, appare complicata e appesantita da altri compiti estranei alle finalità originali. Accanto dunque, al rilancio del Fondo dedicato, la Faib intende mobilitare l'attenzione della categoria per rivitalizzare il Fondo a sostegno dei gestori espulsi dal settore, così come originariamente era previsto. ***Il Fondo è uno strumento imprescindibile di governo del settore e va sostenuto e rifinalizzato agli obiettivi fondativi, senza aggravii per i gestori*** che in questi anni hanno sopportato i maggiori oneri della crisi, lasciando sul campo una quota rilevante della propria redditività.

A fronte di ciò continua a valere la considerazione che, nonostante i dati allarmanti rispetto ai sistemi distributivi europei, 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, (l'80% della mobilità è 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 65 mila occupati; senza contare che almeno per i prossimi 2 decenni i carburanti sono senza alternativa credibile per la mobilità di medio lunga percorrenza.

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, sostenibilità delle gestioni, povertà per gli addetti.

Allo stesso tempo, anche la presenza di attività non oil è ancora troppo bassa, intorno al 30% della rete rispetto al 70% della media europea. L'evoluzione della rete italiana deve rivolgersi a una maggiore offerta di servizi per i consumatori che, accanto agli autolavaggi, attività di meccatronica, piccola manutenzione, somministrazione di bevande, tabacchi, alimenti e giornali, rende possibile lo sviluppo di altri ancora: servizi di spedizione e consegna, di promozione di servizi e prodotti tipici del territorio, car sharing e ricarica dei mezzi elettrici.

Ciò detto, negli ultimi dieci anni il mercato petrolifero è stato interessato da numerosi cambiamenti con il rafforzamento di storiche compagnie del settore, l'abbandono di altre e l'ingresso di nuovi attori. Solo nell'ultimo anno si registra l'acquisizione della TotalErg da parte di Api, che a suo tempo aveva assorbito il marchio IP, diventando il primo operatore italiano per numero di punti vendita e il secondo per volumi erogati. Poi si è completato per la Esso la fase di transizione verso il "modello grossista" con la cessione degli ultimi 1.200 impianti al nuovo operatore Eg Italia (Intervias) che

raggiungerà così a livello europeo 3.500 punti vendita e infine la Tamoil che ha acquistato dal Gruppo MOL la rete di 46 punti vendita carburanti a marchio Ies.

La crescita delle pompe bianche e della GDO (entrambi fenomeni alimentati dall'industria petrolifera) sta mettendo in seria difficoltà l'attuale strutturazione del mercato. Tra il 2010 e 2017 i punti vendita colorati sono passati da 21 mila a 16.667, con una riduzione del 21%; sono diminuiti in modo più drastico gli operatori indipendenti che espongono marchi delle compagnie petrolifere (-31% in dieci anni) ma anche gli impianti delle compagnie petrolifere stesse (-17% sempre in dieci anni). Crescono invece del 138% le pompe bianche che da 1.780 unità arrivano a oltre 4 mila. Il 41% dei punti vendita sono stazioni di servizio e anche se in valore assoluto si sono ridotte, il loro peso non è cambiato; è diminuito invece il peso dei chioschi e punti vendita isolati passato dal 21% al 13% e quello delle stazioni di rifornimento passato dal 28 al 24%. Chiaramente in aumento il peso delle pompe bianche, in sette anni arriva al 20% dall'8% del 2010. Nell'arco degli ultimi 7 anni l'erogato medio per gasolio e benzina è diminuito del 9% passando da 1.486 mc/anno a 1.353 mc/anno, addirittura in presenza di una contrazione di punti vendita. Per il 2018 si stima una diminuzione delle consistenze dei punti vendita di circa 400 unità, con una diminuzione di quelli "colorati" e un aumento delle pompe bianche. L'erogato medio delle pompe bianche pari a circa 1.160 mc/anno, si mantiene inferiore alla rete tradizionale.

Infine, l'erogato medio sulla rete autostrade si riduce del 52% tra il 2010 e 2017, passando da 5.670 mc/anno a struttura a 2.692 mc/anno.

I consumi di benzina sp sulla rete sono in costante flessione, non solo e non tanto per ragioni legate alla crisi. Nell'intervallo 2010-2017 la benzina ha registrato un calo del 27%; il gasolio del 9%.

Dal punto di vista di Faib sarebbe auspicabile la rimodulazione commerciale dell'offerta carburanti- per il duplice effetto concorrenziale e ambientale- ***puntando esclusivamente sui prodotti premium di benzina e gasolio***

La vertenza Autostrade

In autostrada il calo delle vendite è del 60% per le benzine e del 54% per il gasolio. Sul segmento, come vedremo più avanti, pesano le royalties riconosciute ai concessionari autostradali. Negli anni 2017 su 2010, in termini di litri si registra una contrazione di erogato sulla rete del 14,2% a fronte di una crescita sull'extrarete del 24,5%.

Ancora più difficile la situazione in Autostrada dove le circa 430 aree di servizio vedono, per motivi diversi e concomitanti, una contrazione significativa dei propri erogati con punte del 60% nell'ultimo triennio e un'ampia parte, circa ¼, della rete in situazioni economiche di pre-fallimento. Pesano sul segmento le distorsioni concorrenziali sul fronte oil e su quello non oil, le aumentate spese di gestione per gli aspetti amministrativi, per i costi ambientali, gli oneri previdenziali e assistenziali, il costo del lavoro, ma anche creditizi e finanziari legati all'aumento dei prodotti petroliferi, in assenza di una generalizzata mancanza di contrattazione e di rinnovi di accordi con le petrolifere.

In questi anni abbiamo ripetutamente segnalato ai responsabili ministeriali le gravi e reiterate e diffuse violazioni della normativa di settore e da ultimo del Decreto Interministeriale del 7 agosto 2015 (Piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio autostradali) da parte delle società concessionarie e degli affidatari dei servizi carbolubrificanti e ristorazione. Tali violazioni hanno determinato lo stravolgimento della normativa a tutto favore dei concessionari e delle imprese di ristorazione, in alcuni casi in capo ai medesimi azionisti, in spregio ai principi della concorrenza. Ciò ha determinato la crescente emarginazione delle imprese di gestione carburanti, ottenuta tramite la costante violazione delle norme di settore (L.1034/70, DPR 1269/71, L.498/92, D. Lgs 112/98, D.Lgs.32/98, L. 57/2001, L.27/2012), l'accaparramento da parte delle gestioni food e il conseguente fagocitamento dei servizi carburanti. Da ciò è dipeso il mancato raggiungimento degli obiettivi posti a fondamento del Decreto interministeriale del 7 agosto 2015: razionalizzazione e ammodernamento della rete distributiva, contenimento delle eccessive royalty pretese dai concessionari sia sulle vendite oil che food, recupero della sostenibilità economica delle aree di servizio, valorizzazione del servizio pubblico reso, riduzione dei prezzi al pubblico alle migliori condizioni di mercato. Questi obiettivi ad ormai tre anni di distanza, si può ben dire che sono stati largamente falliti, anche per effetto della costante violazione della norma, con un effetto drammatico sulle vendite e sulla manutenzione della rete, abbandonata a sé stessa. Mentre il livello dei prezzi dei carburanti -ma vale altrettanto per il caffè o il panino- è stato, ed è, ingiustificatamente più alto di quello praticato su rete ordinaria proprio per il peso esercitato dalle royalties pretese dai concessionari, in aggiunta al pedaggio, già tra i più cari d'Europa.

Le stesse richieste di attenzione sui temi evidenziati avanzate al Governo in carica sulla necessità di un'inversione di linea per ridare efficienza alla gestione dei servizi in autostrada, sono rimaste allo stato senza risposta. La conseguenza per Faib è che se non si interviene con decisione si rischia di consegnare ai concessionari un settore interamente soggetto a pubblica concessione, vale a dire essenzialmente un patrimonio della collettività, che pure genera un volume di affari e utili straordinari.

Il recente caso drammatico di Genova ha svelato lo stato di manutenzione della rete autostradale. A questo va aggiunto che i gestori autostradali espulsi dalla rete non hanno potuto neanche beneficiare -nella stragrande maggioranza dei casi- dell'indennizzo che il Decreto interministeriale aveva previsto a carico degli stessi concessionari ed affidatari, in alternativa al principio della "continuità gestionale" previsto dalla norma.

E' evidente che l'inerzia dei Ministeri competenti, pure di fronte alle denunce ricevute, ha finito con il favorire il convincimento che la violazione delle norme, alla ricerca del proprio privato interesse, potesse rimanere impunita. Il tutto a danno, allo stesso tempo, degli interessi generali e della collettività, la cui tutela dovrebbe presiedere l'utilizzo delle concessioni pubbliche, oltretutto degli interessi di una categoria di lavoratori e piccole imprese che il legislatore ha ritenuto meritevoli di tutele attraverso l'emanazione delle Leggi prima richiamate.

In Autostrada si ritiene che debba essere rivisto l'intero settore delle concessioni, con la separazione netta della gestione del nastro stradale, già gravata da un pedaggio

dedicato, dalle aree di servizio e ristoro che dovrebbero essere escluse dal peso di royalty improprie.

Le difficoltà delle relazioni industriali

Abbiamo già evidenziato che l'incertezza sul futuro della rete e delle future motorizzazioni, l'accentuarsi della crisi dei consumi petroliferi rete e la contemporanea crescita dell'extra-rete hanno orientato le strategie delle major verso il disimpegno contribuendo all'impoverimento della rete.

Ne esce un quadro deteriorato che ha influenzato anche le relazioni industriali tra rappresentanze dei gestori e industria petrolifera.

Nell'allegato sul quadro normativo si precisa il contesto legislativo speciale di settore al quale è sottoposta l'intera materia degli affidamenti degli impianti su cui si stanno posizionando finalmente dopo tanti anni di battaglia anche gli operatori privati più significativi, come Eg ed altri. Tale ripensamento, ufficializzato da EG con la firma dell'Accordo economico e normativo e annunciato e condiviso per iscritto da altri, apre un nuovo capitolo nelle relazioni del settore all'insegna della moralizzazione contrattuale, anche verso gli operatori indipendenti.

Nello specifico brevemente si riconosce- e non potrebbe essere altrimenti- che i lineamenti normativi di riferimenti per chiunque opera nel settore, a prescindere dalla dimensione e dalle caratteristiche sono: il D. Lgs. 11 febbraio 1998, n. 32, art. 1, e successive integrazioni e modificazioni; la Legge 28 dicembre 1999, n. 496; la Legge 5 marzo 2001, n. 57, art. 19; la Legge 24 marzo 2012, n. 27, art. 17.

Da questo quadro normativo ne discende che gli impianti possono essere gestiti o direttamente dai titolari di autorizzazioni o loro dipendenti o tramite affidamenti a terzi.

Le tipologie contrattuali attualmente previste dal legislatore e, dunque, consentite dalla legge per l'affidamento a terzi sono:

- 1) contratto di affidamento in uso gratuito dell'impianto e delle attrezzature in collegamento funzionale con un contratto di fornitura ovvero somministrazione in esclusiva, sia per la rete ordinaria che per la rete autostradale;
- 2) contratto di affidamento dell'impianto e delle attrezzature in uso gratuito in collegamento funzionale con un contratto di commissione in esclusiva, per gli impianti di rete ordinaria, in forza dell'Accordo depositato in data 15.4.2014 presso il Ministero dello sviluppo economico e sottoscritto ex art. 17, legge 27/2012, tra le Organizzazioni di categoria dei gestori, Faib/Fegica/Figisc, e le associazioni dei titolari di autorizzazione Assopetroli/Grandi Reti e più recentemente da UP e da Faib Fegica e Figisc in corso di deposito al Mise

Da ciò ne discende che il suddetto contratto di affidamento gratuito dell'uso di tutte le attrezzature posiziona alla responsabilità del titolare di autorizzazione gli oneri relativi:

- 1) alle autorizzazioni amministrative connesse all'attività;
- 2) alla manutenzione ordinaria e straordinaria, alla corretta rispondenza alle norme vigenti, per esempio in materia di legislazione HSSE e di metrologica, di cui la norma richiama la responsabilità, al riconoscimento dei cali carburanti
- 3) alla copertura assicurativa per la responsabilità civile

La gestione degli impianti affidata a terzi può essere effettuata mediante contratti di durata non inferiore a sei anni, secondo modalità e termini definiti dagli Accordi collettivi, il cui oggetto è definito dalle leggi sopra richiamate, che hanno validità *erga omnes* ed escludono clausole difformi o tipologia non tipizzate dall'associazione dei gestori e dei titolari di autorizzazione.

A fronte di questo quadro normativo, gli effetti della prolungata crisi degli erogati 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 le violazioni contrattuali 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.

Di contro emerge che per rilanciare il settore e ridare legalità occorre riaffermare il rispetto delle regole del comparto ed estendere la negoziazione/contrattazione, poiché le regole servono agli operatori seri e strutturati.

In questo emerge una difficoltà oggettiva. Mentre sino a pochi anni fa il mercato era in mano a pochi operatori con cui era facile fare accordi/contratti, oggi con l'avvento di tanti piccoli operatori è diventato difficile fare accordi/contratti con tanti imprenditori diversi, quasi diverse centinaia. Impensabile per Faib e Fegica e Figisc fare centinaia accordi.

Dal nostro punto di vista occorre stabilire, in forza di legge, con contrattazione nazionale tra la rappresentanza dei gestori e la rappresentanza dei titolari di autorizzazioni (compagnie e retisti) un valore di distribuzione valido *erga omnes* quale remunerazione del costo di distribuzione derivante dal conto economico oggettivo. Sulla base di questo poi le associazioni possono contrattare, come avviene già oggi, il margine dei gestori per singole compagnie/retisti, andando a disciplinare politiche incentivanti, modalità di vendita per singoli operatori/marchi, modalità gestionali degli impianti. Occorre partire, infatti, dai contratti in affidamento e dalla negoziazione con le parti sociali, per giungere ad un margine unico 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. ***L'obiettivo non può che essere quello di prevedere un costo di distribuzione o margine medio di settore.***

Abusivismo e illegalità

Declino e illegalità sono un binomio in crescita. Siamo difatti, di fronte ad una struttura completamente depauperata e inefficiente, in cui si sono fortemente contratti i consumi, ridotte le marginalità a favore dei gestori, 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 delle imprese. 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.

Manca di fatto un sistema di regole e controlli sulla qualità dei carburanti meno inquinanti, nonostante la recente applicazione della direttiva Dafi; 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. Si fa sempre più ricorso, sugli impianti dei privati, al caporalato petrolifero, in violazione della normativa sulla tutela del lavoro (mancata assistenza sanitaria, deroga al salario minimo, condizioni contrattuali, evasione previdenziale...)

Lo sforzo comune realizzato dalle Associazioni della filiera per combattere questa piaga, d'intesa con il Governo, se da una parte ha dato dei timidi risultati positivi, non ha reso giustizia alla categoria dei gestori. È stata condivisa la lotta al contrabbando, al mercato nero, alle frodi sulle accise, all'elusione dell'iva: tutti fattori che generano una concorrenza sleale e vantaggi competitivi per chi fa pratiche illegali.

Purtroppo, la battaglia per la legalità, sostenuta e portata avanti di comune accordo con la rappresentanza dell'industria petrolifera, dei retisti privati e del governo, si è sgonfiata quando le tre associazioni dei gestori, in modo unitario, hanno sostenuto che la legalità riguardava anche il rispetto delle regole, degli accordi economici e normativi, dei contratti e delle leggi speciali che regolamentano i rapporti tra titolari degli impianti e i gestori. Di fronte a questa sottolineatura del quadro normativo la battaglia per la legalità ha trovato non contestazioni o ostacoli ma un muro di gomma. Con tenacia e determinazione la Faib, e il sindacato tutto dei gestori, ha il dovere di insistere su questo delicato tema: la legalità riguarda anche le relazioni che si instaurano con i gestori, con la consapevolezza di dover faticare ad imporre, con le vie negoziali, una verità scritta nella legge. La legalità non è una variabile indipendente, è certezza giuridica o non è. Non riguarda solo alcuni aspetti e non altri. ***E non si può pretendere legalità quando si pratica con regolarità la violazione normativa in materia di affidamento degli impianti. La legalità non è una margherita da sfogliare.***

Nelle ultime settimane, su questo fronte, le Federazioni hanno ottenuto più di un risultato positivo, facendo cambiare atteggiamento ad alcuni operatori indipendenti importanti con i quali, dopo svariati tentativi di mediazione, con il coinvolgimento del ministero competente, e qualche passaggio giudiziario, si sono aperte fasi negoziali al momento tutte da esplorare. Ma è già un cambio di marcia.

Dati che non mancano di riflettersi su una concorrenza selvaggia e su un'illegalità diffusa che giunge- secondo più fonti- ad oltre il 15% del fatturato di settore, vale a dire oltre 6 miliardi l'anno.

Di fronte a questa emergenza il Governo Gentiloni ha introdotto la fatturazione elettronica, per rendere tracciati i pagamenti per i titolari di partita iva ai fini della detrazione e della deduzione, prevedendo un'asimmetria cronologica che penalizzava la distribuzione carburanti. A fronte di tale procedura, che anticipava di sei mesi l'entrata in vigore della fatturazione solo per la rete carburanti, le Federazioni hanno opposto una forte contestazione e mobilitazione che ha portato all'allineamento dell'entrata in vigore della normativa sulla e-fattura. Faib Fegica e Figisc, pur condividendo le finalità del contrasto all'illegalità, hanno fin da subito contestato e continuano a contestare la modulazione onerosa della norma che non può essere scaricata sulla categoria, proprio in ragione di quel margine ridotto che è la caratteristica essenziale del settore carburanti. Infatti, all'indomani della pubblicazione della norma, vi è stato un fiorire di proposte commerciali a titolo oneroso verso la categoria. Su questa partita segnaliamo diversi profili di problematicità: l'ingorgo amministrativo e fiscale dal 1 gennaio 2019; l'appesantimento economico e burocratico a carico delle gestioni che dovranno emettere fattura; l'estensione improvvisa e contemporanea del ricorso alla fattura elettronica; l'aumento dei costi delle transazioni con pagamento elettronico. Alla luce di queste considerazioni è fondata la richiesta di prevedere un avvio della normativa scaglionata per alcune categorie di partita iva, in modo da far andare a regime il nuovo sistema e procedere gradualmente all'applicazione universale ai soggetti obbligati. Allo stesso tempo si darebbe il tempo all'Agenzia delle Entrate di predisporre al meglio la strumentazione che, in automatico, generi e conservi, la fattura elettronica emessa. Certamente non è possibile immaginare un sistema che scarica i costi di tali adempimenti sui gestori. Tale aggravio sembra del tutto inutile alla luce della richiesta tracciabilità elettronica dei pagamenti, che in abbinamento allo scontrino emesso dal distributore dovrebbe essere più che sufficiente a stabilire la certezza del pagamento e a contrastare evasioni ed elusioni. ***Perché dunque continuare ad oberare una categoria ultra controllata di oneri e pesi amministrativi, come la fattura elettronica, che nulla aggiungono alla lotta all'evasione? Piuttosto andrebbero rafforzate le misure di sorveglianza in fase di ingresso dei prodotti petroliferi nel paese.***

La politica sulla sicurezza

La Faib ha già denunciato, in numerose occasioni (in convegni, audizioni parlamentari, fiere, tavole rotonde, incontri ministeriali), gli episodi di violenza che si verificano sui distributori carburanti.

Episodi multipli e continui. Dalla microcriminalità agli atti vandalici, dalle minacce a fini di estorsione ai furti, sino alle rapine e agli assassini. Atti efferati. Spesso rimasti impuniti. Atti che tengono una categoria di lavoratori perennemente in stato di pericolo. La Federazione ha reso noto uno stato di malessere che riguarda tutti i gestori carburanti in Italia -circa 22.000 operatori- che nella loro carriera, nella quasi totalità, subiscono episodi di violenza.

Intorno a questi fatti di violenza inaudita appare francamente incomprensibile il silenzio e l'indifferenza degli organismi di vigilanza, delle istituzioni in genere, degli operatori di riferimento, persino degli attori del mercato d'interesse: una coltre che cala ogni volta su tutta la lunga catena di sofferenza e sangue.

Da stime effettuate dall'Associazione, sulla scorta delle denunce rilevate dalla categoria, si calcolano- annualmente- oltre mille episodi malavitosi sugli impianti stradali di distribuzione carburanti, con un bottino stimato di diversi milioni euro.

È appurato che i distributori di carburanti sono il bersaglio preferito della delinquenza organizzata, della microcriminalità, di tutti gli sbandati, nell'impossibilità delle forze dell'ordine di garantire la sicurezza.

L'attività di vendita carburanti, in questo senso, si caratterizza come una vera esposizione al pericolo, che aumenta in determinate circostanze, come quelle che si realizzano sugli impianti lungo le grandi arterie e sulla viabilità veloce, o nei punti isolati e nelle aree disagiate.

Faib ha già presentato un pacchetto "garantire sicurezza" che vuole andare al di là della denuncia e lanciare una iniziativa definita, finalizzata a concretizzare delle decisioni che consentano il varo di misure idonee a contrastare i fenomeni malavitosi.

Per intervenire bisogna centrare 5 punti: monetica, video sorveglianza, assicurazioni, caveaux blindati, costituzione osservatorio di pubblica sicurezza.

La questione dirimente della moneta elettronica

Centrale è la questione della moneta elettronica i cui costi non possono gravare sui gestori carburanti in quanto percentualmente pesa molto più che in altri settori. In altre parole mentre in settori il costo della moneta è impercettibile, nella distribuzione carburanti arriva ad incidere per un terzo del reddito del gestore. Un peso insostenibile per un ricavato che per circa il 70% (Accise ed iva) va allo stato e il restante 28% alle compagnie. Infatti solo il 2% resta nelle tasche del gestore. Ma sviluppare la moneta elettronica è fondamentale. Ciò potrà favorire uno sviluppo qualitativo e commerciale degli impianti e intensificare l'azione di contrasto dell'illegalità e della pratica di concorrenza sleale e di controllo della qualità certificata dei prodotti immessi al consumo. Per fare questo è stato introdotto con la legge di bilancio il credito d'imposta, visto che lo Stato ha inteso accollarsi il 50% delle spese sostenute dai gestori per le transazioni con la moneta elettronica. Solo che in maniera proditoria il sistema di gestione delle carte di pagamento (il gestore Nexi) ha immediatamente rialzato i costi

delle transazioni dei pagamenti elettronici, incamerando motu proprio il credito d'imposta. Nexi oligopolista del settore ha una quota di mercato assolutamente preponderante: nel 2017 avrebbe gestito 120 miliardi di euro di transazioni via carta su un totale nazionale stimato in 190 miliardi. Nexi ha approfittato del fatto che la legge di Bilancio 2018 n. 205 del 27 dicembre 2017, articolo 1 comma 924, concedeva uno sgravio ai gestori sul 50% delle commissioni per aumentare (quasi raddoppiare) l'importo delle commissioni stesse. In uno Stato di diritto non può essere consentito ad operatori privati di approfittare della propria posizione dominante per svuotare provvedimenti legislativi pensati per sgravare categorie importanti per le attività di incasso di accise ed iva. Il Ministero dell'Economia deve intervenire per ristabilire nei fatti la sostenibilità del beneficio riconosciuto ai gestori carburanti in virtù del loro operato e faccia moral suasion verso le società di gestione dei pagamenti svolgendo il suo ruolo di indirizzo e di governo della cosa pubblica, imponendo più miti condizioni alle transazioni sulla rete carburanti alla luce dei rilevanti interessi pubblici dati dall'introito di Accise ed iva e dall'interesse al contrasto all'illegalità. Se lo Stato non interviene il beneficio previsto dalla legge è vanificato. ***La nostra proposta rimane quella di rendere coerente con i margini del settore i costi delle transazioni elettroniche accollando a ciascuno, Stato Compagnie e gestori, in quota parte, il costo dei pagamenti*** elettronici che presumibilmente aumenteranno con l'introduzione della fattura elettronica e con la maggiore propensione dei consumatori ad utilizzare strumenti innovativi di pagamento.

Altre misure per fare sicurezza

Accanto a queste misure tendenti ad abbattere il costo delle transazioni elettroniche, a carico dello Stato o delle compagnie- principali beneficiari degli incassi dei gestori- occorre prevedere, per legge, l'obbligatorietà di impianti di video-sorveglianza contro violenze e furti, direttamente collegati con le forze dell'ordine.

E' altrettanto necessario intervenire con una proposta forte che mira a scoraggiare l'uso della resistenza impari a fenomeni di violenza. Di fronte al malvivente che si presenta armato il gestore è solo e soccombente, rischia la vita ad ogni movimento. In questo senso le ipotesi di legittima difesa vanno rafforzate, senza con questo avallare ipotesi e suggestioni ad armarsi per difendersi da soli. Ma laddove le circostanze e le dinamiche lo determinano, i gestori aggrediti non possono passare dalla parte del torto solo per essersi difesi.

Dal nostro punto di vista assieme alle altre misure già illustrate occorre ridurre al minimo il senso di perdita attraverso l'apertura di polizze assicurative obbligatorie, a carico dello Stato e delle compagnie, in proporzione tra loro.

Ancora, prevedere l'installazione su tutte le aree di sistemi antirapine e antiscasso con la previsione di caveaux blindati, ad apertura temporizzata e variabile secondo metodiche nella disponibilità esclusiva degli istituti di vigilanza preposti al prelievo e al trasporto e versamento presso gli istituti di credito.

Istituire un Osservatorio speciale con le forze dell'ordine per monitorare la sicurezza sugli impianti.

Lo scenario della rete carburanti 2012 - 2020: la via italiana alla modernizzazione

Negli ultimi 10 anni il settore della distribuzione dei carburanti ha vissuto una serie di processi di cambiamento con frequenza e impatto senza precedenti, caratterizzato da una prolungata crisi economica che ha fatto da battistrada alla più generale crisi del paese.

La crisi economica e degli erogati comincia a materializzarsi nel 2008 e tocca il picco allo scavallo del primo decennio del nuovo secolo.

Nel 2012 la congiuntura economica nazionale con calo della domanda, unita a tensioni sui mercati internazionali dei prodotti petroliferi e dei tassi di cambio, generano una sorta di tempesta perfetta portando il prezzo dei carburanti a superare la soglia dei 2 euro. Il fatto innesca un meccanismo di crescente attenzione e di sensibilità al "carobenzina", una corsa al millesimo di sconto che impatta in maniera drammatica sui conti delle società di distribuzione.

Già due anni prima, nel corso del 2010, era avvenuta la joint-venture fra Total italiana ed Erg Petroli, con l'obiettivo preventivo di ottimizzare risorse e predisporre per tempo politiche commerciali comuni. Creare un gruppo gestito da una struttura centrale efficiente era quindi un passo necessario per la sopravvivenza di aziende storicamente presenti in un mercato oligopolistico poco abituato al cambiamento.

Nell'estate del 2012, amplificati dall'attenzione mediatica giunta al culmine con il superamento della soglia dei due euro per la benzina, sono presenti in maniera chiara i fenomeni, tutti italiani, che incideranno profondamente nei contorni della fotografia della rete e che porteranno a profondi cambiamenti strutturali:

- 1) La centralità del prezzo nelle variabili di marketing per la scelta della stazione di servizio e il suo parziale superamento con la "doppia modalità".
- 2) La diffusione di massa di carburanti gassosi in funzione della loro economicità (GPL e Metano).
- 3) La ricerca crescente di mobilità alternativa e l'attenzione alla mobilità elettrica.
- 4) La pressione sul ruolo del gestore, indebolito dalla crisi economica, vittima di cambiamenti nella domanda e nel settore.

Un ruolo crescente acquisiscono gli indipendenti. Quel 20% di operatori "altri" che concorrono con più di 2500 impianti a distribuire carburanti acquistando sul mercato extra-rete hanno potuto, in assenza di vincoli di fornitura in esclusiva e grazie alla concentrazione in un unico corpo aziendale di funzioni tradizionalmente separate (gestione/proprietà/logistica/acquisti), praticare prezzi competitivi nelle rispettive aree di mercato, massimizzando i loro fatturati. Le politiche di prezzo delle no-logo nel periodo 2012-2015 sono semplicemente la risposta diretta del mercato italiano al nuovo posizionamento rete.

Non a caso, sull'onda del fenomeno, alcune Compagnie sviluppano in quel tempo reti sempre meno identificabili con il marchio storico, ma con format e colori che potremmo definire "discount". Nel format discount il consumatore dovrebbe essere lasciato solo a dialogare con le attrezzature di erogazione. Questo porta anche ad una drastica riduzione del numero di impianti in mano ai tradizionali rivenditori comodatari, con effetti distorsivi. A differenza degli operatori nazionali no-logo, che agiscono concentrando i passaggi nella catena del valore ma senza di fatto ridurre il servizio, gli investimenti di alcune aziende della distribuzione nell'automazione per offrire un format discount hanno quindi causato profonde mutazioni strutturali alle reti e alle infrastrutture sul territorio.

La politica di prezzo unico e basso, raggiunta con l'automazione spinta dell'intera area di servizio, si è rivelata nel corso del tempo meno coerente con le abitudini di consumo dell'automobilista italiano, nella maggior parte del territorio, e fortemente controproducente per il conto economico della filiera.

Un punto sul quale le Federazioni di categoria dei gestori hanno lungamente insistito ai tavoli di trattativa, denunciando la miopia della politica di pricing fine a sé stessa.

Drogare il mercato è stato per molti una scelta manageriale che si voleva dipingere "innovativa". A farne le spese è stata la filiera e, in primis i gestori, con gravi danni ai livelli di efficienza della rete e ai servizi agli automobilisti. Ma come le bugie hanno le gambe corte così le scelte miopi hanno l'orizzonte breve.

Il rilancio del segmento servito riparte sul finire del 2014 con un importante accordo firmato dalle Associazioni dei gestori. Con l'accordo del 2014 si inverte una tendenza, ma permane uno stacco tra self e servito che rischia di vanificare gli sforzi di valorizzazione del servizio agli automobilisti con ulteriori gravi danni al sistema e alle gestioni.

Nel frattempo, però alcune novità si erano insediate. La ricerca di carburanti a basso costo, sempre valida per una buona fetta di consumatori, uscita impoverita dalle politiche economiche di questi anni, ha trovato nel mercato italiano una sua peculiare risposta sulla innovazione di prodotto.

Nuovi modelli con serbatoi di GPL e Metano hanno trovato sulle strade nuove stazioni in grado di offrire i prodotti gassosi.

Per il metano il fenomeno nazionale è eccezionale, 1222 impianti nel 2018 rispetto gli 884 del 2012. Per il GPL il fenomeno è forse meno evidente, nel 2018 gli impianti con GPL erano 1.800 ai quali vanno aggiunti quelli degli impianti no-logo e dei pp.vv. a gpl stand alone.

Per il metano l'Italia sconta una maggiore concentrazione di impianti in alcune regioni, in prevalenza nel Centro Nord. Nel processo di metamorfosi della rete tradizionale, la diffusione di stazioni che possono offrire anche i nuovi prodotti gassosi, erogabili in Italia ancora oggi solo in modalità servito, ha contribuito a mantenere su livelli più evoluti di servizio la rete nazionale.

Vendere Metano e GPL agli automobilisti è stata una delle risposte alla duplice esigenza di economicità e riduzione delle emissioni, con l'ulteriore effetto di contribuire a valorizzare le migliaia di microimprese/famiglie che da sempre hanno offerto assistenza e servizio alla clientela.

Sulla mobilità elettrica, è noto che, rispetto al resto dell'Europa settentrionale le immatricolazioni di auto elettriche sono nel nostro paese un fenomeno di nicchia. Per motivi strutturali legati al mercato energetico nazionale e per motivi pratici.

Non c'è oggi alcun motivo per cui un automobilista debba muoversi in Italia con un'auto che potrebbe lasciarlo a piedi in un viaggio fra una città e un'altra. Carenze logistiche ed elevati costi sconsigliano l'acquisto di un'auto elettrica.

Per il prossimo quinquennio il mercato dovrebbe, stando l'attuale stato delle cose, mantenere le caratteristiche di fondo nonostante le diverse spinte che arrivano dalle politiche pubbliche tendenti a penalizzare le vecchie motorizzazioni nell'accesso ai centri urbani e alle zone a traffico limitato.

Il complesso delle questioni accennate richiama, però, in modo pressante, l'esigenza di ripensare le aree di servizio, e approntare le relative azioni di riposizionamento, quali stazioni multifunzionali a servizio della mobilità futura, a conferma della vocazione a fornire energia, nelle declinazioni che si stanno determinando e in quelle che si preannunciano. Con un'azione di studio attento e preparatorio. Al contrario rimanere fermi sarebbe come condannare il settore al superamento. Fornire energia sulle stazioni di servizio è l'obiettivo di oggi e di domani.

Un problema enorme che si pone per la sicurezza energetica del paese, per la mobilità privata e la gestione della logistica, per la tutela ambientale, per i profili occupazionali: questioni che non possono essere derubricate dall'agenda politica del paese, ma necessitano invece di una forte attenzione pubblica e richiedono una governance dei processi con il coinvolgimento dei principali attori del settore. Un impegno inderogabile per il Governo

In questo contesto, a distanza di tempo e contrariamente alle quasi certezze di molti operatori, e ad alcune realtà internazionali, i gestori italiani del 2018 vivono un momento di rivitalizzazione del loro ruolo, divenuto alla luce dei fenomeni sopra accennati, oggi strategico.

Gli italiani mostrano una "fedeltà al servizio" e quindi al gestore in virtù di motivazioni che possiamo riassumere nel servizio come "esperienza di qualità"; nel servizio come necessità legata all'assistenza auto e alla motorizzazione; nel servizio come opportunità per acquisti sosta; nel servizio come tradizione e presidio del territorio.

Nel primo caso, la crescita di assistenza alla vendita di una buona percentuale di italiani, agevola il trend positivo di carburanti acquistati con servizio, con l'ausilio di altre leve di marketing. Nel secondo caso chi ha auto a GPL e Metano deve necessariamente fare il pieno nell'orario di apertura e con il supporto di operatori, oltre che per i servizi di assistenza. Nel terzo caso, c'è una elevata percentuale di imprese (no logo e a marchio) che lavorano con l'oil e il non oil generando efficienze di

processo tali da gestire utile extra oil. Infine c'è nel nostro paese una fetta consistente di automobilisti "maturi" che di fatto non ha propensione per la tecnologia e le operazioni fai da te e preferisce rifornirsi dal suo distributore.

La risposta del settore spinta dalle associazioni dei gestori a questa inattesa inversione di tendenza si è fatta sentire subito e su larga scala, con l'estensione a tappeto su tutta la rete della doppia modalità, self-service e servito. In questo processo di riposizionamento sul servito non sono mancate- e non mancano- ***politiche pricing sbagliate e fortemente limitative della potenzialità del servito, che potrebbero liberare risorse per l'ammodernamento rete, per gli investimenti, per il sostegno complessivo alla filiera.*** I gestori, principali leve di questa nuova politica commerciale, generano oggi un valore aggiunto tale da divenire stakeholder protagonisti. Questo rende urgente una presa di consapevolezza della filiera utile a salvaguardare una modalità, prettamente nazionale, preziosa per l'equilibrio della rete, evitando politiche pricing che la possano fagocitare.

Di fatto più della metà della rete carburanti è oggi gestita da operatori che hanno un interesse prioritario a rendere profittevoli i propri assets, indipendentemente dalla loro capacità di esitare carburanti fossili.

In conclusione, nel rispetto di chi ha scelto di uscire da alcuni canali di business, per chi si occupa di mobilità, l'Italia di domani è un paese ricco di novità e reali possibilità di crescita, a patto che si abbandonino formule d'impresa aprioristiche, rigide e standardizzate altrove. Spazio quindi all'ascolto della domanda, ma anche al rispetto di quelle migliaia di famiglie che nei piazzali delle stazioni di servizio sono stati e saranno l'interfaccia principale con un cliente non facile da omologare.

La Federazione di fronte alla crisi e la necessità di un'ampia riorganizzazione

La Faib, nei suoi 55 anni di storia, ha combattuto grandi battaglie per il riconoscimento dei diritti dei gestori sulla rete. Favorendo la crescita professionale e imprenditoriale, la trasformazione della rete, l'ammodernamento della struttura distributiva, il reale servizio all'automobilista, mission principale dell'operare quotidiano, e il presidio e la relazione con il territorio.

Un percorso lungo per affermare la rappresentanza come compito della tutela collettiva nei confronti delle istituzioni e dei principali player del settore, esercitando il proprio ruolo con serietà ed affidabilità, con equilibrio, assumendo a centralità il confronto negoziale, posto dal nostro ordinamento giuridico quale riferimento imprescindibile della regolamentazione dei rapporti economici tra gestori e titolari di impianti carburanti.

A fronte di ciò, Faib non ha esitato, né in passato né nel presente, tanto meno in futuro, al ricorso alla mobilitazione e al diritto di sciopero, quando le trattative venivano negate o i margini di confronto si chiudevano, sia verso la controparte petrolifera- si veda il caso Esso- che verso i Governi in carica, come nel caso della fattura elettronica che si voleva imporre unilateralmente solo alla nostra categoria, con sei mesi di anticipo.

Nell'uno come nell'altro caso, la Faib è stata la prima a scendere in piazza, ad animare la protesta e a formulare la proposta. Un lavoro continuo di tutela sindacale, declinato con l'impegno a favore della categoria, incrociando gli interessi collettivi pubblici con le opportunità d'impresa. Al centro dell'azione sindacale c'è sempre stata l'esigenza di ammodernamento, affinando interventi e strumenti, promuovendo nuove aree di lavoro e modalità operative, favorendo la crescita delle opportunità, puntando alla pluralità dei servizi.

Ciò è stato possibile grazie alla Confesercenti che ha messo a disposizione dei soci Faib innumerevoli servizi utili alla gestione d'impresa e alla tutela dell'imprenditore, non ultima la copertura sanitaria integrativa compresa nella quota associativa confederale.

Oggi la distribuzione carburanti e i gestori della rete hanno di fronte nuove impegnative sfide: il futuro della rete, la crescente innovazione tecnologica, le differenti motorizzazioni, le nuove energie, la disarticolazione del ricavato legato ai carburanti e l'affermarsi di nuovi format rete.

Sono sfide che si combattono con l'unità della categoria, che per Faib è sempre stata un valore irrinunciabile. Il confronto è lo strumento essenziale della dinamica delle relazioni, per ricomporre a sintesi le diverse posizioni che pure ci sono e ci saranno. In questo ambito, la Faib continuerà a privilegiare l'ammodernamento della rete, la crescita imprenditoriale degli operatori, nuove tipologie contrattuali aderenti alle esigenze dei tempi, l'unificazione tendenziale dei margini, l'ampliamento delle attività non oil capaci di fare da polo di attrazione della rete.

Sappiamo bene che sulla rete c'è tanta sofferenza per la caduta degli erogati, per un arretramento complessivo del sistema petrolifero industriale, per la mancata innovazione che in questi anni è stata sacrificata alle politiche miopi di pricing, che le marginalità si sono ben ridotte.

Queste difficoltà- che si inseriscono nel clima di più generale crisi dell'economia nazionale- sono urgenti e presenti nelle relazioni industriali, ai tavoli negoziali e in quelli istituzionali. Faib se ne è sempre fatta carico, consapevole e partecipe dei problemi umani ed imprenditoriali, legando la propria formulazione alla tutela della sostenibilità dei bilanci economici, a difesa del diritto al lavoro e alla dignità, al diritto al futuro. Al centro la persona e la sua impresa. Oggi più che mai, considerato che siamo in una fase di passaggio che si annuncia epocale, per le rilevanti novità tecnologiche alle porte, per le nuove motorizzazioni che si preannunciano e per il quadro politico economico.

La categoria ha un grande patrimonio di battaglie politiche e sindacali da mettere a disposizione di una nuova e reale prospettiva di sviluppo capace di investire sul proprio futuro.

In questo percorso la Faib ha la certezza di avere al fianco una grande associazione imprenditoriale come la Confesercenti, con una squadra eccellente di tecnici ed esperti legislativi, fiscali, tributari, finanziari, economici, costruita nel corso degli ultimi anni, con una moderna struttura di supporto che si giova di un network nazionale a tutela e presidio delle imprese di distribuzione carburanti. Un team che nel corso degli anni si

è arricchito di professionalità dedicate cresciute intorno alla Faib nazionale e a quelle territoriali.

Faib arriva a questo appuntamento organizzativo per avviare un'opera di rinnovamento della propria struttura, a tutti i livelli, rafforzare i servizi a favore delle imprese associate, favorire la digitalizzazione associativa, il coinvolgimento delle sedi territoriali nei processi decisionali con le nuove tecnologie comunicative, accrescere gli strumenti di tutela.

La considerazione base è che la rappresentanza continuerà a poggiare sulla parte tecnica a sostegno dei gruppi dirigenti con formulazioni a carattere regionale e/o interregionale, con forti supporti tecnico-legali e fiscali e tributari, con una cabina di regia adatta allo scopo, implementando quelle professionalità che nel tempo hanno affiancato le attività di Faib.

Le assemblee territoriali sono chiamate a rinnovare proposte e obiettivi, linee d'azioni, uomini e modalità organizzative per supportare il cambiamento.

Rientra in questo percorso lo sforzo di allargare la rappresentanza, anche in ambito confederale, al mondo dei gestori che sono divenuti proprietari degli impianti e formulano una domanda di rappresentanza e di assistenza alla nostra associazione.

È un cammino che abbiamo già fatto con alcune categorie affini come i lavaggisti e che continueremo con gli operatori della meccatronica per costituire in Confesercenti una grande area dell'energia e della mobilità.

In questa direzione cresceranno i momenti di formazione specifici rivolti ai diversi profili gestionali delle imprese di distribuzione carburanti. Le attività seminariali. Le iniziative di studio.

Questo soprattutto in ragione della disarticolazione della rete, che ha visto il proliferare di tante piccole realtà distributive presenti a carattere regionali.

Faib per la sua storia e per la sua struttura meglio di altri può interpretare le nuove esigenze di rappresentanza e di relazioni industriali a carattere territoriale/regionale.

Da ciò discende la necessità di ampliare la negoziazione anche verso gli indipendenti e no logo, anche in sede territoriale, con l'obiettivo di mettere sotto contratto i gestori dell'intera rete. La struttura Faib Confesercenti è già in grado di farlo a livello territoriale. Rafforzare questa mission è uno degli obiettivi prioritari della nostra Assemblea.